

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE



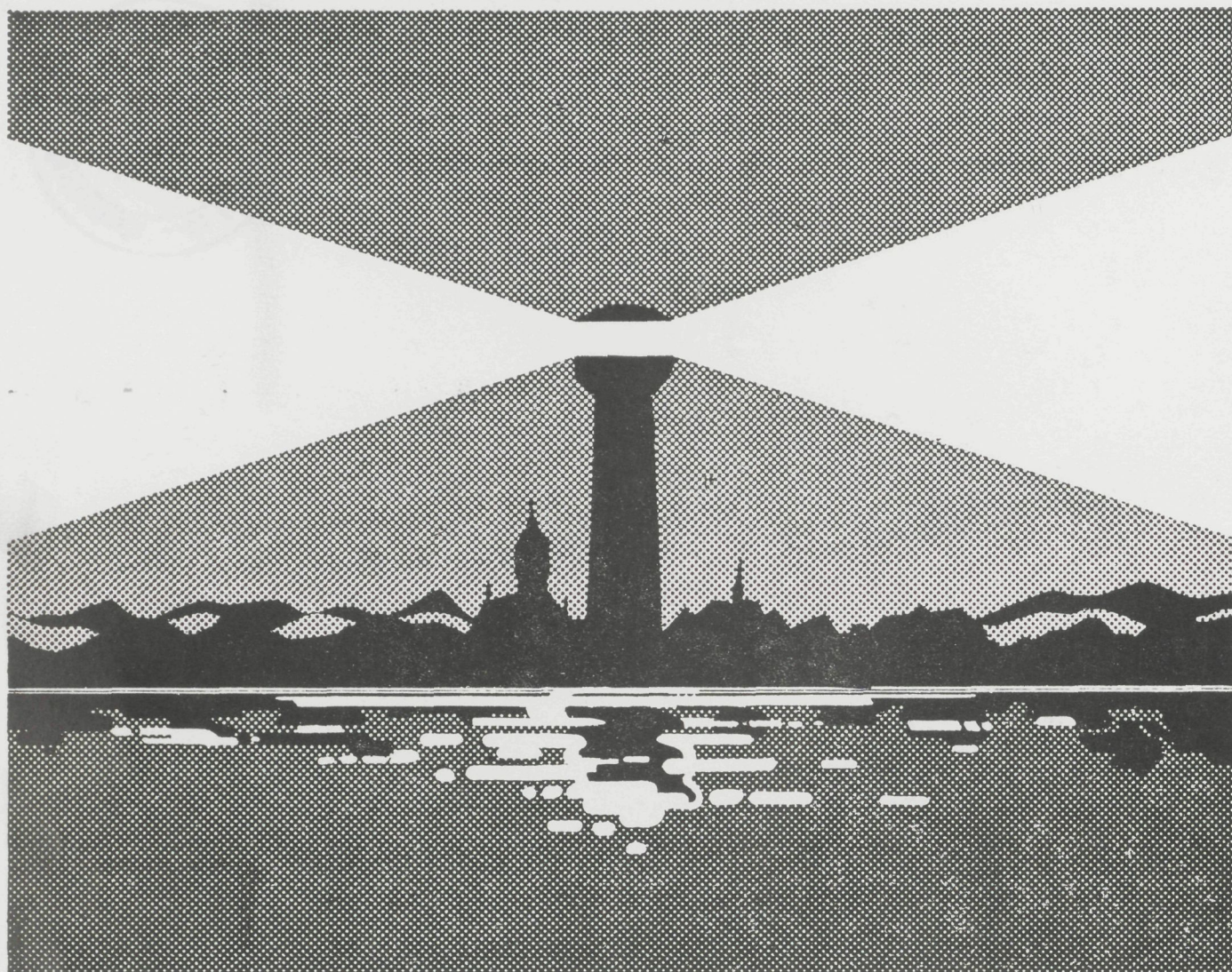
het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPING DER VISNIJVERHEDEN



FOTO ROLAND

51



Service langs de hele kust. Daar kunt u op blindvaren.

Voor al uw netten, vislijnen, kornetten etc. vindt u de gespecialiseerde vestigingen van IJmuiden Stores langs de hele nederlandse en belgische kust.

Dat is makkelijk. Toch beschouwen wij het maar als één onderdeel van onze service. Wij vinden het belangrijker dat u in onze zaken nimmer bot vangt. Daarom gaat onze specialisatie wel erg ver en hebben we alles in voorraad. We vinden het belangrijk dat u buitengaats op uw materiaal kunt vertrouwen. Daarom leveren we uitsluitend de beste kwaliteit. En we vinden het belangrijk dat u

op onze adviezen kunt blindvaren. Daarom leveren we de betrouwbare Verto vislijnen, de onverwoestbare Anza hoogopenende grondnetten, de voortreffelijke pelagische-, span- en boomkornetten. Bovendien kunt u gebruik maken van de speciale visserij servicedienst van IJmuiden Stores. En onze servicedienst verzorgt bij u aan boord o.a. het versplitsen van vislijnen en het repareren van netten.

Als wij zeggen "service," dan bedoelen we service

IJMUIDEN STORES

OOSTENDE, S.V. SCAP, H. Baelskaai 27, tel. 059-322951/320931/320932.
ZEEBRUGGE, Kooperatieve "Hand in Hand", Tijdokstraat 34,
tel. 050-544117/544192/544656

IJMUIDEN, Trawlerkade 44, tel. 02550-19122*
KATWIJK, Nettenfabriek "De Noordzee", Haringkade 1, tel. 01718-73541*
URK, Bos Netten, Industrierondweg 10, tel. 05277-1494
SCHEVENINGEN, "Nautilus", Dr. Lelykade 62, tel. 070-500900*
STELLEN DAM, Deltahaven 14-15, tel. 01879-1411*



het visserijblad

Vrijdag 8 februari - Nr. 5

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —
B.T.W. 412.522.588
DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

Belgische reders die op nieuwbouw overschakelen en hun oud vaartuig verkopen door de fiskus te zwaar getakseerd

In een vroegere uitgave hadden we het over de vooruitziende visserijpolitiek van de Noorse regering. We hebben toen niet gedacht, dat we dit zo spoedig met een concreet geval van bij ons zouden kunnen vergelijken en van toepassing brengen.

In Noorwegen wanneer een reder ter visserij op nieuwbouw overschakelt, mag hij de opbrengst van de verkoop van zijn oud en gedelgd vaartuig volledig onbelast in zijn nieuwbouw investeren. Noorwegen heeft een eigen visserijdepartement en is op het gebied van de visserij toonaangevend, zowel wat de uitoefening van de visserij betreft, als de bouw van vissersvaartuigen, de vangstechnieken, het experimenteren en in de praktijk brengen van nieuw vistuig, opsporingsapparatuur, enz..... Nu zo wat overal de behoefte gevoeld wordt om te vernieuwen of minstens te moderniseren, ware het ook voor België van het grootste belang dat men in de visserij bedragen die vrij komen van de verkoop van een oud vaartuig, belastingvrij zou maken voor diezelfde investeringsdoelinden in het bedrijf.

Nu vernemen we, dat een bepaalde pvba - rederij die haar vaartuig verkocht om over te schakelen op een nieuw modern vaartuig, van de verkoopsom 24 procent moet afstaan aan de fiskus, omdat het afgeschreven is. Het bedrag dat hierdoor voor de reder verloren gaat, was nochtans volledig bestemd voor de nieuwbouw. Het is duidelijk dat dit optreden door de fiscus de investeringsmogelijkheden beknot voor heel wat reders. Men heeft dan schoon te klagen over de veroudering van onze vloot als men ergens van overheidswege niet het nodige onderneemt om deze nieuwbouw of modernisering in de hand te werken, onder meer door het belastingvrij maken van de gelden van de verkoop van een reeds gedelgd vaartuig. Het is niet de eerste maal dat we moeten laten opmerken dat men bij ons achterna komt hinken of totaal niets onderneemt ter zake.

Anderzijds zijn de nieuwbouwkosten zo verschrikkelijk hoog, dat een dergelijke maatregel stimulerend zou werken, hetgeen de visserij en de scheepbouwzaken zeker ten goede zou komen. Aan onze mandatarissen uit Kamer en Senaat, die zich betrokken voelen met de visserij, vragen we dan ook een initiatief in die zin te willen nemen en eens een kijkje te nemen in het buitenland. Vis aanvoeren is een bron van miljarden inkomsten aan dividenden, tewerkstelling en uitvoer.

Onze Ministers van Verkeer en Landbouw hebben in de laatste jaren zeker al nuttige beslissingen genomen inzake goedkoop krediet, dat tot 85 procent gaat. Maar moest zoals in Noorwegen, op voorwaarde dat men hier investeert, ook hier een verbetering komen, dan zou de Staatskas in de eerste plaats er veel baat bij hebben.

Wanneer men nu een 27 - meter schip bouwt, kost dit al veertig miljoen waarvoor de reders minstens zes miljoen aan eigen centen, of die van ouders, zusters en broers, moeten hebben. Voor de rest moet hij een beroep doen op de Staat. Moest hij bij verkoop voor nieuwbouw voor een afgeschreven schip niet belast worden, dan zal ook de Staat langs het NMKN geen 85 procent moeten lenen aan een intrest met Staatssubsidie.

Nu de slooppremie ook de Staatskas langs de belastingen heeft helpen vullen, en zopas de VOZOR liquidatie hun nut bewezen heeft, ware een besluit van de Minister van Financiën in de zin van de Noorse wetgeving een grote stimulans om onze vloot vlugger te moderniseren en te vernieuwen. Wie neemt er dit initiatief ?

P. Vandenberghe

NOG OVER DE VISKEURRECHTEN HET TOEGEPAST HEFFINGSSYSTEEM TE ZEEBRUGGE EN NIEUWPOORT

Ons artikel over de vismijndierenartsen en de viskeurrechten dat in onze vorige uitgave verscheen, heeft heel wat reacties uitgelokt in de betrokken kringen, tot vanwege de provinciale dienst van de orde van dierenartsen uit Brugge toe. Volgens verdere ingewonnen inlichtingen, is men nog altijd niet van plan de stier bij de horens te vatten en de wet van 1965 door een nieuwe wet zodanig aan te passen, dat de viskeurrechten wettelijk ten laste van de handel kunnen gelegd worden, maar zal het zoveelste K.B., trachten de onvolmaakt-heden van de kaderwet te omzeilen. Ook in de kringen van de orde van de dierenartsen is men overtuigd dat men het ten slotte toch zal halen, dat wil zeggen dat, zonder tussenkomst van een nieuwe wet, men, dank zij bepaalde subtiliteiten, de last van de viskeurrechten op de handel zal kunnen leggen. Volgens de wet van 1965, kunnen rechten geheven worden die door de koning worden vastgesteld (dus met K.B.'s) op grond van de door hem te bepalen regelen en die bestemd zijn om de kosten (van onder meer) de keuring te dekken. Welnu, één dezer subtiliteiten zou er in bestaan de heffing uit te stellen tot de kopers eigenaar zijn. Het staat inderdaad niet in de wet wanneer die heffing op de betaling van de keuringsrechten moet gebeuren ! ! !

We herhalen dat de wet van 1965 zegt dat ten laste van de invoerders en van de EIGENAARS van de dieren, (vis = dier) rechten kunnen worden geheven. Dus wel ten laste van de eigenaars. Het is duidelijk dat het DIE EIGENAARS betreffen die op het ogenblik van de keuring eigenaar zijn en dat men zo maar niet die rechten kan heffen op personen waarvan men de vis niet gekeurd heeft als EIGENAAR ZOALS DE WET HET WIL. De vraag stelt zich wie op dat ogenblik eigenaar is. Het zou de zoveelste regeling zijn die in elk geval met de geest van de wet een loopje neemt en deze op haar kop zet. We herhalen dat een K.B. die van ondergeschikt belang is, daartoe niet in staat is. Mochten er al rechtbanken gevonden worden die deze subtiliteit zouden aanvaarden en mocht de Raad van State of het Verbrekingshof (dit laatste voor wat procedurefouten betreft) voorbijgaan, dan zijn we nog altijd overtuigd dat het nieuwe K.B. die men zou nodig hebben en waarvan men aldus terzelfdertijd zou bewezen hebben dat het zonder dit nieuw uitvoeringsbesluit niet ging, geen terugwerkende kracht kan opleggen. Als het dank zij dit nieuw uitvoeringsbesluit nu wel mogelijk zou zijn de heffingen op de handel te leggen, dan bewijst dit tevens dat het vroeger niet mogelijk was en dat men heeft moeten wachten op dit nieuw K.B., om rechten te KUNNEN heffen. Deze zouden dan ook maar kunnen ingaan vanaf dit ogenblik. Wij blijven er nochtans bij dat men aldus de wet van 1965 op haar kop zou zetten, hetgeen men aan de hand van uitvoeringsbesluiten eenvoudig niet kan.

HET HEFFINGSSYSTEEM TE ZEEBRUGGE EN NIEUWPOORT

Te Zeebrugge heeft men de moeilijkheid, maar niet de onwettelijkheid, omzeild door de heffing van een bijkomend recht op de koper in de vorm van door hem betaalde retributies op verleende diensten valt onder meer het niet meer betalen van de bennen die dus vrij ter beschikking van de handel gesteld worden. Deze 1 t.h. op de aankoop is verder voldoende om hieruit eveneens de viskeurrechten

(Vervolg blz 2)

VISKEURRECHTEN

(Vervolg van blz. 1)

te putten. Meer zelfs. Daar is nog een ruim bedrag over. Oostende heeft zich niet willen aansluiten bij Zeebrugge en Nieuwpoort om langs deze omweg de keuringsrechten door de handel te doen betalen en zit nu, als men het zo mag zeggen, met de gebroken potten. Men is te Nieuwpoort en te Zeebrugge zelfs niet vrij van enig leedvermaak over deze toestand. Wij kunnen alleen maar zeggen dat ook het systeem van Zeebrugge en Nieuwpoort tegen de kaderwet van 1965 zondigt. Inderdaad wanneer men van deze 1 t.h. gebruik maakt om aldus, langs een kamouflage, toch de heffing ten laste te leggen van de kopers, dan blijft dit in overtreding met de wet van 1965. Men kan inderdaad een heffing van bv. 1 t.h. op de handel leggen voor diensten, leveren van bemmen, enz..... maar men kan in die opsomming niet de viskeurrechten begrijpen.

