

het visserijblad

Vrijdag 23 januari '81 - Nr. 3

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

Stijgend visverbruik en nieuwe eetgewoonten

De vraag naar vis stijgt in ons land, en dat is op zichzelf al een verheugend verschijnsel. Wel is er een gevoelige verschuiving in de gewoonten /en in het aankooppatroon waar te nemen. Het assortiment wordt al maar ruimer, en dat is vooral opvallend op gebied van visbereidingen en diepvriesprodukten.

1. Er is vooreerst het traditioneel cliënteel dat zweert bij het bereiden van VERSE VIS. Ons land is klein van oppervlakte, de afstand van de zee en de vissershavens is relatief gering, de aanvullende bevoorradings in verse vis uit de ons omringende landen gebeurt snel en in goede voorwaarden, de ambulante handel zorgt voor wekelijkse bevoorradings in die gewesten waar weinig of geen gevestigde winkels voorhanden zijn, kortom in een land als België stelt de aankoop van verse vis in principe geen onoverkomelijke problemen.

Wel is er kritiek mogelijk op de variëteit van het aanbod. In de kuststreek is een ruime keuze van vissoorten aanwezig, maar in het binnenland en in de grote centra wordt o.i. met reden geklaagd over de beperktheid van het aantal beschikbare vissoorten. Om het risico van onverkochte overschotten te elimineren, beperkt de viskleinhandelaar zich uiteraard tot traditionele en veel gevraagde variëteiten waarvan de afzet verzekerd is. Toch is ook hier verbetering en verruiming van het aanbod waar te nemen. Een voorbeeld om dit duidelijk te maken: zeeduivel of staartvis (lotte) heeft de laatste jaren aan bekendheid en populariteit gewonnen, en meer en meer kleinhandelaars hebben deze lekkere vissoort dan ook in hun vast assortiment opgenomen.

De jongste tien jaren kenden ook een opmerkelijke toename van het aanbod van gefileerde vis. Economisch in prijs en gemakkelijk toe te bereiden is gefileerde vis de « biefstuk » onder de vissoorten geworden, waardoor de globale omzet van de detailhandel gevoelig gestegen is.

Stilaan ziet men nog andere innovaties hun weg maken. In navolging van wat voor het gevogelte gebeurt, waarbij gebraden kippen nog warm voor directe consumptie te koop zijn, komt ook in de viskleinhandel de verkoop van zo pas gebakken vis van de grond. Uiteraard is platvis hier het best voor geschikt, en deze nieuwe service wordt vooral door de jongere huisvrouwen erg op prijs gesteld.

2. Het is op diezelfde categorie van jonge en vaak buitenshuis werkende huisvrouwen dat ook de markt van de DIEPVRIESVIS zijn pijlen richt. In België gebeurt de stijging van het verbruik van diepgevroren vis tegen een lager ritme dan in de meeste andere West-Europese landen. Begrijpelijk omdat er bij ons een algemeen en ruim aanbod van verse vis is. Momenteel verbruikt de Belg slechts de helft van wat de gemiddelde Europeaan aan diepvriesvis consumeert.

Toch zijn ook bij ons de fish-sticks en visportions doorgebroken; populaire restaurants en kantines maken er graag gebruik van.

De diepvriesmarkt is in volle expansie. Het voorbije jaar 1980 kende ook de doorbraak van diepgevroren visschotels als volledige maaltijden. A's grondstoffen worden hoogwaardige vissoorten aangewend, zoals kabeljauw, heilbot en staartvis. De vis wordt eerst voorgedroogd en nadien na toevoeging van puree en groenten diepgevroren. Door lekkere vis van hoge kwaliteit als basis te nemen, kunnen in een minimum van tijd voortreffelijke maaltijden bereid worden. Ongetwijfeld liggen voor deze nieuwe gerechten belangrijke expansiemogelijkheden open.

In de diversificatie van de diepvriesvis merken wij nog een andere interessante nieuwigheid op. Stukjes vis en visrestjes worden in (nagebootste) St. Jacobsschelpen passend « aangekleed » om als snacks of lekkere hapjes geserveerd te worden. Een welgekomen vondst, die populair kan worden.

Minder entoesiasme tot nog toe wekken de z.g. fish-burgers, de tegenhangers van de hamburgers, en ook de pizza aangevuld met schelpdieren wordt meestal maar matig op prijs gesteld.

3. Op het terrein van de BEWERKTE VIS zijn in de zeventiger jaren zeer veel wijzigingen en verschuivingen opgetreden.

Met de gedroogde vis gaat het de berg af. Het binnenlands verbruik ervan is nog slechts miniem te noemen, en de export van droogvis naar het buitenland loopt verder terug. Visdrogerijen sloten hun deuren

(Vervolg op blz. 2)

BRANDSTOFFPRIJZEN IN DE E.E.G.-LIDSTATEN IN 1980

In antwoord op een vraag van de Franse Sylvie Le Roux, lid van het Europees Parlement, die inlichtingen vroeg over de brandstofprijzen voor de visserij in de lidstaten van de EEG, werden haar hieronder volgende inlichtingen gegeven. Wijzen we er op dat we onwetend zijn over het feit of het hier gaat om een gemiddelde brandstofprijs over het beschouwde jaar ofwel om de brandstofprijs op het ogenblik van het antwoord opgemaakt door de diensten van de Commissie te Brussel, datum die we toch moeilijk kunnen achterhalen.

ten betalen, wanneer men, zoals Groot-Brittannië, zelf olie uit de zeebodem wint.

Het komt ons voor dat zij welke deze prijzen opgegeven hebben, een loopje nemen met de werkelijkheid daar de prijzen voor Engeland opgegeven, voor zover ons bekend, niet met de werkelijkheid overeenstemmen.

Wat België betreft, is er geen onderscheid van prijs tussen kust- en diepzeevisserij.

De schepen van meer dan 25 Br

Land	Visserij	Prijs
West-Duitsland	kustvisserij	8,68 B.fr.
	zeevisserij	7,44
België		7,92
Denemarken		8,40
Frankrijk	Boulogne	8,40
	Lorient	8,44
Ierland		9,88
Italië		8,28
Nederland	kustvisserij	8,28
	zeevisserij	7,96
Groot-Brittannië	kustvisserij	8 tot 12
	zeevisserij	7,76 tot 11,28

Gezien we de prijzen hebben die men om te rekenen van Gemeenschapsrekenen eenheden naar Belgische Fr kan wel een foutje van enkele centimes in de opgegeven prijzen zitten. Hierbij werd evenmin rekening gehouden van de tussenkomst van het land onder vorm van subsidies voor de visserij. Dit is het geval voor Frankrijk en voor Italië waar respectievelijk door de Staat voor 370 miljoen en 850 miljoen B. fr. tussengekomen werd

Wat deze subsidies echter per liter brandstof te betekenen hebben, valt niet te achterhalen, omdat wij geen cijfers hebben over het totaal der verbruikte liters brandstof. Eigenaardig is anders wel het onderscheid dat in verscheidene landen gemaakt wordt tussen levering aan de kust- en/of zeevisserij. Anderzijds valt de hoge prijs op die de Britten voor hun brandstof moe-

Ton en in het bijzonder de vissersvaartuigen worden alle aangezien als varende buiten de territoriale wateren, zijnde volgens een oude wetgeving de drie mijlszone.