Deze som moet gependend worden aan het bedrijf voor het leveren van diensten, verbeteren van bepaalde zaken, enz..... Het aanwenden van een gedeelte van deze 1 t.h. om in overtreding te komen met de wet van 1965, door aldus langs deze weg toch de heffing van de viskeuring op de handel te leggen, is eveneens onwettelijk. Men heeft te Zeebrugge en Nieuwpoort alleen maar geluk dat er daar nog geen enkele koper over gevallen is, of zich te weer stelt. Maar te Zeebrugge zijn het juist de drie grootste vishandelaars die de afslag in handen hebben en niet de stad, zoals te Nieuwpoort en de reders te Oostende. Hier zou echter bijna het initiatief, om zich tot de rechtbank te wenden, moeten uitgaan van de bedotte kopers.

Te Oostende is dit omgekeerd en is het de Stad die de, zogezegde onwillige kopers voor de rechtbank moeten dagen heeft. Wel zijn we enigzins overtuigd, dan had Oostende eveneens deze kamouflage gebruikt, wellicht ook niemand hierover zou gevallen zijn. Dat er echter wel iets mis is aan de ten lastelegging van de heffing aan de kopers, levert ons het feit, dat men te Zeebrugge en te Nieuwpoort niet is kunnen overgaan tot een rechtstreekse inning, en het via een ommeweg heeft betracht. Indien de uitvoeringsbesluiten (de K.B.'s) inderdaad zo wettelijk zijn, dan had men dit te Zeebrugge en te Nieuwpoort niet moeten doen. Men levert hierdoor dus een argument des te meer in de hand van de onwilligen te Oostende, namelijk dat men ook te Nieuwpoort en te Zeebrugge niet is kunnen overgaan tot heffingen. Maar dit houdt terzelfdertijd in, dat men deze ook niet langs een ommeweg mag noch kan doen.

Voegen we er nog aan toe, dat we eveneens niet kunnen aanvaarden, dat de dierenartsen-viskeurders, nu zij toch aangesteld zijn, verplicht zijn op halve wedde te gaan werken. Er moet voor deze mensen zeker een oplossing komen, want ook zij hebben geen schuld aan de onvolmaaktheden van de uitvoeringsbesluiten.

Maar daar heeft alleen de Staat die ze aangesteld heeft schuld aan. Wat er ook van zij, wij herhalen zoals vroeger, dat het hier een nutteloze miljoenenverspilling is ten laste van de reders of vishandelaars voor het tewerk stellen van dierenartsen, die er niet meer en liefst minder van kennen, dan onze vroegere viskeurders, die als viskeurders eerst een examen moesten afleggen en het ten ander met veel minder kosten, uitstekend deden.

— Billiau Leo

HOGE DUITSE ONDERSCHIEDING VOOR ANTWERPSE HOOFDWATERSCHOUT

Tijdens een intieme plechtigheid op de diplomatieke vertegenwoordiging van de Duitse Bondsrepubliek in Antwerpen spelde konsul-generaal Dr. Peter Strothmann het „Bundesverdienstkreuz Eerste Klasse” op de borst van kapitein Jacques Vynckier, hoofdwaterschout der Schelde.

In een korte toespraak noemde de Duitse konsul-generaal hoofdwaterschout Vynckier een der prominenten van het Antwerpse maritiem milieu en hij loofde vooral zijn efficiënte manier van werken waarbij de problemen van alle dag snel, en op een onbureaucratische wijze worden afgehandeld. Dr. Strothmann noemde dit ook een der redenen waarom Antwerpen bekend is als een der snelste havens der wereld. Verscheidene Duit-

se kapiteins en Duitse rederijvertegenwoordigers hadden zich overigens ook reeds lovend uitgelaten over de snelle werkwijze van het waterschoutsambt in Antwerpen.

De konsul-generaal roemde ook nog het begrip dat hoofdwaterschout J. Vynckier steeds heeft betoond voor de problemen van de Duitse koopvaardij in het bijzonder.

Het „Verdienstkreuz Erste Klasse” dat in naam van Bondsprezident Prof. Carstens werd overhandigd was dan ook ten volle verdiend.

Bij deze gelukwensen gaan ook deze van ons blad, daar de heer Vynckier niet alleen voor de koopvaardij maar ook voor de visserij, waar dit past, steeds zeer veel gedaan heeft.

Komt er toch een ware Vlaggetjesdag in Nederland ?

Onder «ware vlaggetjesdag» is het duidelijk dat we hieronder verstaan een vlaggetjesdag die gevaard gaat met het uitvaren op haring waarvoor een voldoende kontingent voor de Nederlandse haringkotters vrijgesteld is. Slechts deze wetenschap kan van een «vlaggetjesdag» een echte feestdag maken.

Het is inderdaad zo, niettegenstaande de haringvisserij door de Commissie en de Raad te Brussel verboden is, dat men toch goede hoop heeft, na 31 mei vanuit Holland op de haring te kunnen gaan vissen. Er is nog wel geen definitieve beslissing gevallen, en men kan tenslotte niet vooruitlopen op de beslissing van de I.C.E.S., (de internationale commissie voor de exploitatie van de zee), maar toch is reeds het bericht doorgesijpeld, dat in principe de Ministers van de Raad van de E.E.G., die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, zouden akkoord gaan met een beperkte haringvisserij. Het is het standpunt dat wij zelf, bij verscheidene gelegenheden verdedigd hebben, namelijk dat men het probleem niet alleen vanuit zuivere biologische oogpunten dient te beschouwen, maar eveneens vanuit het economisch standpunt, dus rekening houden met het bedrijf.

Voor ons mocht aldus het herstel van de haringstand gerust over 'n paar jaar langer verspreid worden. Men zou nu te Brussel ook hiervoor gewonnen zijn, zodat men kan verwachten, dat na 31 mei toch op haring zal kunnen uitgevaren worden vanuit de Nederlandse havens. Of dit veel of weinig zal zijn, daar zal nog over beslist worden in het licht van nieuwe verslagen die Brussel zullen bereiken.

Men spreekt voor Nederland over een kwotum van 2500 ton, of beter voor onze mensen hier uitgedrukt, over 50.000 bennen van 50 kg. Dit is inderdaad niet zo erg veel, maar als we die lekkere maat, jesharing nog maar aan 40 fr per kg in de afslag aanrekenen, dan wordt die 2,5 miljoen kg toch nog een brutobesomming van 100 miljoen Bfr. hetzij voor onze noorderburen bijna 7 miljoen harde gulden. Duimen we intussen dat, of-

wel het totaal haringkwotum meer wordt dan voorzien, zodanig dat het aandeel voor onze noorderburen hieruit ook groter wordt, ofwel dat men voor Nederland een groter aandeel uit het ter beschikking te stellen kontingent voorziet.

De secretaris van de Nederlandse Redersvereniging, de heer Boelmans - Kranenburg, liet ook uitschijnen, dat er eindelijk wat vooruitgang geboekt werd in de E.E.G., in vergelijking met vorig jaar. Ook hij drukt er op dat het een goede zaak is dat nu ook de economische belangen aan bod komen, samen met de biologische. Gezien echter 31 mei reeds dichtbij ligt, verwacht dhr. Boelmans - Kranenburg dat het verslag van de I.C.E.S. waar men te Brussel naar uitkijkt om tot een definitieve beslissing te komen hoeveel er zal kunnen vrijgesteld worden, niet te lang op zich laat wachten. Men wenst inderdaad onmiddellijk na 31 mei, dat wil zeggen begin juni, uit te varen naar het beloofde haringland.

Voor het ogenblik zijn er nog 26 haringtreilers bij onze noorderburen in gereedheid voor de haringvangst, namelijk 15 te IJmuiden en 11 te Scheveningen. Gezien de vangstcapaciteit van deze treilers, zou men best in éénmaal de beloofde 2.500 ton kunnen binnenhalen. En als het meezit, zal dat wel iets boven de 2.500 ton zitten. Men kan inderdaad niet op een apothekersweegschaaltje de vangst gaan afwegen.

Trouwens, men heeft bij het bepalen van het kontingent daarmee rekening gehouden, dat men niet ophoudt voor het totale kwotum bereikt is, maar nadat het bereikt is. Wijzen we er hier nog op, dat het om maatjesharing van topkwaliteit gaat, waardoor begin juni voor geen concurrentie gevreesd hoeft te worden, zodat het bedrijf wel eens van een echt goede week zou kunnen gaan spreken, wat toch één en ander goed zou maken.

Ondertussen wacht men met ongeduld en tevens met grote geestdrift op het startschot van de race op de echte Hollandse maatjesharing.

VAN MANNEN EN DE ZEE

Dit prachtig boekje, de geschiedenis weergevend van onze visserijvloot en zijn wederwaardigheden, van de hand van de heer Marcel Poppe, sekretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, is verkrijgbaar tegen de prijs van 150 F. BTW inbegrepen, plus 10 F verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 30, Oostende.

En verder :
Te Oostende :
Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat ;
Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat ;
Internationale Boekhandel, Opex ;
Standaard Boekhandel, Kapelstraat.
Te Zeebrugge :
Hand in Hand ;
Mr. Moens, Café Dolfijn, Vismijnstraat.

● **TE HUUR : GEMEUBELDE**
KLEINE appartementen, stu-
 dio's, kamers en **STUDEN-**
TENKAMERS, douche, spe-
 ciale winterprijs, nl. 2.000 fr
 Z.w. « Mon Séjour ». Londen-
 straat 8, Oost. Inl. tel (059)
 50 19 71 - 80 27 52.
 (7116N-8199V)

BEZORGT DE JETFERRY MOEILIKHEDEN AAN DE VISSERIJ ?

De jettferry van de P & O lijn is sinds verleden week met haar proefvaart begonnen in en uit de haven van Oostende en naar de meerplaats in het nieuwe visserijdok ter hoogte van het Fort Na-

oleon. Sinds lang weet men dat een nieuwe snelle lijn op Londen komt en men heeft bij het vernemen hiervan niet zo onmiddellijk gedacht dat deze passagierslijn wel eens voor heel wat hinder zou kunnen zorgen voor de visserij. Het is inderdaad zo, dat het overal in ieder land en in elke haven, de passagierslijnen, zoniet over een geschreven, dan wel over een voorrang in de praktijk beschikken boven het vrachtverkeer en de visserij. Dit is ook zo met de dienst der mailboten. Zo onze haven het nut heeft ingezien om dergelijke nieuwe trafiek te aanvaarden, moet men hier dan ook rekening mede houden. Anders is het echter moest de hinder zodanig zijn, dat het voor de visserij een te zware hinder wordt. Aan de hand van de proefvaarten door de vleugelboot leek het er werkelijk naartoe te gaan. Met de jettferry komt er dan nog bij, dat gedurende de in- en uitvaart en een behoorlijke tijd voordien, niet alleen de haven moet vrij gehouden worden, maar dat eveneens de vleugelboten voorrang krijgen aan de sluis die de toegang tot en het verlaten van het visserijdok regelt.

ten herleid tot minder dan een tiental minuten. Ook zou volgens dezelfde diensten, het schutten van vissersvaartuigen samen met de jettferry mogen gebeuren, voor zover er voldoende plaats is. Het zou dus niet juist zijn, dat de vleugelboot alleen door de sluis moet varen. Men wijst er ons verder op, dat men voor de mailboten tot zestien in en uitvaarten per dag heeft, en dat dit praktisch nog nooit aanleiding heeft gegeven tot klachten. Men verbaast er zich dan ook over dat men hier nu plots begint te panikereren en het voorstelt alsof de visserij en de nieuwe passagiersdienst niet samengaan of niet kunnen samengaan. De vleugelboten zullen volgens een vastgestelde uurrooster varen en het zal er dan ook voor de visserij op aankomen hun schutten min of meer te regelen naar deze uurrooster, vooral dan wat het verlaten van het visserijdok betreft. En dat is niet zo moeilijk. Dit alles neemt niet weg dat, als een mailboot in of uit moet, gevolgd door een jettferry, de sluiting van de haven hierdoor heel wat meer tijd kan in beslag nemen. Ook voor de visser is de tijd kostelijk en men doet best hiermede rekening te willen houden.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende was de rol pakweg volledig samengesteld uit gevallen van overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel. Met name acht van de negen behandelde gevallen gingen over zo'n zaken en het is de Raad nu wel duidelijk aan te zien dat het een beetje de spuigaten begint uit te lopen. Vandaar de zeer strenge waarschuwing van rijkskommissaris Bentein die een van de meest flagrante gevallen als basis nam om de schippers andermaal te wijzen op hun niet langer te tolereren gedrag bij het bevaren van de bewuste gebieden waar de reglementering van toepassing is.

kwam als volgende aan de beurt; ook hij geeft de feiten toe maar, zo zegt hij, in het gebied waar hij vissende was was mijlen in de omtrek geen vaartuig te bespeuren en is dit trouwens niet zo'n druk bevaren zone. Neemt niet weg, zo oordeelt de Raad, dat de reglementen in acht moeten genomen worden maar de rijkskommissaris houdt zijn vordering in beraad tot een volgende zitting;

— volgende op het matje is schipper Marcel Verhamme van de Z.38 en die lijkt het niet zo nauw te nemen met de begane overtreding; tegen hem vordert rijkskommissaris Bentein een schorsing van twee dagen;

— Desaever Marcel van de N.705 is de volgende; tegen hem wordt bij verstek een vermaning gevorderd;

— ook al een vermaning vordert de rijkskommissaris tegen schipper Maurice Coussaert van de O.303;

— Robert Goutsmit van de N.708 komt er niet zo goedkoop van af maar hij beging dan ook niet minder dan drie overtredingen; er wordt tegen hem een schorsing gevorderd van 3 dagen;

— en tenslotte was er nog Ver-
 couter Gilbert van de N.597 die ook al scheve koers liep en daarvoor een vermaning hoort vorderen;

Ten slotte was er toch één zaak die niks te maken had met overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel. Het ging met name om het ongeval dat zich voerde aan boord van de Z.126 «Mariette». Scheepsjongen Mario Decock werd tijdens het uitzetten van de korre met twee vingers van de rechterhand gegrepen tussen de winch en liep ernstige kwetsuren op. Schipper Pedro Ackaert werd als getuige gedagvaard. Voornoemd schipper stond op de brug maar weet toch te vertellen dat de feiten gebeurden toen de ongelukkige jongen een staaldraad wilde effen leggen op de kop van de lier om de kuil naar omhoog te hieven. Hij geraakte klem met de rechter hand en werd over de kop geslingerd. Vader Decock Jacky kon het touw van de aandrijvingshefboom van de lier lossen waarop Mario kon bevrijd worden. Schipper Ackaert weet de Raad te vertellen dat zijn varensgezel goed aan de betehand is maar of hij daar blijvend letsel zal aan overhouden valt nu nog moeilijk uit te maken.