De officiële prijzen in België gedurende het jaar 1980 schommelden geweldig en hingen vooral af van de dollarkoers. In geen enkel land van de EEG waren deze schommelingen zo wisselvallig.

Hierna volgen de officiële verkoopprijzen welke in 1980 voor de Belgische visserij van kracht waren, zonder rekening te houden met de ristournes al naar gelang het geleverde kwantum, ristournes waarvan de kleinen, uitgenomen in de rederscoöperatiev SCAP, niet genoten.

(Vervolg blz. 2)

Stijgend visverbruik en nieuwe eetgewoonten

(Vervolg van blz. 1)

of schakelden over op andere meer gevraagde produkten. De dure grondstofprijzen en de rechtstreekse leveringen door landen als Noorwegen en IJsland aan de ontwikkelingslanden waar wij zelf voorheen een vinger in de pap hadden, zijn er oorzaak van dat de Belgische omzet van droogvis tot een laag peil teruggevallen is.

Daarentegen is er een « boom » ontstaan op het vlak van de ge-rookte vis door de snelle toename van de vraag naar zalm. Gerookte zalm is op korte tijd geweldig in trek gekomen, is door de grote omzet ook relatief iets minder duur geworden en is als feestgerecht bij een groot deel van de bevolking nu helemaal ingeburgerd.

Voor ingelegde vis en bereidingen in pekels of in zuur heeft de mindere beschikbaarheid van het basisprodukt haring de fabrikanten aangezet ook andere vissoorten te gaan verwerken. Makreel leek een aange-vozen vervanger te zijn, maar het grote publiek reageert slechts schoor-voetend op het vernieuwde aanbod. Haring, vooral in filets, blijft het meest gevraagde produkt in deze categorie, naast mosselen.

4. Wat de KONSERVEN EN BEREDINGEN betreft tenslotte, dient enig onderscheid gemaakt te worden.

Het verbruik van volkonserven zelf in België is wel stabiel, doch neemt niet toe. Er is een kleine eigen Belgische produktie, doch het leeuwenaandeel levert de invoer, ten belope van 20.000 ton per jaar. In dalende orde van populariteit gaat het om conserven van zalm, tonijn, makreel, sardines en krab.

Wat wel een grote stijging kent, is de vraag naar koude bereidingen van vis en schaaldieren. Met de dag ziet men in de gespecialiseerde vis-handel maar ook in de warenhuizen het aanbod groeien van salades, hors d'oeuvres, al of niet vergezeld van tartaar- en cocktailsausen. Schaal-dieren als krab en garnaal worden op tientallen bereidingswijzen te koop geboden.

Over het gehele land zijn een groot aantal kleine bedrijven als paddestoelen uit de grond geschoten, die een gevarieerd assortiment bereiden van slaatjes op basis van vis of schaaldieren, geleverd in klein- of grootverpakkingen.

5. Al deze nieuwigheden en innovaties zijn een bewijs van de vlug veranderende koop- en eetgewoonten van de Belgische visverbruiker, en van het dynamisme en de ondernemingszin waarmee de vishandel op deze gewijzigde behoeften reageert.

Om deze voortdurende aanpassingsinspanning volledig te kunnen laten slagen, zijn enkele van ouds beproefde en noodwendige vereisten te vervullen.

Wat ook de prestatievorm van vis weze, hoofdzaak blijft de versheid van het basisprodukt. De andere voorwaarden van een goede door-stroming naar de verbruiker zijn een gevarieerd aanbod, in een aantrek-kelijke presentatievorm, hygiënisch onberispelijk geleverd, met daarbij een inspanning om de verbruiker beter voor te lichten én over de bereidings-mogelijkheden én over de aan de seizoenen gebonden afwisselingen.

Er is ook op al die punten in ons land reeds veel vooruitgang ge-boekt, en vooral tijdens de jongste tien jaar werd een grote stap vooruit-gezet. Vis als produkt zit duidelijk in de lift, en die opwaartse beweging kan niet anders dan resulteren in een steeds maar groeiend verbruik waarvan tenslotte de hele bedrijfskolom, van producent tot detaillist, mee moet kunnen profiteren.

BRANDSTOFFPRIJZEN

(Vervolg van blz. 1)

		26.08.80	8,02
		18.09.80	8,19
De officiële verkoopprijzen in België waren in 1980 :		29.09.80	8,45
		01.10.80	8,86
08.01.80	fr. 8,33	03.10.80	9,21
7.02.80	8,74	07.10.80	9,04
13.02.80	8,59	09.10.80	8,84
18.03.80	8,97	10.10.80	8,66
20.03.80	9,06	23.10.80	8,93
1.04.80	8,93	24.10.80	9,06
17.04.80	9,07	28.10.80	9,28
18.04.80	9,36	03.11.80	9,44
30.04.80	9,13	06.11.80	9,61
23.05.80	8,85	07.11.80	9,74
17.06.80	9,01	18.11.80	9,51
27.06.80	8,86	05.12.80	9,67
04.07.80	8,69	19.12.80	9,42
01.08.80	8,53	22.12.80	9,60
07.08.80	8,37	30.12.80	9,40
08.08.80	8,17		
12.08.80	8,01	Op het huidige ogenblik is die officiële prijs naar 10,02 fr. geklommen.	
19.08.80	8,19		

E.E.G.- PROJEKT VOOR BESTENDIGE HULPVERLENING AAN DE VISSERIJ OP ZEE

Het Europees Parlement heeft druk uitgeoefend op de EEG te Brussel om een dienst van hulpver- lening aan de visserij op zee uit te bouwen. De Commissie te Brussel heeft dan ook opdracht gegeven tot het uitvoeren van een studie over deze hulpverlening en de praktische verwezenlijking hiervan. Er zijn wel in bepaalde landen hulpschepen ingezet om de visserij te helpen, zowel voor ziekenverzorging als in geval van mechanische defekten of andere moeilijkheden, maar toch kennen we maar één specifiek voor hulpverlening ingericht schip en dat is het hospitaalkerkschip «De Hoop» bij onze Neder landse buren. Overal elders zijn het gelegenheidsschepen, ook wel schepen van de marine waarvan de voornaamste opdracht zeker niet de hulpver- lening is. Nu zou er echter een groot- scheeps plan opgevat worden om een netwerk van goed uitgeruste schepen te bouwen, of bestaande in die zin om te bouwen, zodat men in alle sektoren van de Gemeenschapswateren en zelfs in die verre wateren waar aan een be- paalde campagnevisserij gedaan wordt, door vissers van een lidstaat hierop een beroep zou kunnen doen. Financieel zal het natuurlijk heel wat kosten en de landen van de Gemeenschap zullen hiervoor natuurlijk aangesproken worden. Ook het onderhoud van een dergelij- ke vloot, men spreekt van een veertigtal aangepaste schepen, zal heel wat kosten, maar men mag hier toch direkt de vraag stellen of de vissers op zee soms geen

evenwaardig recht hebben op een soort 900 zoals men dit te land voor de bevolking heeft ingericht en waarvoor eveneens de gemeen- schap, dus de vissers, betalen. Dit net van hulpschepen zal natu- urlijk geleidelijk uitgebouwd wor- den, ten minste als de lidstaten het geld hiervoor willen betalen. Er zal daar waarschijnlijk nog een har- tig woordje over vallen, vooral nu alle landen met begrotingstekorten te worstelen hebben. Indien dit plan uitvoering krijgt, zullen de Gemeen- schapswateren in sektoren verdeeld worden die het specifiek verzor- gingsgebied voor een bepaald hulp- schip, van een bepaald land, zullen worden. De Nederlandse minister Braks heeft voor dergelijke uitbouw reeds herhaaldelijk bij de Commis- sie aangedrongen. Zal dit projekt voor de verwezenlijking hiervan een aardige duit kosten, dan moet men toch ook rekening houden met het feit dat dank zij deze hulpverlening heel zeker heel wat kan gespaard worden voor de visserij, die in be- paalde gevallen, zonder deze hulp, zou moeten binnenlopen of opge- sleept worden. Ook valt nog af te wachten of de hulpschepen recht- streeks van de Gemeenschap zullen afhangen ofwel of bepaalde lan- den niet zullen verkiezen, voor het bedrag van hun aandeel, zelf hulp- schepen in te richten en de kosten hiervan te dragen. We wijzen er in- derdaad op, dat het nog altijd om een projekt en een studie gaat en dat waarschijnlijk verscheidene op- lossingen uit de bus zullen komen. Maar 't zal niet voor vandaag zijn.

HARINGPERIKELN

REDERS DREIGEN NIET MEER TE LATEN LOSSEN

Niettegenstaande de beperkte aanvoer van haring door een paar schepen, kregen we toch reeds verkoopsmoeilijkheden in die zin, dat bepaalde reders nog weigerden te lossen, wanneer de prijs op het laag niveau blijft zoals dit in de laatste dagen het geval was. Voor de betrokken reders was dit trouwens de enige reactie, omdat de vele moeite en het vele werk niet meer lonend is.

De reactie van bepaalde groot- kopers was, dat zij dan waarborg- gen moesten krijgen om voldoende hoeveelheden te kunnen kopen die het hen zouden mogelijk maken met een kleinere winstmarge toch nog aan hun trekken te komen en vooral om hun zware lorries kom- pleet te kunnen laden om aldus de transportkosten te kunnen druk- ken.

Het verkoopsreglement werd dan aangepast en in plaats van een beperking van het bijnemen tot en met honderd ben, werd, vóór de verkoopsbeurt door de Stad, afge- roepen, dat de verkoop geschiedt per tien ben, maar met de mogelijk- heid om de ganse scheepslanding te nemen.

Dit heeft dan ook een stimule-

rende werking op de prijsvorming gehad, vooral onder de eerder klei- nere kopers, die nu verplicht zijn, om zeggegd te springen, om hun tien, twintig of idertig ben te ko- pen, om niet plots gekonfronteerd te staan met het weggopen van het ganse schip door enkelingen.

Waarschijnlijk zal deze zeer goe- de en opportune beslissing om het verkoopsreglement aan te passen, nog dienen bekrachtigd te worden door de Havenkommissie, alhoewel nog zal moeten afgewacht worden voor hoelang de stimulans tot een opvoering en verbetering van de prijsvorming, door de aanpassing van het verkoopsreglement zal du- ren en aanhouden.

Hopen we dat deze nieuwe be- zem, blijvend goed keert.

Inderdaad is de prijsvorming niet alleen afhankelijk van een verkoops- reglement, maar eveneens van wat het buitenland, in casu Boulogne, aanbiedt en hoelang de zeer grote kopers bereid zullen gevonden wor- den, één voor de reders noodzake- lijke lonende prijs te geven, want ook hier zijn er kombines om groot geld te winnen.

Visaanvoer in 1980 te Nieuwpoort

Vanwege het stadsbestuur van Nieuwpoort kregen we hieromtrent volgende mededeling.

Gedurende het dienstjaar 1980 werd opnieuw het bedrag van 100.000.000 fr. overschreden. Het Bruto-verkoopcijfer in de Stedelijke Vismijn bedroeg dan ook 101.530.664 fr.

De Mijrechten aan 3 % brachten 3.046.284 fr. op.

Volgende tabellen geven een duidelijker en klaarder overzicht der aangevoerde soorten en hun verkoopwaarde.

	1979	1980		1980
Bodemvis	2.637.818 kg.	2.281.476 kg.	= min	356.342 kg.
Garnaal	39.513 kg.	74.688 kg.	= meer	35.175 kg.
Haring	Nihil	32.700 kg.	= meer	32.700 kg.

Totaal : 2.677.331 kg. 2.388.864 kg. = min 288.467 kg.

Opbrengst per soort in waarde.

	1979	1980		1980
Bodemvis	100.153.869 fr.	95.250.101 fr.	min	4.903.768 fr.
Garnaal	3.773.687 fr.	5.873.488 fr.	meer	2.099.801 fr.
Haring	Nihil	407.075 fr.	meer	407.075 fr.

103.927.556 fr. 101.530.664 fr. min. 2.396.892 fr.

Resultaat :

Er werden gedurende het dienstjaar 1980 288.467 kg. vis minder aangevoerd voor een mindere opbrengstwaarde van 2.396.892 fr., dit in vergelijking met het dienstjaar 1979.

Een gemiddelde prijs der bodemvis bepalen heeft geen zin en is absoluut geen waarheidsgetrouwe weergave der realiteit. Het is onmogelijk en onlogisch een vergelijking te maken tussen de aanvoerwaarde van tong, tarbot, griet en staartvis tegenover de aanvoerwaarde van wijting, pladijs, enz. De verschillende aangevoerde soorten en de diverse bekomen prijzen kennen een te grote deviatie. Het lijkt geen twijfel dat de min-opbrengst gedurende het dienstjaar 1980 van 2.396.892 fr. voortspruit uit de mindere aanvoer van 288.467 kg. Doch de genoteerde prijzen waren merklijk hoger dan deze gedurende het dienstjaar 1979.

Ook werden minder vangsten van Zeebrugse vaartuigen in de Stedelijke Vismijn van Nieuwpoort geveild. De meeraanvoer van 35.175 kg. garnaal, dit voor de meerwaarde van 2.099.801 fr. is het resultaat dat er momenteel zes vaartuigen intensief de garnaalvisserij bedrijven en zodoende hun arbeid beloond zien. Besluit, de garnaalvisserij boekt opnieuw enige vooruitgang, spijs buitenlandse concurrentie.

De 74.688 kg. garnaal werd aangevoerd met 488 vangsten en bracht dan ook 5.873.488 fr. op tegen een gemiddelde jaarprijs van 78,64 fr./kg. (1979 gaf een gemiddelde jaarprijs van 95,50 fr./kg.).

Dit maakt een verschil van 95,50 — 78,64 = 16,86 fr.