GEBREK AAN COORDINATIE

Twee Oostendse vissersvaartuigen die klaar lagen voor de sluis om het visserijdok aan te doen, hebben op de aankomst van de jettferry moeten wachten en deze eerst moeten laten schutten, vooraleer zelf aan de beurt te komen. Voor de O.198 duurde dit zelfs één uur en 10 minuten, hetgeen voor een bemanning die toch lange tijd van de thuishaven gescheiden is geweest, zeker niet zo aangenaam is. Ingewonnen inlichtingen bij de havendienst bevestigden min of meer deze lange wachttijd, maar verzekerden ons terzelfdertijd dat dit door gebrek aan coördinatie kwam tussen het sluispersoneel en de jettfoil. Van de zijde van de havendiensten werd de dispatching er op gewezen, dat men de nodige zorg dient op te brengen om het juiste uur van aankomst aan de sluis op te geven. Ook mag men het wel een gebrek aan routine noemen, dat dit gebeurd is, namelijk een opgave van uur van aankomst aan de sluis die naderhand voor de jettfoil niet haalbaar bleek. Indien het naderhand inderdaad wat gesmeerder zal lopen, en alles op elkaar ingespeeld zal zijn, zal de visser het ook beter aanvaarden. Zoals het echter bij de eerste proefvaart was, mag het zeker niet blijven, want dan zouden we de eersten zijn om de vissers in hun bezwaren te steunen. We kunnen wel begrip opbrengen voor ergens een kleine rodageperiode, waarin men alles op elkaar tracht te laten inspelen. We vinden het al erg genoeg dat eventueel in deze periode bepaalde hinder door de visserij zal moeten medegenomen worden. Wanneer vissersvaartuigen voor de sluis klaar liggen en de jettferry is gemeld, zodanig dat de vissersvaartuigen, of bepaalde hiervan, hun beurt moeten laten voorbijgaan, dan wordt dit maximaal 24 minuten, al dus de havendiensten. Dit komt overeen met het opvoeren en het uitlaten van het water uit de sluis bij volledig laag water. Bij ongeveer gelijke waterstand wordt het wach-

De vissershaven van Oostende is al voor meer dan de helft van zijn vloot kwijt. Dat de stad zoekt het tekort aan inkomsten te dekken of te verminderen in plaats van mijn-, sluis-, dok- en slipwaykosten van de visserij te verhogen, kunnen we haar niet ten euvel duiden.

De tijd zal ook hier uitwijzen welke eventuele leemten dienen verbeterd, zodat het nutteloos is nu al alarm te geven zonder werkelijk gevaar.

Maar zo het er komt, dan zullen we de eersten zijn om te wijzen op de noodzakelijkheid onze visserij opnieuw niet te benadelen.

WINNENDE NUMMERS TOMBOLA RIJKSVISSERISCHOOLO TE HEIST

19376	12284	18260	11022	18463	15930
14751	13755	10203	11363	12250	10261
10766	10890	16933	11564	16967	15460
12157	15077	14056	18938	19983	19384
12033	19815	13536	18834	19746	12806
14978	19451	15273	18754	14369	17892
15237	18251	10163	19760	18482	14921
12942	16827	18757	10323	17154	18219
16707	17173	13499	16500	11286	11992
15294	16571	11430	11432	17942	10557
17438	16953	17385	13956	17531	18377
17950	14719	19289	10114	15758	13452
16875	13191	12524	12731	14749	13991
14447	18276	19279	19942	17158	10423
19060	10326	10252	15241	15158	16375
15322	19220	17319	18755	13313	11379
12016	11355	17421	10371		

Omslagen :
 2851 2754 2053 1725 1538 2165 2278
 1485 2558 2545 2754 2043 2833 2394
 1710

Afhaling der prijzen tot 1 maart 1980, tijdens de schooluren van vrijdag tussen 8u.40 en 12 u. en tussen 13u.30 en 16u.30.

Zegde de heer Bentein :

— De reglementering is in voege sedert 15 juli 1977 maar de eerste overtredingen werden pas voor de Raad gebracht vanaf begin 1979. De schippers wilden wij immers de tijd gunnen om zich aan die gewijzigde omstandigheden aan te passen. Bij de sanctionering werd zowel wat mijn ambt betreft als de beslissing van de Raad zelf een zeer gematigde houding aangenomen. Wij beperkten ons in de meeste gevallen tot de kleinst mogelijke sanctie; in de hoop dat de schippers hun houding in de goede zin zouden wijzigen. Nu blijkt dat niet het geval te zijn zodat de eer van het beroep en het bedrijf fel in het gedrang komen en de Raad uiteindelijk genoodzaakt zal zijn strengere maatregelen te treffen t.a.v. de overtreders om niet zelf in opspraak te komen bij de nationale en zelfs internationale instanties, aldus de Rijkskommissaris die nadien nog maar eens de meest essentiële punten van het verkeersscheidingsstelsel toelichtte.

Nadien kon de resem vorderingen beginnen :

— tegen schipper Cockaert van de O.206 werd een schorsing van zijn schippersbrevet eerste klasse gevorderd gedurende drie dagen; schipper Cockaert beging in twee maanden tijd drie overtredingen en verdedigde zich met het argument dat de treilers wel noodgedwongen scheve koers moesten lopen omdat hun vaartuig anders... overvaren werd door grote vrachtschepen en tankers;

— schipper Faict van de N.736 liep ook al scheve koers maar gaf de overtreding ootmoedig toe, daarom wordt tegen hem een vermaning gevorderd;

— schipper Viaene van de O.285.

Ook in Nederland herrie over een viskeuringsverordening

In Nederland is op 20 december 1979 een verordening van het Produktschap aangenomen over de viskeuring dit in het bijzonder om zich daar af te stemmen op het Belgisch K.B. ter zake wat de viskeuring betreft (niet de heffing). Omdat ook in Nederland tegen deze verordening nog al wat misbaar werd gemaakt vanwege de visserij, laten wij hier het art. volgen die de K. Hoekstra desbetreffend in de Visserijwereld van 31 januari, als antwoord op deze ongenoegens, liet verschijnen.

De op 20 december 1979 in het Produktschap aangenomen verordening, inzake keuring van aangevoerde en geïmporteerde vis 1980 heeft nogal wat beroering doen ontstaan onder de vissers.

Een artikel in het blad «Stuurboord» van 9 jan. 1980 onder de titel «Van een vissersman», sprak van het eerst opbellen van de haringcontroledienst in Den Haag, waarna dan door deze dienst een ambtenaar naar het schip in Delfzijl zou worden gestuurd om de vis te keuren.

Wanneer dan alles in orde bevonden zou zijn, zou pas met het vervoer gestart kunnen worden. «Onnodige poespas en tijdverlies», schrijft deze vissersman. Indien inderdaad deze werkwijze gevolgd zou worden, zou deze visserman gelijk hebben.

In de vergadering van het Produktschap is op een vraag van ondergetekende in verband met eventuele stagnatie van aanvoer naar de visafslag te Urk, door de voorzitter geantwoord, dat bij de uitvoering van de verordening volledig aandacht zou worden geschonken aan de uitzonderlijke positie van de visafslag te Urk, vooral met het oog op het voorkomen van stagnatie in het vervoeren van de vis.

De door de vissersman afgeschilderde stagnaties zullen dus in de praktijk best mee vallen.

Voorts is er tijdens de vergadering in een afgelegde verklaring betoogd, dat een tijdens de aanvoer afgegeven certificaat kwaliteitsbedervend zou werken, nl. de vis zal bij export altijd minder in kwaliteit zijn, dan tijdens de directe aanvoer. Laat dus het versheidscertificaat bij de handel. Ook hier weer een groot misverstand.

De sanitaire keuring bij aanvoer, het zelfde dus als de keuring van Belgische vis bij aanvoer in België, beoogt juist om van de certificaten, die nu door de veterinaire dienst van België als extra geëist worden, verlost te worden.

De verordening inzake keuring van aangevoerde en geïmporteerde vis sluit aan op het Belgische Koninklijk Besluit, d.d. 30 april 1976, inzake het keuren van vis of deze geschikt is voor menselijke consumptie. Wat er dus in Nederland is gedaan, is het aanpassen aan de in België geldende regels. Hiermee wordt juist beoogd om veel poespas en stagnatie in de export naar België weg te nemen.

Indien de verordening niet zou zijn aangenomen, had er zeker de mogelijkheid in gezeten, dat iedere geëxporteerde schol, garnaal, tong en kabeljauw een stempel van voldoende versheid had moeten dragen. Ergo, een grote belemmering van de export, daling van de visprijs, vermindering van de afzet enz.

Een zeer gevaarlijke situatie dus.

Maar, zo zou kunnen worden opgemerkt, wat betekent de afzet naar België, een klein land. Moeten wij ons daarom nu zo druk maken? Nou, dat valt nogal mee. In het jaarverslag «Visserij 1978», uitgave van de Directie van de Visserijen, staan de volgende cijfers.

WAARDE UITVOERVIS NAAR BELGIË

1978. Totale waarde uitvoer België/Luxemburg f 174.000.000, waarvan ruim 97 t.h. naar België en een kleine 3 t.h. voor Luxemburg.

Voor de afzet van produktie, welke door de kleine zeevisserij, garnalen-, mossel- en oestervisserij, worden aangevoerd en afgezet, betekent dit het volgende.

Tong	f 16.000.000
Schol	f 1.900.000
Kabeljauw	f 3.900.000
Tabot, Griet en andere vissoorten	f 10.700.000
Mosselen	f 25.500.000
Oesters	f 7.800.000
Garnalen	f 36.700.000
Totaal	f 102.500.000

Van deze 102,5 miljoen moet zeker voor een kleine 99,5 miljoen naar België zijn uitgevoerd.

Vanwege het niet in gevaar willen brengen van dit belangrijke afzetgebied en het voorkomen van ons inziens onnodige beperking van de export, heeft voor de Nederlandse Vissersbond de doorslag gegeven om vóór deze verordening te stemmen.

Tot slot zij nog eens opgemerkt, dat de verordening nog niet in werking is getreden en dat dit vermoedelijk pas na eind februari 1980 het geval zal zijn.

Mochten zich intussentijd andere ontwikkelingen voordoen, dan zal de Nederlandse Vissersbond haar leden daarvan in kennis stellen.

We staan ergens toch wel verbaasd te lezen dat bijna 100 miljoen harde guldens aan de invoer uit Nederland in België gespendeerd worden, dat maakt toch nog altijd een kleine 1,5 miljard B. Fr. of zowat de ganse aanvoerwaarde van onze vloot in de Belgische vissershavens. Hierin zijn dan inbegrepen meer dan een half miljard aan garnaalimport, waar het echter voornamelijk over gepelde garnaal zal gaan. Toch wel een enorm bedrag. Ook voor de schelpdieren, mosselen en oesters komen we rond het half miljard en iets minder dan een half miljard voor de vissoorten.

IN 1980 : 6 MILJARD VOOR WERKEN TE ZEEBRUGGE

Uit de toelichting van de begroting van Openbare Werken in het land, kunnen we vaststellen dat de regering meer en meer belang zal hechten aan de toekomst van Zeebrugge als handelshaven.

Voor het uitvoeren van werken langs de kust in zeehavens en toegangswegen (zonder Zeebrugge) werden 4341 miljoen uitgetrokken.

Voor wat tenslotte de haven van Zeebrugge aangaat, werden voor de uitbreiding, modernisering en uitrusting, 6.268 miljoen begroot, waaronder 2.540 miljoen voor het deelcontract 4A-E3 fase Oostdam tot de LNG inplanting en 1185 miljoen voor deelcontract 5A de aanzet tot de Westdam.

Verder voor de bouw van de Oostrand van het verbindingdok 357 miljoen en van die van de kaaimuur aan de Westkant van de ingang van het Zuiddok, zijnde de eerste fase, 400 miljoen.

Voor wat de rijkstegemoetkoming in de kosten van de werken die worden uitgevoerd in de door

de lagere besturen beheerde havens, bedraagt deze voor 1980, de som van 2.850 miljoen.

Daarvan gaan 120 miljoen naar Oostende, wat zeer gering is en 150 naar Zeebrugge.

Wat de modernisering van de vissershaven van Zeebrugge betreft, welke een dringende noodzakelijkheid wordt, stellen we vast dat er niets voorzien is.

Waar blijven de leiders van de Oostkust om ook hier eens en voor altijd een gezonde oplossing te betrachten, daar we overtuigd zijn dat de minister van openbare werken en zijn plaatselijke of liever provinciale administratie niet beter vraagt, dan deze te verwezenlijken.

Het volstaat immers het artikel te lezen in het kerstnummer van Het Visserijblad, van de inspecteur-generaal Simoens van Openbare Werken, om hier te herhalen waarop wacht de visserij om dit aan te pakken.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Weetjes...

— Volgens de Ierse producentenorganisatie wordt het land overspoeld door een invoer van minderwaardige vis vooral uit Canada en de Verenigde Staten. Dit heeft voor gevolg, dat de eigen vis minder geprijsd wordt in de afslag en men thans teruggekomen is tot de prijzen die men in 1975 kreeg. De producentenorganisatie bezweert de E.E.G. dan ook maatregelen tegen dergelijke dumpingpraktijken te nemen, zoniet zullen de Ierse vaartuigen moeten gaan opliggen ofwel tot een aktie overgaan.

X X X

— De Aberdeense redersorganisatie heeft een plan in negen punten aan de regering overhandigd om van de visserijvloot van deze haven nog te redden wat kan. Hieronder valt eveneens een verzoek om subsidie voor de gasoil. De Aberdeense visserijvloot is sinds het uitvallen van de IJslandse visserij gevoelig teruggelopen en het plan van de redersorganisatie wil hieraan een einde stellen. Men wenst onder meer eveneens kwota die aangepast zijn aan de noden van de visserij terwijl de biologen voor dit aspekt van de zaak geen oog hebben.

X X X

— Aan boord van het Spaans faktoerschip de „Toula” van 1.650 Brt. brak brand uit. De kustwacht van Falmouth werd verwittigd en de reddingsdienst nam brandweertien en hun materiaal mede aan boord. De brand werd succesvol bestreden, terwijl 13 bemanningsleden, de vrouwen van de kapitein en de machinist en 3 kinderen ! in de ouderdom van 3, 6 en 10 jaar van boord genomen werden door de Sjetlandtreiler „Al-tair”.

X X X

— De Franse diepzeetrawler „Jutland” die onlangs met regeringssteun van een experimentele reis op de eilandengroep Kergeulen in de Indische Oceaan terug kwam, zal waarschijnlijk door de rederij aan het buitenland verkocht worden. Men ziet het inderdaad voor de Franse verre zeevisserij niet meer zitten. In 1970 werden nog 25 grote eenheden van de Franse verre zeevisserij uitgebaat. Thans is dit getal tot 11 geslonken en ook voor deze 11 is de toekomst niet zeker.

X X X

— De voorzitter van de Spaanse vissersfederatie van de Cantabrische kust (het noorden van Spanje) heeft bedreigd de E.E.G.-wateren binnen te dringen en te overrompelen, zo de Spaanse vissers niet beduidend meer vergunningen toegekend worden om in de Gemeenschapswateren te mogen vissen. Men zegt dat een verwittigd man er twee waard is. Krijgen we straks een nieuwe kabeljauw- of wijtingoorlog? Deze Spaanse heer wenst dan nog antwoord te krijgen vóór de komende lente ! Voegen we er nog aan toe, dat de E.E.G. het aantal vergunningen voor Spaanse vissers die in 1979 nog 200 bedroegen, te verminderen wenst in 1980 tot 150.

Een vertegenwoordiging van de lokale visserij uit de Franse vissersplaats Le Guilvinec werd te Brussel door de h. Simonnet en door de h. Gallagher, directeur-generaal van de visserij van de Gemeenschap ontvangen. Ze hebben er de problemen van de kustvisserij in het algemeen en deze van hun eigen thuishaven uiteengezet. Volgens een woordvoerder van deze vertegenwoordiging werden zij met veel begrip onthaald. Als men te Brussel maar niet vergeet dat belofte schuld maakt.

X X X

— Door een scheepswerf te St. Nazaire in Frankrijk werd een reddingsboot in versterkte vlasvezel afgeleverd die zal ingezet worden op het Franse eiland „Sein”. Het vaartuig meet 17,60 m. en is uitgerust met 2 motoren van elk 270 PK. Het vaartuig werd „Ville de Paris” gedoopt. Het kan onmogelijk zinken en als het omslaat, komt het automatisch terug recht. Het is uitgerust om branden te bestrijden of water uit zinkende vaartuigen te pompen. Kan eveneens 15 gekwetsten aan boord nemen waaronder 4 in liggende toestand op berries. Hoeveel dit beestje kost werd er niet bijgezegd.

X X X

— De rentabiliteit van de vissersvaartuigen uit Concarneau in Frankrijk is in 1979 ten overstaan van 1978 duidelijk beter uit de verf gekomen. In 1978 werd door de treilers uit deze havenstad voor 32.700 ton vis aangevoerd, voor een waarde van 1,15 miljard B. fr. tegenover 32.900 ton in 1979 voor een waarde van 1,38 miljard B. fr. Dus voor praktisch éénzelfde aanvoer toch zowat 250 miljoen B. fr. meer in waarde. Men vergeet hier echter aan toe te voegen, dat de treilers altijd beter en zwaarder, en dus ook kostelijker uitgerust zijn en een groter opbrengst strikt noodzakelijk wordt, ook rekening houdend met de brandstoffenkwes-tie.

X X X

— De klassieke treiler „Ravignan” van 232 Brt. uit het Franse La Rochelle, die in 1976 werd opgelegd, wordt nu omgebouwd voor een ravitailleringsschip voor de olieboortorens. Het is voor vele diepzeetreilers die het hebben laten afweten, nog de enige uitkomst voor de eigenaar-reders.

X X X

— De h. Menu, voorzitter van het redersyndikaat uit La Rochelle in Frankrijk heeft zich bezwaard over het feit dat de fuel nr. „2” of de zware fuel, thans meer kost dan gasoil. En zeggen voegt de h. Menu er bij, dat men enkele tijd geleden de reders er toe aangezet heeft hun motor om te bouwen op zware fuel omdat deze..... beterkoop was. Intussen deden er velen een kostelijke ombouw van rond het miljoen en zitten nu met de gebakken peren. Hij verwacht dan ook een groter subsidie van de regering. Wij zelf moeten nog altijd op de eerste centiem subsidie wachten. En dan maar aannemen dat in de E.E.G. op gebied van de gasoliesubsidies, geen eenzijdige nationale maatregelen mogen genomen worden !

— De vergunning voor oliewinning in de Noordzee, ongeveer 40 km. ten westen van Den Helder, vergunning aangevraagd door de U.O.C. of the Netherlands, heeft aanleiding gegeven tot zekere verontrusting in Nederlandse beschermingsmilieus en dan in het bijzonder vanwege de Landelijke Vereniging tot behoud van de Waddenzee. Inderdaad, mocht er ooit een ramp gebeuren zo dicht onder de Nederlandse kust, zoals bv. het niet kunnen dichten van een boorgat, dan kan de Nederlandse kust dicht-tig onder de olie komen te liggen.

X X X

— In Nederland klagen de garnaalvissers dat, niettegenstaande de aangevoerde vangsten niet bijzonder groot zijn, de garnaal-prijzen toch aan de lage kant blijven, té laag om uit de kosten te komen gezien de zeer kleine vangsten. Men wijdt dit ook aan de invoer van grote partijen Duitse garnaal.

X X X

— De nieuwe UK.154, gebouwd door de machinefabriek Maaskant, werd na een proefvaart vanuit de haven van Harlingen aan de eigenaars overhandigd. Het gaat hier over een 40 meter - treiler van 8 meter breedte en 4,55 meter holte. Het vaartuig heeft een motor Deutz met een vermogen van..... 1.800 pk en twee hulpmotoren van elk 239 pk ! Men vraagt zich werkelijk af hoe men aan de kostende brandstofprijzen nog uit kan !

X X X

— Men veronderstelt dat nog dit jaar, na 31 mei, een haringkontingent zal vrijgegeven worden van 20.000 ton, waarvan aan Nederland 2.500 ton zou toegewezen worden. Onrechtvaardig is enigszins wel, dat landen die eind '60 en begin '70 een werkelijke slachting onder de haring hielden voor vismeeldoel-einden, zoals onder meer Denemarken, nu een beduidend groter kontingent toegewezen worden omdat zij, volgens de statistieken, een haringwinnende visserij hadden ! De verantwoordelijken voor de haring - slachterij en voor de thans heersende vangstbeperkingen worden dus beloofd met een beduidend groter kontingent !

X X X

— Vier bemanningsleden van de 16 - meter kusttreiler „Brighter Morn” uit Sjetland werden van hun vlot afgehaald nadat ze hun vaartuig hadden moeten verlaten dat op de rotsen liep voor het eiland Bressay. De schipper had nog juist de tijd gehad om een «May - Day» uit te zenden en in en vlot over te stappen met zijn bemanning. Het noodsignaal werd opgevangen door de kustwacht van Lerwick, die een reddingsboot uitzond. Het schip was een houten vaartuig van 22 jaar oud.

X X X

— Bij storm of slecht weer wordt de ingang van de haven van Porthleven in het Engelse Cornwall afgeschermd door zware houten balken. Men had deze balken geopend om de visserijvloot door te laten, maar vergeten deze terug op hun plaats te leggen. Bij een nieuwe opstekende storm met een windkracht van 140 km per uur, werden deze balken door de zware golven meegenomen en verder in de haven tussen de vissersvaartuigen geworpen waardoor veel schade werd veroorzaakt aan deze schepen. Zo

een balk heeft een gewicht van 2500 kg. Men brengt de balken met behulp van een kraan terug in vaste positie.

X X X

— Een Brits lid van het Europees parlement, James Provan, aanziet het als een discriminatie dat Canada voor zijn aanvoer van vis, 16 proc. rechten dient te betalen en IJsland slechts 3 proc, waardoor zij bijzonder veel kansen krijgen om de Britse markt te blijven overstroomd. Hierbij verweet dhr. Provan dan nog het bijzonder kwetsend optreden van IJsland ter gelegenheid van de kabeljauwoorlog, waardoor de E.E.G. in het algemeen, en Groot - Britannië in het bijzonder, met dergelijke bevoorradingsproblemen in de vis zit.

X X X

— Volgens de voorzitter van de Schotse redersorganisatie, de heer Jim Lovie, waren de prijzen verleden week in de Britse afslagen aan de lage kant. Hij wijdt dit aan de vele invoer, vooral dan door de verwerkingsbedrijven. Het is tijd zegt hij, dat de verwerkingsbedrijven aan de kant van de visser en reder komen te staan en de invoer van vreemde vis gaan beperken. Dit zal wel moeilijk gaan, als men op de verwerkingsbedrijven moet gaan rekenen. Elk een zoekt immers zijn eigen profijt.

X X X

— Verleden week kon men in de Britse televisie en op de radio horen, dat de, voor de huisvrouwen best aan te prijzen kabeljauw, de Deense en Hollandse ingevoerde was ! Het is begrijpelijk dat de Britse vissers en bedrijven hiermede niet gediend waren. Ook moeilijk verklaarbaar vanwege een eigen televisienet dat er weinig of niets van afweet. Het is zoals bij ons, waar men allerlei kwakkeles de wereld inzendt.

X X X

— Door een verwerkingsbedrijf uit Peterhead, één der grootste Britse visserijhavens, werd een order geplaatst voor de invoer van 1.300 ton visfilets. Dit komt overeen met 3.000 ton ongekuste kabeljauw of zowat 60.000 van onze bennen. Duidelijk als dergelijke kontingenten uit het buitenland ingevoerd worden dat ergens de eigen vis een veeg uit de pan krijgt, wat de prijsvorming betreft.

X X X

— In Groot-Britannië ontstaat er een groeiende ontevredenheid onder de vissers in verband met grote onkontroleerbaar invoeren van vis evenals over de immer stijgende brandstofprijzen. Men spreekt van akties en blokkades. Groot-Britannië dat nu voor een groot gedeelte in de eigen behoeften van olie voorziet, via de boorputten in de Noordzee, moet maar zorgen dat voor eigen binnenlands verbruik de brandstofprijzen stabiel blijven. De Britse belanghebbenden in deze olieuitbatingen zijn er echter onmiddellijk als de kippen bij om de stijgende buitenlandse prijzen bij te houden. Hier is het nog slechter dan België nog duurder is.

VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN

Weetjes...

— De Britse verwerkingsbedrijven die verweten worden zoveel buitenlandse vis in te voeren voor hun bedrijf, wijzen er op, dat men nooit spreekt van al die afgewerkte produkten die door hen aan het buitenland worden verkocht en zo men wenst een muur op te bouwen tegen de invoer, men dan zeer kostelijke afgewerkte produkten zal moeten invoeren, samen met het feit dat de handelsbalans er nog wat slechter zal komen voor te staan en dat duizenden jobs over gans het land zouden verloren gaan.

X X X

— Toen de meeste Britse treilers die normaal op de makreel gaan, een paar weken met kerstdag en nieuwjaar naar huis gingen en in de haven bleven liggen, zijn enkele van de Russische faktorijschepen die hierdoor niet meer bevoorrad, ofwel niet voldoende bevoorrad werden, naar de kusten van West-Afrika gestoomd waar een grote Russische vissersvloot bedrijvig is. Dit is mede de oorzaak geworden dat makreel naderhand minder opgenomen werd en de prijzen gevoelig naar omlaag gingen. Een van de succesrijkste paarvissers uit de haven van Fleetwood, de «Luned» en de «Jacinta», zullen dan ook op de gewone visserij overschakelen.

X X X

— We gaven reeds de melding van de verdwijning van een 11-meter Britse stalen kusttreiler voor de kust van Great - Yarmouth en dit in goed en stil weder. De schipper is reeds aangespoeld maar zijn maat wordt nog vermist. Wat echter de visserij van Great - Yarmouth en Lowestoft in het bijzonder bezig houdt, is het feit dat absoluut geen enkel wrakstuk terecht komt of geen enkele aanwijzing loskomt van dit mysterieus vergaan.

X X X

— Het Spaans faktorijschip, de «Toula», die door een zware brand aan boord geteisterd werd voor de kust van Falmouth, werd nu aan de ketting gelegd op verzoek van de sleepboot, die geen waarborgen kon bekomen voor de betaling van de diensten die door de sleepboot verleend werden. Men weet nog altijd niet hoe de brand aan boord ontstaan is.