Dit verschil heeft zijn oorzaak uit het feit dat overal meer garnaal gevangen werd en tevens door de grote invoer uit andere E.E.G.-landen, vooral uit Nederland, dit dan tegen lagere prijzen dan voor de inlandse garnaal wordt betaald.

Waar vroegere jaren opmerkelijke cijfers geboekt werden door de aanvoer van sprout en haring en waar er toen nog sprake was van lonende sprout- en haringopbrengsten, bleef het dit jaar voor kwestieuze soorten veel poverder gesteld. Het is het 4de opeenvolgende haringseizoen dat er op deze soort niet mag gevist worden, dit door de diverse besluiten in E.E.G.-verband en tevens door een KB. Niettegenstaande dit verbod, hebben enige vissers alle reglementering terzake genegeerd en 32.700 kg. haring aangevoerd voor de opbrengst van 407.075 fr. (uitsluitend Oost-endse vaartuigen).

Op sprout mag er thans wel gevist worden, doch deze soort schijnt stiekem en spontaan verdwenen en heeft denklijk andere en betere tot op heden nog onontdekte verblijfplaatsen opgezocht.

HAVENRECHTEN TE NIEUWPOORT

379 schepen hebben gedurende 1980 de Nieuwpoortse haven aangedaan.

Onderverdeeld als volgt :

255 schepen met zeezand	205.398 ton
108 schepen met keien	109.925 ton
2 schepen met schelpen	908 ton
14 schepen met rijnzand	9.341 ton
Totaal	325.572 ton

EVOLUTIE DER VISSERIJ TE NIEUWPOORT

VLOOT

De N.40 en de N.41 van de Rederij Norfisch, P.V.B.A. Legein-Gérard en de N.408 van Koster Théofiel werden officieel uit de Nieuwpoortse vloot geschrapt. Doch een nieuwe aangeworven eenheid de N.551 van de P.V.B.A. Sandra, zorgde er voor dat het vlootpeil ongeveer constant bleef.

Dit vaartuig veilt regelmatig zijn vangsten in de Stedelijke Vismijn van Nieuwpoort en besomde verleden jaar 4.424.917 fr. waardoor het verlies van grotere eenheden die hun vangst maar sporadisch te Nieuwpoort veilen, ruimschoots wordt gecompenseerd. Dit alles resulteert tot 29 eenheden voor de huidige Nieuwpoortse vissersvloot.

AANVOER IN DE VISMIJN VAN 1970 TOT 1980

1970		1971	
Vis	1.700.832 kg.	38.093.769 fr.	Vis 2.139.082 kg.
Garn.	73.590 kg.	3.542.142 fr.	Garn. 81.688 kg.
Haring	468.800 kg.	3.325.891 fr.	Haring 255.065 kg.
Sprot	179.638 kg.	1.150.434 fr.	Sprot 113.090 kg.

2.422.860 kg. 46.112.236 fr. 2.588.925 kg. 57.004.551 fr.

1972		1973	
Vis	2.817.816 kg.	55.783.115 fr.	Vis 1.806.393 kg.
Garn.	62.468 kg.	4.502.021 fr.	Garn. 116.657 kg.
Haring	279.351 kg.	2.301.215 fr.	Haring 96.362 kg.
Sprot	23.498 kg.	112.138 fr.	Sprot 68.318 kg.

3.183.133 kg. 62.698.489 fr. 2.087.730 kg. 55.596.390 fr.

1974		1975	
Vis	1.526.222 kg.	45.378.398 kg.	Vis 1.487.440 kg.
Garn.	77.154 kg.	5.065.751 fr.	Garn. 81.121 kg.
Haring	950 kg.	20.475 fr.	Haring 49.837 kg.
Sprot	29.064 kg.	296.250 fr.	Sprot —

1.633.390 kg. 50.760.874 fr. 1.618.398 kg. 51.167.142 fr.

1976		1977	
Vis	1.503.559 kg.	61.517.603 fr.	Vis 1.975.318 kg.
Garn.	68.437 kg.	3.580.556 fr.	Garn. 32.961 kg.
Haring	45.432 kg.	573.789 fr.	Haring 500 kg.

1.617.428 kg. 65.671.948 fr. 2.008.779 kg. 70.510.213 fr.

1978		1979	
Vis	2.695.087 kg.	91.291.926 fr.	Vis 2.637.818 kg.
Garn.	25.461 kg.	2.864.482 fr.	Garn. 39.069 kg.

2.720.548 kg. 94.156.408 fr. 2.676.887 kg. 103.927.556 fr.

1980	
Vis	2.281.476 kg.
Garn.	74.688 kg.
Haring	32.700 kg.

2.388.864 kg. 101.530.664 fr.

HOOGWATER- BOEKJE 1981

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden voor Oostende verkrijgbaar. Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgronden. Het bevat insgelijks de havenverkeer- en getijseinen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr (BTW inbegrepen)

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. + 6 fr verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30 8400 Oostende.

DE LOOPBANEN BIJ DE

KOOPVAARDIJ

Onze scheepswerven hebben talrijke opdrachten gekregen voor het bouwen van nieuwe schepen bestemd voor de Belgische Koopvaardij. We staan aan de vooravond van een heropleving van onze handelsvloot die gunstige perspectieven opent inzake tewerkstelling. Men verwacht dan ook terug een zeker tekort aan zeelieden, in het bijzonder van dekoëfficiëren.

Het beroep is opnieuw van aard jongeren te interesseren die op het einde van het schooljaar in het bezit zullen zijn van een getuigschrift van hoger secundair onderwijs (van het algemeen of van het technisch onderwijs), die niet van een sedentair leven houden en die een loopbaan willen kiezen waar de kansen op werkloosheid zeer gering zijn. We wensen nochtans te preciseren dat het over een veel-eisende carrière gaat die slechts toegankelijk is voor diegenen welke persoonlijkheid hebben, die bij machte zijn om zeer vroeg zware verantwoordelijkheden op te nemen en die bekwaam zijn zich aan de snelle evolutie en aan de toenemende complexiteit van de technieken en de beheersmethodes van de moderne schepen aan te passen.

Alle inlichtingen betreffende dit beroep, dat afwijkt van het gewone, zijn opgenomen in een geïllustreerde brochure die kosteloos kan worden bekomen; het is voldoende de aanvraag te richten aan:

INFORMAR, Aarlenstraat 104, te 1040 Brussel.

EEN BRITSE JETFOIL VOOR BEWAKINGS- DIENST

De Britse Navy heeft een speedpatrouillevaartuig voor controle op de visserij in dienst genomen. Het gaat hier om een jetfoil van 27 m met twee gasturbines van 3780 PK waarmee de boot 45 mijlen loopt. Het werd in de Verenigde Staten gekocht voor 600 miljoen B. fr. en werk vóór enkele weken ingezet in de Noordzee voor de controle op de poutvisserij waarmee Denemarken, naar het heet, nog al een loopje durft nemen en van de poutvisserij misbruik maakt om heel wat jonge onvolwassen konsumptievis mede scharrelen. Het zou hier voornamelijk om onvolwassen wijting en schelvis gaan. De jetfoil had het daar erg moeilijk omdat er, door het slechte weder, golven stonden van meer dan 5 meter en dat voor een jetfoil op het randje af is. Het vaartuig, de H.M.S. Speedy is nu naar de makreelgronden van Cornwall getrokken omdat men nu tot het inzicht gekomen is, dat het beter is het vaartuig opdrachten te bezorgen dicht onder de kust.