X X X

— De mannen van Greenpeace, die zich reeds verzet hebben tegen het jagen op walvissen en zeerobben, hebben nu een nieuw akterrein gevonden voor de Franse kust. Zij zullen het eiland Guernesey als basis gebruiken om van hieruit de «Pacific - Swan» te verhinderen. Dit vaartuig brengt nucleaire afvalstoffen uit Japan aan die dan in een fabriek op de Franse kust tegenover het eiland Guernesey verder behandeld worden. We vragen ons af of die mensen eigenlijk geen zinniger werk te doen hebben.

X X X

— Een Britse treiler van 18 m, die verleden week dinsdagavond moest roepen en dit vergeten was,

was de oorzaak dat men zich te Grimsby begon ongerust te maken over het lot van dit vaartuig, vooral gezien het slechte weer. Alle vaartuigen werden verwittigd naar de «Fiona Jane» uit te zien. Woensdagmorgen riep het vaartuig dan zelf op en verklaarde dat alles in orde was aan boord. Enkele minuten voordien was een Nimrod - vliegtuig vertrokken op zoek en diende zo terug naar de basis geroupen te worden. We hopen dat de schipper een ferme sigaar zal krijgen om zoveel familie, mensen en diensten in de angst en in het verweer gebracht te hebben.

X X X

— De Brixham - kustvissers zijn in het verweer gekomen tengevolge van het dumpen van schroot, kettingen en weiers in het gebied van Lyme Bay, zeven mijl buiten Berry Head. Verscheidene vaartuigen liepen reeds zware schade aan vistuig en netten op. Naar het schijnt kregen de slijkboden de toelating om in dit gebied zand en slijb te gaan storten, maar zoals al tijd, werd er hier eveneens een loopje genomen met de toelating door, samen met het zand en slijb, eveneens afval te dumpen. Er zal nu toegezien worden door de visserij-officier van dit gebied dat de slijkboden zich aan de afspraak houden. Net zoals met onze zandzuigers die buiten het reglement gaan.

NIEUWE WATERSCHOUT TE ZEEBRUGGE

Sedert 3 januari is er te Zeebrugge een nieuwe waterschout benoemd. Het is de h. José VANDENBUSSCHE in de hoedanigheid van eerste waterschout. Hij volgt de knappe h. Defever op die naar Oostende werd overgeplaatst.

De nieuwe waterschout, die in Zeebrugge woonachtig is, werd geboren te Oostduinkerke op 5 september 1935. In 1954 behaalde hij te Veurne het diploma en homologeerd getuigschrift van hoger middelbaar onderwijs van het Koninklijk Atheneum (economische afdeling). Drie jaar later nl. in 1957 slaagde hij in het examen van Aspirant-Officier ter lange omvaart aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen. Hij heeft ook een tijdlang gevaren als officier ter koopvaardij in de rang van 3e, 2e en 1ste luitenant bij de Firma Petrofina te Brussel. Bovendien behaalde hij ook de brevetten van tweede en eerste luitenant ter lange omvaart en tenslotte van kapitein ter lange omvaart. Op 3 mei 1966 trad hij als tijdelijk waterschout 3e klas in dienst bij het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart. Op 4 maart 1968 was de h. Vandenbussche wd. eerste water-

VISSERIJHERRIE TE STORNOWAY OP EILAND LEWIS

Zoals we in een vorige uitgave medegedeeld hebben, zou een faktorijschip langs de kaai te Stornoway, minstens 30 ton per dag vis afnemen van de visserij en aan boord verwerken.

Het faktorijschip was een vroegere treiler van 83 meter van 2500 ton die nu omgevormd werd tot een fabrieksschip nadat de eigenaars van de maatschappij de verzekering van de vissers had gekregen, dat zij aan het faktorijschip zouden leveren. Voor de visserij kwam dit zelfs goed uit omdat hierdoor meer concurrentie op de afslag kwam en bijgevolg het vooruitzicht op hogere prijzen.

Nadat de maatschappij het faktorijschip heeft laten ombouwen en als verwerkingsbedrijf zal uitbaten, overtuigd was dat alle lichten op groen stonden, ook voor een plaats langs de kade, kwam nu plots de weigering van de havenautoriteiten om het schip een plaats te geven langs de kade met als reden dat er te weinig diepwater - meerplaatsen beschikbaar zijn. Terzelfdertijd wezen de havenautoriteiten erop, dat men aan de bouw bezig is van een nieuwe vismarkt en dat dit in feite zou neerkomen op verloren geld wanneer de nieuwe vismarkt geen vis bereikt of onvoldoende door de inzet van het faktorijschip die reeds kontrakten met de vissers zou afgesloten hebben. Hierop hebben de vissers dan uit protest besloten de landingsrechten bij het binnenkomen en het lossen van de vis niet meer te betalen tot dat de havencommissie

op haar beslissing terug komt of bereid is tot het sluiten van een aanvaardbaar compromis. Ondertussen heeft de maatschappij die het fabrieksschip uitbaat, reeds laten weten dat het naar een andere haven zal uitwijken ofwel indien mogelijk, buitengaats gaat liggen, waardoor het buiten de jurisdictie van de havencommissie van Stornoway zou vallen.

Wanneer het faktorijschip een andere havens zou aandoen, vallen terzelfdertijd 30 jobs weg voor Stornoway. Een andere vissershaven, namelijk Campbelltown, is bereid het faktorijschip een meerplaats te geven in de haven.

EEN KNAP AMBTENAAR OP PENSIOEN

Er zijn in het leven van die ambtenaars welke zich niet laten opmerken door show, maar die gedurig in de bres staan voor het bedrijf, voor hun baas en voor DE zaak.

Dit hebben we vooral bij de ouderen, die zich dikwijls terecht beklagen over de geestesgesteldheid van de jongeren van nu. Dergelijke kranige bedienenden heeft men nog veel in de visserijkantoren, de vishandel of aanverwante nijverheden.

Vorige week zaterdag nam zo'n ambtenaar met weemoed in het hart te Zeebrugge bij de firma Max Desutter afscheid van zijn baas, van zijn medebedienden en werkend personeel. Inderdaad de heer Oscar Groshart, gans zijn leven al in de visserij, had de pensioengerechtigde leeftijd bereikt.

Het was Max Desutter en zijn zoon Manu, volksvertegenwoordiger van de Oostkust en hun medewerkers, die hem vierden Oscar Groshart was immers sedert 25 jaar in dienst van die firma, na reeds voorheen enkele jaren bij de firma Debra gewerkt te hebben.

Maar of de kranige en zeer behulpzame bediende het daarbij nu zal laten om rustig van zijn pensioen te genieten, is wat anders.

Hij blijft een gediensstige ombudsman van volksvertegenwoordiger Desutter. Hij blijft beheerder bij volksontwikkeling, van het initiatief Toerisme en Feestcomité van Heist-Knokke, leider van de fameuze kinder carnaval, voorzitter van Amnestie International van de Oostkust, beheerder van het Majoretten en Humorfestival en nog zoveel andere liefdadige en folkloristische verenigingen, waaraan hij meewerkt en tijd en geld verteert. Ook in visserij- en vishandelsmiddelen zeer goed gekend zijnde, blijft hij actief.

Hij heeft tevens een goede en humoristische pen en is in dat opzicht ook steeds een graag gelezen penneridder. Rust roest, zegt Oscar. En het is nu dat hij op pensioen is, dat hij hooft nog veel meer te kunnen doen voor de gemeenschap, die zijn werklust en goed hart ten zeerste op prijs stelt.

Oscar, doe zo voort, want roesten en in het niets doen verdwijnen, kunt ge niet.

De Redactie.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

De evolutie van het kwikgehalte in tong uit de Noordzee en de Ierse Zee

Het kwikgehalte van tong uit de Noordzee en de Ierse Zee werd gedurende vijf jaar (1973-1977) gevolgd. Buiten de eerste twee jaren was er tussen beide gebieden geen significant verschil waar te nemen. Er was evenmin een duidelijke trend in het verloop van de kwikconcentraties in de tijd vast te stellen. De gemiddelde jaarlijkse gehalten schommelden tussen 0,19 en 0,31 mg/kg (Noordzee) en 0,21 en 0,41 mg/kg (Ierse Zee).

INLEIDING

Tong is wat betreft de totale aanvoerde de belangrijkste Belgische vissoort. Zowat 70 t.h. van de aanvoer komt hierbij van twee gebieden, nl. de Noordzee (50%) en de Ierse Zee (20%). In het kader van de onderzoeken over de eventuele kontaminatie van visserijproducten door metalen werd bijzondere aandacht aan het kwikgehalte van tong in deze twee gebieden besteed. Het onderzoek werd gestart in 1973 en had betrekking op 125 monsters van ieder gebied. Toen bleek dat een bepaald aantal vissen relatief hoge kwikgehalten vertoonden werd besloten de monitoring verder te zetten maar op een gereduceerd aantal monsters, nl. 50.

Het doel van onderhavige studie die een periode van vijf jaar beslaat (1973 - 1977), was :

- na te gaan welk verband er bestaat tussen de biologische parameters (leeftijd, lengte, gewicht) en het kwikgehalte.
- een inzicht te verkrijgen in de spreiding van de kwikgehalten per gebied.
- te onderzoeken of er significante verschillen tussen deze gebieden zijn,
- na te gaan wat de evolutie van de kwikgehalten in de tijd is.

EXPERIMENTELE METHODE

Van ieder gebied werden 125 (1973) of 50 (1974 - '77) tongen bemonsterd. De monsters waren afkomstig van circa 850 vissen die per gebied in de vismijnen van Oostende en Zeebrugge uit de zeven commerciële categorieën werden genomen. Deze specimens waren bestemd voor de populatiestudies verricht in het kader van de Internationale Raad voor Onderzoek van de Zee (11). Bij de monsterneming werd zoveel mogelijk de werkelijke samenstelling van de vangst benaderd en werd tevens circa 50% van ieder geslacht genomen.

RESULTATEN

Gemiddelde waarden en frekwentieverdelingen.

Enkelvoudige variantie-analysen wezen uit dat er geen significant verschil tussen de wijfjes en mannetjes was. De monsters van beide geslachten werden dan verder beschouwd als afkomstig uit éénzelfde universum.

De periode tussen 1973 en 1977 vertoonde een vrij analoog beeld en werden niet weergegeven.

Twee gebieden vertoonden een verschillend frekwentiepatroon. In de Ierse Zee kwamen procentueel meer hoge waarden voor.

Verband tussen de kwikgehalten en de biologische parameters.

Tussen de kwikgehalten en de onderscheiden biologische parameters (leeftijd, lengte, gewicht) werd getracht een relatie op te stellen voor de twee gebieden afzonderlijk en voor het totaal van de waarnemingen. Hiervoor werd gebruik gemaakt van de methode van de kleinste kwadraten. Als relatievormen werden weerhouden : 1) $Y = A + bX$; 2) $\ln Y = A + bX$; 3) $\ln Y = a + b \ln X$ en 4) $Y = aX^b$, waar Y het kwikgehalte en X de betrokken biologische parameter is. Bij (2) en (3) werd het kwikgehalte uitgedrukt als $(Hg \times 1000)$, bij (4) als $\ln (Hg \times 1000)$.

Naast de vergelijking wordt de determinatiecoëfficiënt gegeven, als maatstaf voor de «geschiktheid» van aanpassing.

Voor de Ierse Zee wordt door geen enkele van de berekende regressies meer dan 5 t.h. van de totale variabiliteit verklaard. Voor de Noordzee wordt voor de lengte en voor aanpassing van een machtskurve 12,96 t.h. van de variabiliteit verklaard. Voor de twee gebieden

samen wordt hooguit 6,55 t.h. van de totale variabiliteit verklaard door de lengte en 5,45 t.h. door het gewicht.

Voor de parameter «leeftijd» varieert de determinatiecoëfficiënt tussen 0,1696 en 0,2806 voor de Noordzee, tussen 0,2024 en 0,2400 voor de Ierse Zee. Voor de twee gebieden gezamenlijk genomen, worden de hoogste determinatiecoëfficiënten gegeven door de regressie-vormen (3) en (4) met respectievelijke waarden 0,2790 en 0,2760. Alhoewel de parameter «leeftijd» een significante bijdrage levert tot de verklaring van de totale variabiliteit, werd bij de verdere statistische analyse geen rekening meer gehouden met deze parameter. Hiertoe werd besloten omdat de hoeveelheid verklaarde variabiliteit nog geen 30 t.h. bereikt, zodat het invoeren van een leeftijdscorrectie weinig invloed kan uitoefenen op de besluiten.

Invloed van de visgrond op het kwikgehalte.

Om na te gaan of er tussen de twee gebieden een significant verschil in kwikgehalte was, werd per jaar een variantieanalyse uitgevoerd. Vooraf werd echter de homogeniteit van de varianties met behulp van de Hartley-toets (8) onderzocht. Dit liet toe de hypothese van homogeniteit van de variaties te verwerpen. Door logaritmeren van de oorspronkelijke waarnemingen bleek de homogeniteitshypothese wel weerhouden te kunnen worden, zodat een gemeenschappelijke variantie voor de twee gebieden kon worden berekend.

De toetsingsresultaten van de variantie-analysen wezen met een waarschijnlijkheid van 99 t.h. uit dat alleen voor de jaren 1973 en 1974 een significant verschil tussen de kwikconcentraties van de Noordzee en de Ierse Zee kon worden genoteerd. In deze jaren lagen de waarden van de Ierse Zee beduidend hoger. Dit was evenwel de volgende jaren niet meer het geval.

Evolutie van het kwikgehalte over de periode 1973-77.

De waarnemingen werden per bemonsteringmaand gegroepeerd. Tevens werd de evolutie van het monstergemiddelde weer gegeven. Zowel voor de Noordzee als voor de Ierse Zee viel geen duidelijk evolutiebeeld te noteren.