Zo slecht weder aangekondigd wordt, kan het vaartuig dan in snel tempo naar een haven lopen om te schuilen. Het uitstapje in de Noordzee was dus leerrijk in die zin, dat 'n jetfoil het te lastig heeft in storm en dat men, midden in zee, te ver verwijderd is van de kust, om bij de aankondiging van slecht weder nog vóór 't opsteken van de stormtijdig binnen te lopen. Wij vragen ons af, of men dit niet wist vooraleer tot de aankoop van deze snelle boot te besluiten en of men, met de 600 miljoen B. fr. die de «Speedy» gekost heeft, niet beter had gedaan zich een drietal patrouillevaartuigen van een 200 miljoen fr. aan te schaffen.



MAG DE REDERSCENTRALE OPVANGGELD EISEN VOOR VIS DIE NIET MAG OF KAN OPGEVANGEN WORDEN ?

Zoals we weten moeten de reders een opvanggeld betalen aan de Producentenorganisatie van 15 fr. de ben aangevoerde vis en 0,20 fr. per honderd op de bruto opbrengst als lidmaatschap. Dit strekt zich uit op alle aangevoerde vis en dus ook op vis die nooit in aanmerking komt voor opvang zoals tong, tarbot, zonnevis, enz... dat wil zeggen voor de zogenaamde fijne vis. Ook van deze vis zou men dus praktisch kunnen zeggen dat ze niet kan opgevangen worden.

We hebben het hier echter over vis die voor een andere reden niet kan opgevangen worden en waarvoor men tot op het einde van 1980 geen opvanggeld eiste. Sinds 1981 is daar echter plots verandering in gekomen, waarschijnlijk omdat er nog geen K.B. verschenen is, die op de aanvoer van deze vis betrekking heeft, terwijl dit K.B. wel reeds verschenen was voor 1980 tot het einde van dit jaar. Nochtans geven we ter overweging dat de opvang een regeling is van de E.E.G. en dat het hier dus de EEG-reglementering is die in feite van toepassing is. Welnu volgens die EEG-reglementering kan nog altijd die betrokken vis niet opgevangen worden en wordt deze dus niet opgevangen. De Rederscentrale die wel het opvanggeld opstrijkt, vangt betrokken vis NIET op, ook al komt

deze daarvoor in aanmerking. Op dit ogenblik verschuilt de Rederscentrale zich dus achter het EEG-reglement omdat men geen rekening kan inbrengen voor de betrokken vis. We menen dan ook dat de Rederscentrale niet terzelfdertijd in en uit de EEG-reglementering kan staan en dat het kiezen of delen is. Wanneer men opvanggeld ontvangt moet men de konsekwenties door trekken en de opvang toepassen. Op deze vis opvanggeld eisen van 15 fr. per ben en lidmaatschap van 0,20 fr. ten honderd is onaanvaardbaar, onverantwoord en kan nog een aardig verlengstuk krijgen. In elk geval zijn de betrokken reders niet te spreken over deze aanslag, het opstrijken van opvanggeld en het eventueel weigeren van de opvang. Juridisch is het niet te verantwoorden, men mag inderdaad niets opstrijken wanneer men de tegenprestaties, bepaald in het opvangreglement, weigert. Anderzijds mag men zich geen inkomsten verzekeren die ergen niet te verantwoorden zijn, meer nog, die hierdoor handelingen een officieel cachet geven en ze dekken. We blijven er bij dat ze in elk geval in flagrante overtreding zijn met de EEG-reglementering waarop de opvangregeling stoelt en de reders die weigeren daarvoor te betalen waarschijnlijk in het gelijk gesteld zouden worden.

LOSSEN VAN DE VIS IN PRIVATE BENNEN

Enkele reders vroegen ons, wanneer de vis onmiddellijk gelost wordt in bennen van een private firma, of zij dan nog aan de concessiehouder verplicht kunnen worden om het bennegeld dat 10 fr. per ben bedraagt, te betalen, gezien deze laatste niet tussen gekomen is.

We menen dat we in de eerste plaats de reders dienen te kennen waarom de bennen van de concessiehouder niet gebruikt werden.

Wanneer het op verzoek van de betrokken kopersfirma zelf is, die overtuigd is de meest betrokken vis in de afslag te zullen aankopen dan is het duidelijk dat de concessiehouder wel zijn rechten op het bennegeld mag laten gelden. Het is inderdaad zo, dat het de bennen van de concessiehouder zijn die moeten gebruikt worden en zo een firmakoper vraagt om haar bennen te gebruiken, dit is in het voordeel van deze laatste, die dan de bennen niet meer moet overladen in de eigen bennen voor verzending. De reders die menen dat ze geen bennegeld zullen moeten betalen, zul-

len er dus aan zijn voor hun moeite. In elk geval is het niet de firmakoper die bennegeld mag aanrekenen en de reder zal ook niet kunnen zeggen dat hij geen bennen gebruikt heeft van de concessiehouder en dat hij ze dus moet betalen. Anders is het echter, menen we, wanneer geen bennen beschikbaar zijn, of beschikbaar kunnen gesteld worden door de concessiehouder. In dit geval zou de concessiehouder dan te kiezen hebben opdraaien voor het niet kunnen lossen en voor de economische schade van het betrokken vaartuig of toelaten dat men beroep doet op visbennen van een private firma. Dit onder voorbehoud van wat de concessie bepaalt, dat wil zeggen indien er in de concessie bepaald wordt dat de concessiehouder voldoende bennen moet ter beschikking stellen. Indien er daar gewag zou gemaakt worden van overmacht dan kunnen hieruit eindeloze discussies volgen wat overmacht is. In elk geval strekt de vismijn zich uit over twee ronden en moet dus hiermede rekening gehouden worden.

VERGELIJKENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK OVER DE PERIODE (1978 - 1980) MAAND DECEMBER

SOORTEN	1978 Gewicht Waarde	G.P.	1979 Gewicht Waarde	G.P.	1980 (2) Gewicht Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS						
a) Schelvis v. viss.	8.400	262.933	31,30	7.221	278.010	38,50
andere schelvis	30.518	948.474	31,08	21.524	678.434	31,52
Kabelj. v. viss.	45.442	1.187.658	26,14	24.302	941.100	38,73
andere kabelj.	1.040.986	31.248.564	30,02	640.703	27.812.217	43,41
Koolvis	58.815	1.568.730	26,67	72.092	2.306.690	32,00
Wijting	355.457	6.211.319	17,47	352.875	6.384.495	18,09
Schol	348.017	8.895.683	25,56	340.184	9.313.348	27,38
Roggen	105.891	4.053.415	38,28	96.672	4.540.301	46,97
Noorse schelvis	102.991	3.965.950	38,51	141.264	5.589.580	39,57
Andere	576.335	22.431.438	38,92	5.777.664	28.569.275	49,46
TOTAAL :	2.672.942	80.774.164	30,22	2.274.501	86.413.450	37,99
b) Tong	240.985	39.383.913	163,43	249.044	58.125.970	233,40
TOTAAL DEMERS. VIS :	2.913.927	120.158.077	41,24	2.523.545	144.539.420	57,28
2. PELAGISCHE VIS						
Haring	—	—	—	—	—	—
Sprot	—	—	—	—	—	—
Overige	497	6.790	13,66	661	8.425	12,75
TOTAAL PELAGISCHE VIS :	497	6.790	13,66	661	8.425	12,75
3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN						
Garnaal	22.716	2.556.920	112,56	43.994	2.941.212	66,85
Noorse kreeft	20.499	2.917.180	142,31	25.492	3.105.110	121,81
Overige	98.404	2.429.650	24,69	82.972	2.727.784	32,88
TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN :	141.619	7.903.750	55,81	152.458	8.774.106	57,55
ALGEMEEN TOTAAL :	3.056.043	128.068.617	41,91	2.676.664	153.321.951	57,28