Om deze reden werd verzaakt een trendberekening uit te voeren.

DISKUSSIE EN BESLUITEN

Het kwikgehalte in tong afkomstig van de twee beschouwde kustgebieden is hoger dan algemeen bij andere vissoorten werd genoteerd (10) (12). Ook voor de Belgische kust wezen vroegere onderzoeken uit dat het kwikgehalte in schol (*pleuronectes platessa*), wijting (*Merlangius merlangus*), kabeljauw (*Gadus morhua*) en sprot (*Clupea sprattus*) beneden de 0,2 mg/kg lag. Ook haring (*Clupea harengus*) van de Zuidelijke Noordzee vertoonde slechts een gemiddelde gehalte van 0,04 mg/kg.

De reden voor deze hogere gehalten is niet duidelijk. Wel kan worden opgemerkt dat de gemiddelde leeftijd van tong groter is dan van de meeste andere grote commerciële soorten en dat er een positief verband tussen de leeftijd en het kwikgehalte bestaat. Dit verband is echter niet van dien aard om het verschil te verklaren.

De hoge standaardafwijkingen (en variatiecoëfficiënten) dienen hier benadrukt te worden. In de Noordzee liggen de variatiecoëfficiënten voor een aantal belangrijke vissoorten (schol, haring, kabeljauw) meestal beneden de 50 t.h..

Wat de invloed van de visgrond betreft kon alleen voor 1973 en 1974 een significant verschil tussen de Ierse Zee en de Noordzee worden genoteerd, waarbij de Ierse Zee hogere gemiddelde kwikgehalten vertoonde. In de latere jaren bleek dit evenwel niet meer het geval te zijn.

Anderzijds leek de verdeling van deze gehalte toch verschillend te blijven. In de Ierse Zee kwam een groter percentage hoge kwikgehalten voor.

Het percent waarnemingen dat respectievelijk de 0,5 mg/kg. en 1 mg/kg (minimum- en maximum toelaatbare grenzen in diverse landen) overschreed, was voor tong uit de Ierse Zee duidelijk hoger.

Britse onderzoeken hebben uitgewezen dat het kwikgehalte in de Ierse Zee duidelijk hoger was dan in meer zeewaartse gelegen visgronden. Een gemiddelde van 0,45 mg/kg met een spreiding van 0,03 tot 1,5 mg/kg (n = 276) werd hierbij gevonden.

(Vervolg blz. 8)

(Vervolg van blz. 7)

Het voorkomen van vrij hoge kwikgehalten in tongen afkomstig van de Oostelijke Ierse Zee, (baai van Liverpool) staat ongetwijfeld in verband met het hoger gehalte aan kwik en andere zware metalen in het zeewater en in de sedimenten van deze relatief gesloten wateren waar de lozingen van industriële afvalwateren belangrijk zijn. Verschillende auteurs hebben deze hogere gehalten gemeld, maar wijzen erop dat deze hogere concentraties gelokaliseerd blijven in esturia zoals bv. de baai van Liverpool en in een relatief nauw gebied langs de kust. In open zee, zelfs in de Ierse Zee, blijken de concentraties aan zware metalen in de meeste vissoorten niet wezenlijk van deze van de Atlantische Oceaan te verschillen.

In Zuid - Ierse wateren bleek het gemiddelde slechts 0,06 mg/kg te bedragen. Voor de Atlantische kusten werden eveneens lage gemiddelden genoteerd, nl. 0,12 mg (Frankrijk) en 0,09 mg voor Portugal. De in onderhavige studie in de ZW - Noordzee gevonden gemiddelden (0,21 — 0,32 mg/kg) komen overeen met de gemiddelde waarde voor tong gevangen in de monding van de Theems, nl. 0,24 mg/kg en in de zuidelijke Noordzee (Britse wateren) 0,27 mg/kg. In meer noordelijke gebieden van de Noordzee komen evenwel duidelijk lagere gemiddelde waarden voor, nl. 0,02 tot 0,19 mg/kg, hetgeen nogmaals wijst op de invloed van verontreinigde kustwateren.

Ook in de Middellandse Zee werden in bepaalde kustwateren duidelijk hogere kwikgehalten in tong (en andere vissen) genoteerd. Gemiddelde waarden van 0,78 tot 0,86 mg/kg in bepaalde gebieden van de Middellandse Zee en de Adriatische Zee waar de industriële verontreiniging het grootst is, tegenover 0,14 à 0,40 mg/kg in niet verontreinigde gebieden werden gemeld. In dit verband kan erop gewezen worden dat de accumulatie van kwik toeneemt bij stijgende concentraties aan organische stoffen in het water en de sedimenten daar de mobiliteit en de oplosbaarheid van het kwik hierdoor sterk worden verhoogd. Niet alleen industriële afvalprodukten, maar ook huishoudelijke afvalwateren zijn aldus verantwoordelijk voor verhoogde kwikopnamen. Dit is ongetwijfeld het geval voor de baai van Liverpool en de kustwateren van de ZW-Noordzee die bij dicht bevolkte streken liggen. Zeer uitgesneden kusten bevorderen daarenboven de accumulatie van organische sedimenten, daar de waterbewegingen kleiner zijn.

Tenslotte kan worden benadrukt dat het verloop van de kwikgehalten over de periode van vijf jaar tot een zeker status quo laat besluiten. De jaargemiddelden leiden trouwens tot analoge besluiten.

ERKENTELIJKHEID

Dit onderzoek werd gedeeltelijk uitgevoerd met de steun van het Instituut voor Aanmoediging van het Wetenschappelijk Onderzoek in Nijverheid en Landbouw in het kader van de programma's van de Commissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek in de Zeevisserij.

De nieuwe kaart der Vlaamse Banken

VERKRIJGBAAR

op de drukkerij

« NIEUWSBLAD VAN DE KUST »

en

« HET VISSERIJBLAD »

H. Baelskaai 30, Oostende

Tel. (059) 32 11 13 - 49

6246N - 8187V

BRITSE VISSERIJ OP DE HORSMAKREEL (POER) EEN SUKSES

De Britse treiler «Loman», die zich aan een experimentele visserij op de horsmakreel waagde, heeft er een prachtige eerste reis op zitten met een totaal van 1.472 ton.

De «Loman» is een omgebouwde diepzeetruiler die ook de makreelvisserij beoefende. De treiler meet 67 meter. Vroeger was zij ook één der toptreilers uit de diepzeevervisserij met thans nog dezelfde schipper aan boord. De lading werd in Denemarken afgezet, te Hirtshal. De samenstelling van de gevangen vis bestond uit 70% horsmakreel, 20% pilchard en 10% makreel. Aan boord van de Loman vertoefde een Noorse technisch adviseur, die de Britse schipper één en ander bijbracht over de manier van vissen. De Noren zijn inderdaad reeds jaren vooruit in dergelijke visserij. Zij waren trouwens voor het grootste gedeelte schuldig aan o.m. het leegvissen van de Noordzee en de Atlantische - Scandinafse haring, door hun nieuwe technieken en uitrusting.

De voornaamste reden waarom men naar Hirtshal ging om de vis te verkopen is het feit dat horsmakreel niet gemakkelijk te lossen is vanwege zijn vele stekels, en dat de Denen over aangepaste apparatuur beschikken voor het lossen van deze vissoort in grote hoeveelheden. Hierbij komt nog, dat de Denen over kwasi onbeperkte opname - mogelijkheden beschikken gezien hun vele fabrieken voor vismeelproducten.

Het is duidelijk dat de Loman opnieuw op de horsmakreel vist, die nog een onderbeviste vissoort is en waarvoor geen beperkingen vastgelegd werden. Wanneer het seizoen voor de blauwe wijting dan aangebroken is, zal de Loman daar dan op overschakelen.

Men wist nog te zeggen, dat de overeenkomst tussen de schipper en de Noorse adviseur opperbst was. Dat is gewoonlijk zo, wanneer de resultaten zeer goed zijn.

DE FLEETWOOD SCHIPPERSTAKING BREEKT AF

Niettegenstaande de stakingspiketten van de schippers en stuurlieden van de Fleetwoodtreilers, is de staking toch aan het afbrokkelen. De schippers en stuurlieden, die door de rederijen in de eerste plaats aangesproken werden om een tussenkomst in de immer hoger oplopende brandstofkosten, hadden dit eerder geweigerd en tot staking besloten. Een compromisvoorstel vanwege de rederijen werd eveneens afgewezen.

Verleden week, nadat de schipper van de treiler „Scampton” reeds medegedeeld had, niet akkoord te kunnen gaan met de wijze waarop het schippers- en stuurmannensyndikaat deze zaak aanpakte, kwam dan plots het nieuws door dat de Scampton de haven verlaten had, vertrekkende van uit de binnenhaven. Nochtans had deze schipper reeds verscheidene bedreigingen per telefoon ontvangen alsmede het bericht dat men het lossen van het vartuig zou verhinderen overal en in gelijk welke haven. Volgens de schipper van de „Scampton” waren het juist deze bedreigingen, die hem er toe brachten in zee te steken. Dit bracht een bijzondere op-

winding teweeg in het betrokken syndikaat, des te meer toen men de ontslagbrief van de betrokken schipper als lid van het syndikaat op de koop toe toegestuurd kreeg. Een nieuwe rechtstreekse slag kregen de stakerspiketten en het syndikaat dan toen, in navolging van de „Scampton” een tweede treiler, de „Fiskerton” in zee stak. Beide schippers lieten nog weten dat zij het spijtig vonden voor heel wat schippers die in feite niet akkoord gaan met de harden uit de stakerspiketten en met het syndikaat, maar toch maar aan de kant blijven. Met het vooruitzicht en de wetenschap dat nog bemanningsleden van andere treilers zich klaar maakten om zee te kiezen, kwam dan vanwege het stakerspiket de melding dat zij de piketten gingen terug trekken als een blijk van goede wil en om de onderhandelingen met de rederijen te bevorderen. We menen eerder dat, gezien de afbrokkeling van de staking, de piketten en de syndikaten eieren voor hun geld gekozen hebben en met een ekskuus trachten het gezicht te redden.

It is hier bij ons ook dikwijls zo.

REDERS
LEEST UW
VAKBLAD

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een erg kleine aanvoer deze week met slechts één IJslander en één vangst van de Monkey Bank. Een drietal kanaalvangsten op de maandag- en nog één op de dinsdagmarkt. Tong is duur gebleven, de kleine soorten zijn zelfs in prijs gestegen tegenover verleden week. Kleine tong kreeg tot 210 fr. terwijl slips opliepen tot 198 fr. het kg. Grote tarbot die zeer schaars blijft kreeg tot 276 fr. het kgr. Iets betere kabeljauwvangsten, dank zij de kleinere aanvoer in Denemarken. Toch werd maandag nog behoorlijk wat vis uit dat land in de Oostendse mijn gebracht. De eigen aanvoer was echter erg klein want ook het aantal Westschepen viel terug tot 12. Wijting bleef zowat de meest gebrachte vissoort. Dit keer moest er gelukkig niet zoveel van deze wijting opgevangen worden. Grote sortering steeg dinsdag zelfs tot 30 fr. en kleine kreeg toen 15 fr. het kg. Schar en iek worden nog steeds opgekocht voor de uitvoer gezien de beperkende maatregelen die in Nederland gelden voor de visserij op die soort. Waar grote sortering amper de opvangprijs haalt wordt voor platjes tot 24 fr. geboden.

De roggen zijn erg schaars geweest, vandaar dat keilrog maandag weer tot bij de 80 fr. het kg kreeg. Rode knorhaan deed het minder goed dan gewoonlijk, de aanvoer was wel iets groter dan anders. Grote sortering viel terug tot 50 fr. we anders tot 70 fr. geboden wordt. Ook kleine sorte-

ring was veel minder duur dan anders. Vlaswijting deed het vrij behoorlijk en kreeg tussen 35 en 45 fr. het kg. De IJslandse soorten werden redelijk duur verkocht met rode zeebaars weer oplopend tot 50 fr. en blauwe leng rond de 60 fr. het kg. Koolvis haalde weer tot 40 fr. terwijl schelvis tussen 34 en 44 fr. kreeg en dus niet overduur was gezien de eerder geringe aanvoer. Volgende week word van IJsland alleszins meer schelvis verwacht. Er mag dus 'n verder dalend prijs verwacht worden al zou het tegendeel moeten gebeuren om goed te zijn. Er moeten, willen de schepen blijven varen, inderdaad hoge opbrengsten geboekt worden. De brandstofkosten worden dermate hoog dat alleen met hoge visprijzen nog uit de kosten kan geraakt worden en dan nog. Voor de O.318 werd het met een vangst van 720 bennen een opbrengst van 1,5 miljoen fr.

De kustvisserij ligt praktisch lam. Vis werd geen enkele dag aangevoerd en garnaal met minder dan mondjesmaat. De prijs lag tussen 87 en 164 fr. het kg met maandag erg lage prijzen volgens de aanvoer.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 8 FEBRUARI 1980
IJSLAND : O.129 (800 m. kab-gul, 70 kools, 100 gutvis, 175 bonen, 60 schelvis en totten, 70 leng, 25 varia)

MAANDAG 11 FEBRUARI 1980
IJSLAND : O.216 (1300 m. 450 schelvis, 400 bonen, 200 leng, 100 kools, 100 kab-gul, 50 varia).
KANAAL : O.118, O.135, Z.499, O.83
WEST : O.35, O.243, N.752, N.709, O.134.

DINSDAG 12 FEBRUARI 1980
WEST : N.715, O.206, O.123, O.274

WOENSDAG 13 FEBRUARI
WEST : O.279, O.114

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 31 JANUARI 1980
B.5 thbè.b8R110Ip2tfia7D
B.5 W 6 700 90 419.450
Z.180 W 10 1000 120 450.230
Z.497 W 6 300 100 299.401
1.124.081

VRIJDAG 1 FEBRUARI 1980
Z.418 N 10 120 150 685.887
Z.596 N 6 500 150 389.890
Z.176 N 10 1000 230 617.879
Z.42 N 11 1400 250 722.410
Z.573 Kr 11 300 140 499.188
Z.19 W 7 2000 230 976.249
3.891.503

MAANDAG 4 FEBRUARI 1980
Z.189 12 1000 280 577.540
Z.431 10 800 220 461.341
Z.582 10 100 200 533.604
Z.37 11 100 85 402.102
Z.509 6 100 50 394.047
Z.427 10 200 120 314.903
Z.576 12 2000 175 876.583
Z.16 10 4000 500 1.829.581
Z.424 9 600 200 373.835
Z.584 10 1200 174 658.085
Z.12 8 400 60 241.905
Z.55 8 500 60 303.428
6.966.954

DINSDAG 5 FEBRUARI 1980
Z.69 10 100 90 236.510
Z.128 10 200 160 530.365
Z.14 10 2500 370 1.167.565
Z.600 10 250 65 247.106
Z.507 10 1200 200 597.028
GUL
Z.400-548 24.850
Z.538-554 24.600
2.828.024

WOENSDAG 6 FEBRUARI 1980
Z.564 10 1000 70 502.228
Z.321 11 1000 90 475.365
Z.563 10 450 100 339.170
Z.533 10 250 75 321.600
Z.526 12 1500 350 795.295
2.433.658

Schadegevallen

— De Z.30 Westhinder lag aan de Rederskaai afgemeerd gereed om zee te kiezen. Bij het vertrek raakte de VHF installatie defekt. Men besloot intussen het schip te verleggen. Bij het achteruitvaren raakte de Z.30, welke een stalen treiler is, met zijn voorstevens lichtjes de achterreling van het houten vissersvaartuig Z.472 dat daarnaast lag. Er werd lichte schade aan de achterreling langs stuurboordzijde van de Z.472 veroorzaakt.

— De Z.548 Flamingo lag in tweede rij gemeerd aan de zuidoost kant van de vismijnkade. De bakboordboel van de Z.331 was doorgeslipt en op de stuurboordzijde van de Z.548 terecht gekomen. Hierdoor werd de stuurboordreling over 3 m ingedrukt. Ook werd één bandijzer van de reling afgerukt en twee andere beschadigd, terwijl ook een berghout werd ingedrukt.

— Ter visserij sloeg de Z.161 Knar met de stuurboordboel vast aan een onder water zittend voorwerp, vermoedelijk een rots. Het bakboord korretouw bleef haperen in de achterstevens. Nadat de bakboordbok plooidde, besloot men de visserij te staken en de thuishaven op te zoeken.

— Ter visserij kreeg de Z.563 «Zee Adelt», een defekt aan de motor. Het werd door de staatssleepboot naar Zeebrugge op sleep genomen en afgemeerd aan de Texacokaal. Door te hoge zeegang, sloeg het vaartuig herhaaldelijk tegen de kaai met stuurboordzijde. Hierdoor werd de stuurboordverschansing over een 8-tal meter lengte ontzet. Drie rubberen bollen en één kurkzak gingen verloren, terwijl drie landvasten gebroken werden.

— De Z.105 Atlas van schipper Freddy Cattoor, sloeg ter visserij vast met de bakboordboel. Daarbij brak de draainagel van de blok op het einde van de bok, zodat de stuurboordboel in de veiligheid kwam. De visserij kon pas na vier uur hard labeur opnieuw hervat worden.

— Aan boord van de Z.98 hoorde men tijdens de visserij een verdacht geluid in de motor. Nadat het toerental van de motor verhoogde, werden de boelen gewonden. Een onderzoek leverde geen enkel resultaat op. Nadat men een abnormaal zoetwaterverlies had vastgesteld, besloot men de visserij te staken. Te Zeebrugge terug, stelde men vast, dat er een cilinderkop gescheurd was.

OOSTENDE

VRIJDAG 1 FEBRUARI 1980
WEST
O.303 8 80 1260 399.156
O.26 13 290 — 366.960
Z.209 3 40 — 51.720
O.127 12 80 1960 569.367
O.279 10 265 — 284.205

MAANDAG 4 FEBRUARI 1980
IJSLAND
O.318 18 715 — 1.588.979
KANAAL
O.229 13 245 — 505.606
Z.183 15 135 2060 649.773
Z.62 12 150 — 289.395
WEST
N.706 10 245 — 303.370
N.3 10 355 — 477.110
O.275 10 310 — 312.620
Z.502 10 160 820 377.908
MONKEY BANK
O.232 13 320 — 586.805

DINSDAG 5 FEBRUARI 1980
KANAAL
O.518 18 110 3565 880.085
WEST
O.285 11 345 — 449.170
N.708 12 370 — 420.890

REDERS LEEST UW VAKBLAD

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
☎ 00-31-4180-2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
☎ 00-31-1150-94117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
☎ 031-752051 - 742051

(5723V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	—ijsland	
Schelvis grote	43.—	44.—
Schelvis midden	35.40-	36.40
Schelvis klein	30.—	34.—
Kabeljauw	38.60-	40.—
Gul	40.—	41.40
Wijting	32.80	
Schaat	49.—	69.—
Zeebaars	48.60-	51.60
Leng	43.—	61.40
Schartong	19.60-	27.40
Heilbot	157.—	225.—
Koolvis	40.—	41.—
Hondstong	32.—	51.—
Zeeewolf	32.—	40.—
Staart	109.—	158.—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	4-2-80	5-2-80	6-2-80
Lappen			
Grote	166-171	169-172	-
3/4	179-181	182-	-
Blok	219-228	208-219	-
Voor-kleine	227-229	223-233	-
Kleine	217-224	218-226	-
slips	192-206	203-209	-

Zeebrugge

	174-184	179-185	184-193
Grote	177-185	181-187	182-196
Blok	198-210	222-226	233-258
Fruit	219-225	234-239	251-284
Schone kleine	208-223	224-227	226-249
Kleine	200-207	211-217	236-244
Tout petit	190-177	190-197	225
Slips			

Nieuwpoort

	166-	-	176-
Tong I	178-	-	184-
Tong II	210-	-	234-
Tong III	226-	-	234-246
Tong IV	220-	-	230-
Tong V	210-216	-	220-228
Kleine			

PLADIJS

Oostende

	4-2-80	5-2-80	6-2-80
Grote	19-22	20-21	-
Grote lek	19-27	19-20	27-
Kleine lek	22-24	20-22	25-
Derde slag	22-25	22-24	-
Platjes			

Zeebrugge

	19-	19-2	19-21
I	19-	19-20	19-26
II	20-24	20-28	22-30
III	24-26	20-24	18-28
IV			
V			

Nieuwpoort

	20-25	-	20-25
Moeien	21-26	-	22-28
Grote pladijs	24-28	-	22-28
Platjes			
Drielingen			

Datum Vangsten Kgr. Fr. Min. Max. Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

1-2	5	1.784.548
4-2	9	5.185.546
5-2	3	1.760.885
6-2	1	566.480
-	18	9.247.459

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

1-2	4	20.486	787.823
4-2	4	37.078	1.424.098
6-2	3	10.545	346.374

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

2-2	1	63	8.260	129.—	136.—
-----	---	----	-------	-------	-------

NIEUWPOORT

VRIJDAG 1 FEBRUARI 1980

N.470 27.707
N.597 229.207
Z.525 311.129
N.705 219780

De aanvoer op de vrijdagmarkt was merklijk groter dan die der maandag en woensdagmarkt. Twee bokkevisseren losten samen 1500 kg tong en wat varia plus 180 benen vis voor de waarde van 530.900 fr. Grote tong kende volgende prijzen, tong nr 1 werd geboekt tegen 156 fr per kg en 174 fr per kg voor tong nr 2. De bloktong of tong nr 3 kreeg 220 fr het kg en de tong nr 4 of fruittong 242 fr het kg. Tong nr 5 haalde nog 202 fr het kg en de kleine tong 200 fr het kg. De prijs voor varia betaald kan matig genoemd worden. Zo werd grote tarbot genoteerd aan 168 fr tot 294 fr het kg en middenslag tarbot aan 140 fr tot 180 fr het kg. Griet boekte men tegen 90 à 110 fr het kg en staartvis tegen 120 à 188 fr het kg.

Pladijs kende voor alle soorten ongeveer de prijs van 20 à 25 fr het kg. Kabeljauw werd geboekt tegen 3000 fr à 3500 fr de ben en de gullen tegen 1500 à 2500 fr de ben.

Grote wijting kreeg 1100 à 1300 fr de ben en kleine wijting 800 à 1050 fr de ben. De prijs der rog was aan een gevoelige recessie ten prooi, zo noteerde men 2800 fr de ben voor tilten en 2000 fr de ben voor scherpstaarten.

Een partij doorn- of speerhaai werd tegen lonende prijzen aan de koper gebracht en werd geveild tegen 1750 à 1850 fr de ben.

Een grote aanvoer met matige prijzen betaald voor de vis van de West en lonende prijzen voor tong en variatie. Samen 20.400 kg vis voor de globale waarde van 787.800 fr

MAANDAG 4 FEBRUARI 1980

N.172 236.930
N.590 91.982
N.15 1.020.448
N.346 74.738

Drie vaartuigen van de West en één bokkevisser boden hun vangst op de maandagmarkt te koop aan. Er was een gamma van diverse aangevoerde soorten op de markt, zodat iedere koper zijn gading vinden kon. Opnieuw was het de N.15 «De Kottens» die de hoofdkroon spande met de aanvoer van ong. 2500 kg tong en ong. 350 benen vis besomde dit vaartuig dan ook 1.020.448 fr.

Grote tong werd tegen de prijs van 166 à 178 fr het kg verkocht. Tong nr 3 of bloktong kreeg 210 fr het kg en tong 4 of fruittong 226 fr kg. Tong nr 5 werd geboekt tegen 220 fr het kg en kleine tong tegen 210 à 216 fr het kg. Grote tarbot werd genoteerd aan 332 fr het kg, middenslag tarbot aan 242 fr het kg en griet aan ong. 100 fr het kg.

Kabeljauw werd aan de man gebracht tegen 60 à 70 fr het kg en gul tegen 1500 à 2500 fr de ben.

De prijs voor pladijs betaald was gelijklopend voor de drie soorten. Zo noteerde men ong. 25 fr het kg voor iedere soort pladijs.

Grote wijting werd opgekocht aan ong. 1300 fr de ben en kleine wijting aan 700 fr tot 900 fr de ben.

Zelfs diende een partij kleine wijting van uitstekende kwaliteit tegen de interventieprijs aan de markt onttrokken te worden, hetgeen dan een drukkende prijstendens tot resultaat heeft.

WOENSDAG 6 FEBRUARI 1980

N.579 162.289
N.720 88.893
N.738 95.192

Weinig aanvoer op de woensdagmarkt, dit ter oorzaak van het stormweer dat als spelbreker voor de middenslagvisserij optrad.

Slechts twee vaartuigen van de West en één bokkevisser boden hun vangst aan. Voor alle prijzen viel een merklijke stijging te noteren. Tong nr 1 kreeg 176 fr het kg en tong nr 2 184 fr het kg. Tong nr 3 of bloktong noteerde men aan 234 fr het kg en tong nr 4 of fruittong aan 246 fr het kg. Tong nr 5 werd tegen 230 fr het kg geboekt en de kleine tong tegen 228 fr het kg. Grote tarbot haalde de prijs van 338 fr het kg, griet 120 fr het kg en staartvis 180 fr het kg.

Kabeljauw werd geveild tegen ongeveer 3500 fr de ben en gul tegen 1750 à 2500 fr de ben. De prijs voor wijting betaald varieerde als volgt : 1150 tot 1350 fr de ben voor de grote en 850 fr tot 1000 fr de ben voor de kleine. Een geringe aanvoer met interesse vanwege de groothandel voor bepaalde soorten ter export bestemd.