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens

(2) voorlopige cijfers.

VERGELIJKENDE CUMULERENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK OVER DE PERIODE 1978 - 1980 (1)

SOORTEN	1978 Gewicht Waarde	G.P.	1979 Gewicht Waarde	G.P.	1980 (2) Gewicht Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS						
a) Schelvis v. viss.	615.978	16.099.945	26,14	494.881	15.108.290	30,53
andere schelv.	947.834	23.134.295	24,41	426.276	11.281.463	26,47
Kabelj. v. viss.	976.146	28.074.681	28,76	705.668	22.481.456	31,86
andere kabelj.	14.213.249	373.935.722	26,30	9.564.192	310.410.047	32,46
Koolvis	932.361	23.590.816	25,30	643.571	16.494.669	26,34
Wijting	2.894.038	53.495.334	18,48	3.503.819	61.675.871	17,60
Schol	3.972.864	100.110.768	25,19	4.467.282	116.974.234	26,18
Roggen	1.398.060	53.397.648	38,19	1.440.309	55.352.714	38,43
Noorse schelv.	1.468.830	49.315.887	33,57	1.241.670	43.281.316	34,86
Andere	6.711.907	315.614.213	47,02	5.314.654	224.629.839	42,27
TOTAAL :	34.131.267	1.036.769.359	30,37	27.802.322	878.144.899	31,59
b) tong	2.638.620	429.063.727	162,60	3.437.182	587.130.440	170,82
TOTAAL DEMERS. VIS :	36.769.887	1.465.833.086	39,86	31.239.504	1.465.275.339	46,90
2. PELAGISCHE VIS						
Haring	1.407	43.150	30,67	2.489	79.080	31,77
Sprot	—	—	—	998	17.400	17,43
Overige	26.035	269.793	10,36	27.745	310.691	11,20
TOTAAL PELAGISCHE VIS :	24.628	226.643	9,90	31.232	407.181	13,04
3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN						
Garnaal	568.251	59.234.830	104,24	908.800	63.026.578	69,35
Noorse kreeft	613.848	56.121.788	91,42	299.806	39.731.064	132,52
Overige	1.332.939	32.170.383	24,13	1.081.747	28.636.000	26,47
TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN :	2.515.038	147.527.001	58,65	2.290.353	131.393.642	57,37
ALGEMEEN TOTAAL :	39.310.960	1.613.629.880	41,04	33.561.089	1.597.076.162	47,59

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens

(2) voorlopige cijfers.

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ANDERE WERKNEMERS

**DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE
BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN :
EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD !**

KNIELAARS		395
LAARS gevoerd met wol		385
DIJLAARS		700
HEUPLAARS		915
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	672
	maat 58	737
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	401
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	414
	maat 58	453
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	539
	maat 56	595
JUMPERS blauw goed		
	small en medium	500
	large	500
	extra-large	500
ZUIDWESTER (lange kap)		190
OLIEHEMD zonder kap		565
	met kap	675
OLIESCHORT		470
GUTTERS		70
AIRCOAT BROEKEN		465
	broeken met bretel	
	maat 42 54	903
	56 58	994
	60	1.030
JUMPERS aircoat		455

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

**DEZE PUNTEN KUNNEN OMGEZET WORDEN BIJ S.C.A.P.,
H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE BIJ HAND IN HAND ZEEBRUGGE**

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

TOLK MOEST

PORTUGESE VISSER

BIJSTAAN

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart deed zich een vrij ongewone situatie voor. De Raad moest met name een visser van Portugese nationaliteit onderhoren naar aanleiding van een motorschade die zich had voorgedaan aan boord van de O.35 «Torbay» halfweg vorig jaar. Gezien het om een vrij delicaat geval gaat en de Portugees in kwestie een biesje Frans en een biesje Vlaams spreekt werd beroep gedaan op een tolk. Dat onderhoor nam natuurlijk heel wat tijd in beslag maar iedereen sloeg zich uitstekend uit de slag zodat de Raad wel een goed beeld kreeg van de feiten. Getuige was Dos Passos Matos Vilas José, motorist aan boord van de voornoemde treiler die motordefect kreeg. Dos Passos vaart al twee jaar op Belgische treilers nadat hij de voorgaande vier jaar ook als hulpmotorist met Portugese vissersvaartuigen had gevaren. Getuige vertelt dat hij gewekt werd door een klop in de motor nadat eerder was vastgesteld dat de motor onregelmatig draaide ingevolge water in de brandstof. Toen de schade te erg werd adviseerde Dos Passos zijn schipper om sleephulp in te roepen maar de schipper wilde hiervan niet horen omdat, zo zegde getuige, de schipper vreesde dat de sleepvergoeding te hoog zou oplopen en de verzekeringsmaatschappij een uitbetaling zou weigeren. Uiteindelijk moest men het schip toch stilleggen toen de schipper het zaakje niet meer vertrouwde. Omdat er tegenspraak bestaat tussen de verklaringen van de schipper en deze

van getuige zal de Raad tot een confrontatie overgaan.

BEDRONKEN VISSER

Vervolgens zette de Raad het onderhoor verder inzake de onregeligheden die zich voordeden aan boord van de Z.600 «Adhésire» nadat men in de haven van Great Yarmouth tamelijk fors onder de kurk was gegaan. Betrokkene is matroos Hubert Snauwaert die ter zitting wel toegeeft dat hij in bedronken toestand aan boord kwam maar dat hij wel weet wat er allemaal is gebeurd. Zo bedronken was hij dan weer niet, zegt hij. Zo ontkent hij het tafelbestek tegen de kast te hebben geslingerd om lawaai te maken. Wel liet hij een bord uit de handen glippen maar dat was dan helemaal niet opzettelijk. Hij vertelde verder dat hij sedert de voorgaande namiddag in onmin leefde met de schipper omdat deze weigerde af te varen. Hij geeft wel toe dat hij het bevel van zijn schipper negeerde die hem de toegang tot de motorkamer had ontzegd. Hij ging toch in de motorkamer maar ging dan weer niet op een vetpot dreunen om de orde te verstoren. Hij kreeg de vetpot gewoon niet los, zegt hij. Wel weet hij te vertellen dat de schipper hem zo fors bij de keel greep dat hij op doktersvisite trok; hij had met name last bij het zwelgen. Kortom, Snauwaert probeert in vaak pathetische uitlatingen, zijn gehechtheid aan het schip te laten blijken. Ik hield van de Z.600, zegt hij. Trouwens het inschrijvingsnummer staat in mijn arm getatoueerd. Vandaar hé ! Wat ook, de Raad bekijkt Snauwaert met een erg scheef oog en oordeelt dat een confrontatie met de schipper noodzakelijk is om klaarheid te krijgen in deze dubieuze zaak.

Spaanse stroper na beschieting opgebracht

De zoveelste Spaanse treiler werd in de Franse wateren wegens illegaal vissen door de Franse marine opgebracht. Het gaat hier om de Spaanse treiler de «Nuestra Señora de Biarte» met als thuishaven Santander en die zonder vergunning in de Franse wateren viste. Het schip werd gespot op zowat 47 mijl te Westen van de Franse visserhaven «Sables-d'Olonnes».

De Franse vedette de «Armoise» vroeg tevergeefs over de radio opdat de Spaanse treiler zich ter inspectie zou aanbieden. De schipper verkoos zijn sleepkabels door te snijden en op de vlucht te gaan. De Franse vedette moest gebruik maken van haar vuurwapens om de schipper tot betere gedachten te brengen. Waarschuwingsschotenn haalden in het begin niet veel uit, tot wat preciezer en even voor de

boeg geschoten werd. Tenslotte verkoos de schipper het bevel van de «Armoise» te volgen en zich te laten opbrengen.

Voor de Fransen uit de kusthavens van de Atlantische Oceaan is het opbrengen van een Spaanse treiler lang geen nieuwigheid meer. Ook op een andere plaats werden reeds begin januari twee Spaanse treilers door de Franse marine opgebracht zodat het jaar 1981 eerder onder een slecht gestemte is ingezet voor de Spaanse vissers die waarschijnlijk verlangend uitzien naar de intrede van Spanje in de EEG, in de overtuiging dat hen dan alles zal toegelaten worden. De twee andere Spaanse treilers werden ook nog in overtreding genomen wegens het vissen met te kleine netmaaswijdten.

VONNIS OVER ILLEGALE

VISSERIJ DOOR

NEDERLANDER IN

BELGISCHE

TWAALFMIJLSZONE

UITGESTELD

Na een paar vergeefse pogingen van de Belgische marine om Nederlandse treilers op te brengen die illegaal in de Belgische twaalfmijlzone visten, werd op 7 mei 1980 de KG7 uit Kortgene door de Zee-macht in overtreding genomen en naar Oostende overgebracht. Het vaartuig werd er toen aan de ketting gelegd en er moest eerst een waarborgsom van 300 duizend Bfr vastgelegd worden vooraleer de KG7 mocht uitvaren. De vangst ongeveer 800 kgr werd aangeslagen en in de Oostendse afslag verkocht. Het opbrengen gebeurde omdat men niet op tong mocht vissen in de Belgische twaalfmijlzone, uitzondering gemaakt voor de vaartuigen, ook voor deze van de lidstaten, die minder dan 50 BRT meten en waarvan de motor minder dan 300 PK bedraagt. Deze zaak kwam nu voor de korrektionele rechtbank te Brugge op maandagmorgen. Voorzitter Cornelis, waarvan het, voor deze rechter en voor de rechtbank wellicht de eerste zaak is in dien aard, en dus op geen jurisprudentie en voorgaande uitspraken beroep kan doen, wenste echter eerst bijkomende toelichting van het Europees Hof van Justitie te Luxemburg. De voorzitter wenste te vernemen of de lidstaten, in casu hier België, op het ogenblik van het opbrengen van de KG7, bevoegdheid hadden om maatregelen te treffen ter bescherming van de visserij binnen de eigen twaalfmijlzone. We menen te weten dat dit wel het geval is, wanneer deze maatregelen aan de Commissie te Brussel werden medegedeeld, wanneer zij niet strijdig zijn met het Verdrag van Rome en niet diskriminerend zijn ten opzichte van de visserij der andere lidstaten. Intussen werd in afwachting van de inlichtingen die uit Luxemburg dienaan te komen, de zaak verdaagd tot 15 juni. Een uitstel van executie voor schipper-reder Bout ? Dat moeten wij afwachten.

ONGEVALLEN OP ZEE

Vorige week vrijdag moest de Z.554 van Vantorre Jan de haven van Zeebrugge aandoen met een touw in de schroef waardoor een flexibel zou gescheurd zijn.

De Z 431 van Cattoor André heeft stormschade opgelopen, nl. de postrol werd uit de bouten gerukt.

● **TE HUUR : GEMEUBELDE**
KLEINE appartementen, studio's, kamers en **STUDENTENKAMERS**, douche, speciale winterprijs, nl. 2.000 fr Z.w. « Mon Séjour », Londenstraat 8, Oost, Inl tel (059) 50 19 71 80 27 52.
(7116N—8199V)

GROTE PRIJSKAARTING

MANILLEN

STEDELIJKE

VISSERISCHOLE

«JOHN BAUWENS»

Zoals telkenjare richt de Oostendse visserijschool «John Bauwens» op zaterdag 14 maart te 19u30 een heerlijke ontspanningsavond in. De prijskaarting manillenkent voor minimum 5.000 fr prijzen met een inzet van 30 fr. Iedereen is welkom op muziek, dans, troumadame, teerlingbak en vogelpik. Alles gebeurt in afzonderlijke zalen en heeft plaats in de school zelf, Mercatorlaan 15 te Oostende.
Ingang gratis.

SCHOOLBLAD

«WINDEN»

HEEFT WIND IN DE ZEILEN

Het schoolblad van de Oudleerlingenbond en Vriendenkring van de Stedelijke Visserijschool «John Bauwens» te Oostende verscheen heden onder vernieuwde gedaante.

Onder spontane impuls van een paar dynamische medewerkers kan «Winden» uitgroeien tot de spreekbuis van de ganse schoolgemeenschap.

Iedere oudleerling of sympathisant kan het blad gratis ontvangen mits lid te worden van de Oudleerlingenbond «John Bauwens». Inlichtingen zijn te verkrijgen op de school of bij de leden van de kring.

TOMBOLA

STEDELIJKE

VISSERISCHOLE

«JOHN BAUWENS»

Alle prijswinnaars van de grote schooltombola kunnen hun prijzen nog afhalen op elke schooldag van 4 januari tot en met 31 januari 1981.

Adres Mercatoraan 15, Oostende.

De school dankt alle prijsschenkers en wenst alle winnaars proficiat.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Konfliktsituaties voor de zeevisserij

(Vervolg van vorige week)

In onze uitgave van 16 januari gaven wij een uittreksel uit «mededelingen van het Rijksstation voor de Zeevisserij» van de hand van de heer P. Hovart, directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende en handelend over de «Konfliktsituaties voor de Zeevisserij». Uit diezelfde brochure eveneens van de hand van de heer P. Hovart had hij het over de «Verontreiniging van de Zee», welke gezien zijn groot belang we hierna weergeven.