De garnaalaanvoer kan voor de ganse voorbije week als miniem bestempeld worden, dit door de aanhoudende bries die deze kleine vaartuigen belemmert hun visserij te beoefenen.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	4-2-80	4-2-80	4-2-80	5-2-80	6-2-80	6-2-80	4-2-80	6-2-80
Farbot : groot (123)	250-	377-411	276-	348-400	-	368-439	318-322	328-338
middel (123)	168-	154-180	-	167-204	-	200-223	154-242	160-180
klein (123)	-	102-110	-	140-152	-	160-180	100-	100-
Griet : groot (123)	113-138	130-139	117-127	122-124	-	126-133	90-100	100-120
middel (123)	103-110	112-118	103-	106-111	-	115-121	-	-
klein (123)	83- 97	84- 96	85-	98-104	-	103-110	-	-
Schelvis : groot	41- 47	-	-	-	-	-	-	-
middel	35- 38	-	-	-	-	-	-	-
klein	26- 27	-	-	-	-	-	-	-
Heek : groot	76-	-	-	-	-	-	-	-
middel	45- 53	-	-	-	-	-	-	-
klein	28- 31	-	-	-	-	-	-	-
Lom	-	-	-	-	-	-	-	-
Leng	-	-	-	-	-	28-	-	-
Rog (1)	19- 58	44- 48	-	45- 50	-	51- 55	60-	60-
Keilrog (123)	45- 80	-	-	-	-	-	70-	-
Rog (23)	-	-	-	-	-	-	-	-
Tilten (23)	-	34- 36	-	40- 44	-	47- 50	60-	60-
Scherpstaart (23)	-	45- 51	-	50- 54	-	58- 64	60-	60-
Halve mans (23)	-	34- 36	-	34- 38	-	39- 45	55-	55-
Teelt (2)	-	34- 37	-	36- 39	-	41- 46	-	-
Katrog (2)	-	18- 24	-	18- 26	-	28- 32	-	-
Kabeljauw	38- 49	50- 56	50- 59	44- 51	46- 62	60-	60- 70	70- 75
Gul (groot)	27- 50	48- 50	31- 53	48- 50	31- 51	41- 46	30- 50	35- 50
Gul (middel)	-	34- 40	-	38- 40	-	44- 48	-	-
Gul (klein)	-	34- 38	-	36- 41	-	38-	-	-
Hozemondhamme	75-175	-	153-	-	-	-	-	-
Wijting : groot	14- 29	24- 30	14-30	31- 34	16- 30	22- 30	22- 27	23- 27
klein	-	17- 19	-	19- 21	-	18- 20	16- 22	17- 20
Schar	13- 26	9- 12	14- 16	12- 16	18- 21	16- 21	20- 35	20- 36
Steeschol	27-122	98-118	50-121	120-128	60-123	135-141	-	-
Zeehaai	38- 40	40- 44	39-	40- 46	38- 39	41- 46	-	-
Hondshaal	21- 23	-	24- 26	-	-	-	15-	14-
Doornhaal	-	-	-	-	-	-	34- 36	34- 40
Pieterman	-	-	-	-	-	-	-	-
Makreel	-	-	-	-	-	-	-	-
Horsmakreel	-	-	-	-	-	-	-	-
Zeekeeft	-	-	-	-	-	-	-	-
Schaat	-	-	-	-	-	-	-	-
Zeebaars (klipvis)	-	-	-	-	-	-	-	-
Kongeraal	16-	-	19-	-	-	30-	-	-
Schartong	17- 50	-	-	-	-	-	-	-
Volle haring	-	-	-	-	-	-	-	-
Ijle haring	-	-	-	-	-	-	-	-
Haringshaal	-	-	-	-	-	-	-	-
Steenholk	9- 14	-	11- 13	-	15-	-	-	-
Heilbot	-	-	-	-	-	-	-	-
Steur	-	-	-	-	-	-	-	-
Koolvis	-	-	-	-	-	-	-	-
Zeewolf	32- 45	-	-	-	-	-	-	-
Pollak	41- 51	-	-	-	-	-	-	-
Zonnevis	153-230	-	-	-	-	-	-	-
Koningsvis	129-133	-	-	-	-	-	-	-
Vlaswijting	-	-	-	-	-	-	-	-
Zeeduivel	-	98-163	-	104-188	-	72-182	154-179	160-180
Schotse schol	-	-	-	-	-	-	-	-
Zeehond	-	12- 20	-	24- 28	-	31- 33	22- 35	21- 35
Bot	-	-	-	-	-	-	15-	15-
Rode Poon (robaard)	35- 40	44- 50	-	45- 54	-	-	40- 60	38- 55
Grauwe Poon (knorh.)	-	16-18	14-	18- 20	-	25- 33	15- 25	14- 24
Rode Knorhaan	10- 50	-	-	-	-	-	-	-
Posten	-	10- 14	-	10- 16	-	10- 11	-	-
Langoesten (midden)	-	-	-	-	-	-	-	-
(klein)	-	-	-	-	-	-	-	-

Lees "HET VISSERIJBLAD,"



LIPS n.v. scheepsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
Tel. : 031-52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

V73

NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 28 januari werd aangevoerd : 11.095 kg. tong; 168 kisten tarbot en griet; 1.752 kisten kabeljauw; 9 kisten schelvis; 2.318 kisten wijting; 1.493 kisten schol; 127 kisten schar en 88 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 19,22-17,30; grote tong 13,78-13,20; grootmiddel tong 14,13-13,40; kleinmiddel tong 16,16-14,84; tong één 16,20-14,98; tong twee 14,61-14,13.

Per 40 kg.: tarbot 562-328; griet 372-267; kabeljauw één 104-72; kabeljauw twee 100-80; kabeljauw drie 100-84; kabeljauw vier 94-84; kabeljauw vijf 86-85; schelvis drie en vier 187-158; schol één 76-66; schol twee 96-82; schol drie 100-86; schol vier 94-86; wijting drie 48-37,60; schar 98-48; bot 32-24; steenbolk 34-24; krab 48-45; tongschar 284-184; kleine kuit 144; grote kuit 60-59.

De besommingen waren :

KW 4 f13.300; KW 11 f23.900; KW 25 f23.500; KW 29 f8.000; KW 45 f23.700; KW 51 f17.700; KW 63 f4.900; KW 74 f12.300; KW 88 f18.600; KW 113 f18.600; KW 117 f21.100; KW 137 f9.400; KW 41 f19.800; KW 145 f30.600; KW 149 f13.300; KW 152 f8.400; KW 167 f6.660; KW 173 f10.000; KW 175 f17.900; KW 185 f13.500; KW 189 f27.800; KW 194 f27.200; KW 214 f10.800.

X X X

Aan de dinsdagmarkt van 29 januari werd aangevoerd : 377 kg. tong; 5 kisten tarbot en griet; 1.031 kisten kabeljauw; 601 kisten koolvis; 5 kisten leng; 30 kisten schelvis; 80 kisten schol; 271 kisten wijting; 54 kisten schar; 3 kisten hake en 34 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: grote tong 13,80-13,68; grootmiddel tong 13,91-13,15; kleinmiddel tong 15,51-14,82; tong één 14,61-14,11; tong twee 13,82-13,65.

Per 40 kg.: wijting drie 61-36; schar 102-78; koolvis één 74-68; koolvis twee 73-60; koolvis drie 84-69; koolvis vier 82-70; schol één 68-65; schol twee 94-82; schol drie 98-88; schol vier 96-84; tarbot 608-327; griet 320-260; kabeljauw één 96-73; kabeljauw twee 142-71; kabeljauw drie 120-67; kabeljauw vier 98-67; kabeljauw vijf 86-22; schelvis één 142-132; schelvis twee 100;

schelvis drie 90; schelvis vier 90-82; hake 66-42; hammen met kop 174-108; schartong 61; leng 78-67; haal 100.

Per 70 kg.: roggen 122.

De besommingen waren :

HD 16 en HD 67 f28.830; UK 233 en UK 234 f12.470; UK 208 en UK 228 f10.260; VD 19 en VD 73 f7.900; VD 20 en YE 25 f520; WR 12 en WR 74 f12.020; WR 15 en WR 17 f4.450; KW 45 f5.180; KW 170 f58.600.

X X X

Aan de woensdagmarkt van 30 januari werd aangevoerd : 759 kisten kabeljauw; 17 kisten schelvis; 683 kisten wijting; 27 kisten schol; 11 kisten schar en 16 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 40 kg.: kabeljauw één 138-96; kabeljauw twee 136-96; kabeljauw drie 120-88; kabeljauw vier 98-86; kabeljauw vijf 82-67; schelvis één 226; schelvis twee 166-142; schelvis drie en vier 82-67; schol drie 130-124; schol vier 122-120; wijting drie 52-34; schar 136-66; bot 24.

De besommingen waren :

HD 45 f1.800; UK 135 en UK 145 f300; U K233 en UK 234 f8.200; VD 19 en VD 73 f10.000; VD 20 en YE 25 f300; WR 12 en WR 74 f6.200; WR 15 en WR 17 f9.800; IJM 18 f8.900; verder twee Texelaars met f30.000 aan besommingen.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 31 januari werd aangevoerd : 365 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 478 kisten wijting; 14 kisten schol; 31 kisten schar en 6 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 40 kg.: kabeljauw één 132-84; kabeljauw twee 128-98; kabeljauw drie 114-92; kabeljauw vier 102-86; kabeljauw vijf 84-96; schelvis drie en vier 166-122; schol één en twee 134; schol drie 140-130; schol vier 140-122; wijting drie 63-34; schar 122-80; bot 24.

Per 70 kg.: roggen 92.

De besommingen waren :

UK 208 en UK 228 f28.000; UK 35 f8.300; UK 295 f3.700; VD 19 en VD 73 f4.400; WR 12 en WR 74 f3.200; IJM 19 f2.200.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 1 februari werd aangevoerd : 6.694 kg. tong; 110 kisten tarbot en griet; 1.603 kisten kabeljauw; 51 kisten schelvis; 1.000 kisten wijting; 932 kisten schol; 191 kisten schar en 152 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 27,47-23,76; grote tong 14,85-14,42; grootmiddel tong 15,29-14,46; kleinmiddel tong 16,60-15,94; tong één 16,70-16,11; tong twee 15,58-14,61.

Per 40 kg.: tarbot 747-377; griet 368-290; kabeljauw één 114-74; kabeljauw twee 102-80; kabeljauw drie 104-82; kabeljauw vier 92-80; kabeljauw vijf 30-60; schol één 90-60; schol twee 90-82; schol drie 96-84; schol vier 90-84; schelvis drie en vier 136-94; wijting drie 55-44; schar 112-70; hammen met kop 244; bot 35-24; steenbolk 51-40; krab 54.

Per 70 kg.: roggen 176-140.

De besommingen waren :

KW 63 f7.350; KW 74 f2.300; KW 77 f21.400; KW 137 f2.480; KW 141 f12.800; KW 167 f30.000; KW 214 f22.000; UK 67 f51.600; UK 135 en UK 145 f1.500; WR 15 en WR 17 f5.600; IJM 18 f3.300; IJM 207 f11.800; IJM 209 f15.500; verder zeven Texelaars welke tezamen f190.000 besomden en twee Deense vaartuigen de RI 11 f4.450 en de VE 244 met f21.800 aan besomming.

X X X

Aan de maandagmarkt van 4 februari werd aangevoerd : 11.749

kg. tong; 203 kisten tarbot en griet; 1.410 kisten kabeljauw; 39 kisten schelvis; 1.673 kisten wijting; 1.211 kisten schol; 122 kisten schar en 166 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 23,24-19,67; grote tong 13,94-13,76; grootmiddel tong 14,95-14,21; kleinmiddel tong 16,13-15,61; tong één 16,29-15,76; tong twee 15,17-14,74.

Per 40 kg.: hammen met kop 260-132; roggen 132-110; bot 35-24; steenbolk 30-26; kuit 67; kleine kuit 138-112; tarbot 592-200; griet 389-286; kabeljauw één 96-80; kabeljauw twee 104-84; kabeljauw drie 100-82; kabeljauw vier 84-72; kabeljauw vijf 78-60; schelvis drie en vier 124-80; schol één 61-52; schol twee 82-70; schol drie 94-80; schol vier 100-75; wijting drie 47-34; schar 96-52.

De besommingen waren :

KW 4 f15.200; KW 11 f21.600; KW 25 f23.600; KW 29 f9.100; KW 34 f46.800; KW 51 f13.900; KW 63 f11.000; KW 88 f23.000; KW 113 f19.400; KW 117 f17.100; KW 141 f1.980; KW 145 f26.800; KW 152 f7.800; KW 149 f17.300; KW 162 f7.800; KW 167 f2.200; KW 173 f13.600; KW 175 f18.100; KW 185 f14.300; KW 189 f33.400; KW 194 f29.000; KW 214 f1.700; KW 221 f14.600; KW 226 f5.200; WR 32 f21.300; WR 57 f24.500; IJM 24 f32.800; IJM 44 f26.300; IJM 115 f30.100; KW 154 f4.500; IJM 207 f1.600; IJM 209 f1.780.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 28 januari tot en met 1 februari 1980.

Door 97 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
30.738 kg	Tong	f 460.247,35	van f 16,85 tot f 13,41
14.635 kg	Tarbot	f 163.909,87	van f 25,40 tot f 7,55
159.935 kg	Schol	f 306.952,44	van f 2,66 tot f 1,30
119.605 kg	Kabeljauw	f 242.890,40	van f 4,30 tot f 0,62
2.362 kg	Griet	f 18.947,16	van f 0,89 tot f 5,80
7.220 kg	Schar	f 11.969,41	van f 2,65 tot f 1,05
54.930 kg	Wijting	f 44.297,20	van f 1,21 tot f 0,62
266.613 kg	Diversen	f 724.150,62	
556.038 kg		f 1.973.364,45	

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
TEL. (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en dephouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

NIEUWE LIJST VOOR VISSERSVAARTUIGEN

Ook de nieuwe lijst voor Vissersvaartuigen verbeterd tot einde november is verschenen en alleen verkrijgbaar voor handels- en industriële firma's.

Daarin komen alle kenmerken van de Belgische vissersvaartuigen voor met het adres en het telefoonnummer van de reder. Het werkje dat ook een lijst opgeeft van de scheepsverven waar die vaartuigen gebouwd zijn, is verkrijgbaar tegen de prijs van 200 fr. (BTW inbegrepen) mits voorafgaandelijke storting op p.c.r. 000-0418987-44 van Het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

REDERS en
VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE — Tel. 32.11.01

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

tel. (050) 54 41 17 - 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

De Belgisch Nederlands Zeemansalmanak 1980

De 42e jaargang van dit belangrijk werk, is verkrijgbaar :

a) In België :

- ter drukkerij «Nieuwsblad van de Kust», Hendrik Baelskaai 30, te Oostende.
- Beroepsvereniging «Hand in Hand», Tijdokstraat 34 te Zeebrugge;
- O.V.A., Vismijn, Oostende;
- MARTIN & Co, Brauwersvliet 28, 2000 Antwerpen;
- Fa. BOGERD, Brauwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen;
- Beroepsvereniging «Hand in Hand», Vismijn, Oostende;

De oplage is beperkt en de prijs voor België is vastgesteld op 900 fr., waaraan dient bijgevoegd 45 fr. BTW en 65 fr aan verzendingskosten te storten op p.c.r. nr. 000-0418987-44 van het «Nieuwsblad van de Kust», H. Baelskaai 30, 8400 Oostende. De BTW is niet verschuldigd voor schepen en voor bestellingen in het buitenland.

Voor Nederland is de prijs vastgesteld op 65 gulden plus 6 gulden verzendingskosten. De bestellingen voor Nederland moeten geschieden bij IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden ;

- Handelsondernemingen MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen;
- Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam;
- Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek Observator, Steenhouwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam;
- Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden;
- Coöperatieve Inkoopvereniging Visserijbenodigdheden, Haven 17, Oude Schild, Texel.

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(8324V)



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



■ Gedekte risico's:

eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig

■ Meer dan 20 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.

■