Hieromtrent meldt schrijver het volgende :

De verontreiniging van de zee is een andere controversiële activiteit van buitenuit ; zij wordt door de Intergouvernementele Oceanografische Commissie immers beschouwd als een «introduction by man of substances into marine environment resulting in such deleterious effects as harm to living resources, hazards to human health, hindrance to marine activities including fishing, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities».

Naargelang de herkomst kan de verontreiniging van de zee uit twee oogpunten worden gezien.

Er zijn vooreerst stoffen die van het vasteland direkt in zee worden afgevoerd dan wel via rivieren of de atmosfeer het mariene milieu verontreinigen.

Onder deze categorie zijn te vermelden : huishoudelijk afval, in het bijzonder rioolwater, organische afvalproducten en wasmiddelen, industriële afval, in het bijzonder anorganische afvalstoffen, zware metalen, radioactieve stoffen, petrochemische stoffen, organische chemicaliën, organisch afval, pesticiden en thermische verontreiniging.

In de tweede plaats zijn er stoffen die indirect in zee terecht komen of worden gestort door handelingen of gebeurtenissen die plaats vinden op zee of in en op de ondergrond van de zee.

De voornaamste bronnen van verontreiniging die tot deze categorie behoren, zijn : het wegvloeiën van olie bij ongevallen met schepen en pijpleidingen, het lozen van olie uit schepen door het reinigen van brandstof- of ladingtanks of door verontreinigd ballastwater, het bewust storten van afvalstoffen, baggerwerkzaamheden en mijnbouwactiviteiten.

Deze opsomming wijst er op dat veel afval, zowel van huishoudelijke als van industriële aard, vroeg of laat, zoals Hagel aanstipt, uiteindelijk in de zee terecht komt en dit maakt de problemen rondom de konfliktsituaties moeilijk en complex.

Exakte gegevens over de hoeveelheden afvalstoffen die op een of andere manier in zee terechtkomen, zijn niet gekend. De «ICES Working Group of Pollution Baseline and Monitoring Studies in the Oslo Commission and ICAF Areas» heeft (onvolledige) cijfers bijeengebracht.

Input	Herkomst	Huishoudelijk afval (%)	Industriële afval (%)	Rivieren (%)	Dumping (%)	Atmosfeer (%)	Totaal t/j
Stikstof		9,4	6,0	82,7	1,9	-	1.175.466
Fosfor		18,3	15,4	58,3	8,0	-	162.643
Stoffen in suspensie		2,6	62,6	34,8	-	-	14.930.100
BOD		25,3	22,1	52,6	-	-	1.785.000
IJzer		1,3	4,3	66,2	-	28,2	372.597
Magnesium		1,0	-	87,2	-	11,8	34.617
Cadmium		3,8	3,4	37,6	7,9	47,3	1.120
Koper		5,2	7,7	24,0	20,9	42,2	11.601
Chroom		2,7	2,6	41,5	42,0	11,2	6.455
Nikkel		4,4	3,5	48,5	10,5	33,1	4.986
Lood		1,7	5,3	26,0	28,9	38,1	14.711
Zink		2,3	20,0	34,9	16,5	26,3	55.239
Kwik		16,9	6,3	36,3	34,9	5,6	100

Het is uiterst moeilijk de gevolgen van de verontreiniging van de zee voor de visserij te bepalen, gezien enerzijds o.m. de aard, de hoeveelheid, de eigenschappen, de concentratie en de vorm van de afvalstoffen een rol spelen en anderzijds het feit dat de visstocks ook door natuurlijke omstandigheden aan sterke schommelingen onderhevig zijn. Ook de plaats speelt een rol, zodat de effecten bijvoorbeeld verschillend kunnen zijn voor de kustwateren en de open zee.

Polluanten	Schadelijk voor mariene organismen	Risico's voor menselijke gezondheid	Belemmering van maritieme activiteiten
Huishoudelijk afvalwater	++	++	±
Pesticiden	++	+	±
Anorganisch industriële afval	±	±	=
Radioactieve afval	=	+	±
Minerale olieën	+	-	±
Organische chemicaliën	var.	+	=/±
Organisch industriële afval	++/+	-	=/±
Afval militaire operaties	?	=	=
Residuele warmte	+	=	=
Detergenten	++	=	++
Vaste stoffen	±	=	=
Inerte vaste stoffen/baggerspecie	+	=	=

++ = belangrijk, vereist beperkende of preventieve maatregelen ;
 + = significant, vereist evaluatie t.a.v. beperking of preventie ;
 ± = weinig, waakzaamheid geboden, verdere studie vereist ;
 - = onzeker, bijzondere gevallen uitgezonderd, geen beperkende maatregelen vereist ;
 = = te verwaarlozen, geen beperkende maatregelen vereist ;
 var. = veranderlijk

Afvalstoffen kunnen vooreerst veranderingen meebrengen voor het natuurlijk milieu, nl. met betrekking tot de temperatuur, de zuurtegraad, het zoutgehalte, de opgeloste zuurstof, het gehalte aan nutriënten, de doorzichtigheid van het water enz.

In de tweede plaats kan de produktie van fyto- en zooplankton worden gewijzigd en/of verstoord en in het ergste geval vernietigd.

Ook kunnen effecten worden verwacht op vis, schaal- en weekdieren — en trouwens in de gehele voedselketen — en die volgens het rapport «On the Feasibility of Effects Monitoring» teweeggebracht worden door effecten van biochemische, morfologische, fysiologische en genetische aard, alsmede door effecten t.a.v. de gedraging van de vis individueel of t.a.v. de populatiegemeenschap. Een en ander kan uiteindelijk op de stocks en de uitbating inwerken.

Er moet worden onderlijnd, dat het niet gemakkelijk is de relatie «verontreiniging — gevolgen» vast te leggen dat het waarschijnlijk is dat de visserij momenteel een grote impact heeft op de stocks dan de verontreiniging, zoals wordt vermeld in het MPNA/ICES/SCOR-rapport en door Cole.

Verder zijn wel vragen te stellen over de kwalitatieve invloed van de verontreiniging. De verontreiniging kan immers effect sorteren op de gaafheid van de vis, schaal- en weekdieren (uitzichten, reuk, smaak), kan kontaminatie optreden en kunnen zich vergiftigingen voordoen.

Dit zijn ongetwijfeld de problemen voor de zeevisserij ten aanzien van de verontreinigingsproblematiek en in geval van negatieve effecten kan of mag het bedrijf, dat bij de zaak helemaal niet betrokken is, hiervan noch de verantwoordelijkheid, noch de gevolgen dragen.

Tenslotte kan de visserijactiviteit worden belemmerd, o.m. door schade aan het vistuig, vermindering van de visnamigheid van het niet en gevaar voor het schip.

De afvoer van afvalstoffen naar zee kan anderzijds ook positief uitvallen. De toevoer van fosfaten en nitraten bijvoorbeeld, kan, binnen bepaalde grenzen, gunstig inwerken op de planktongroei, zoals wordt aangehaald door Korrington en Postma.

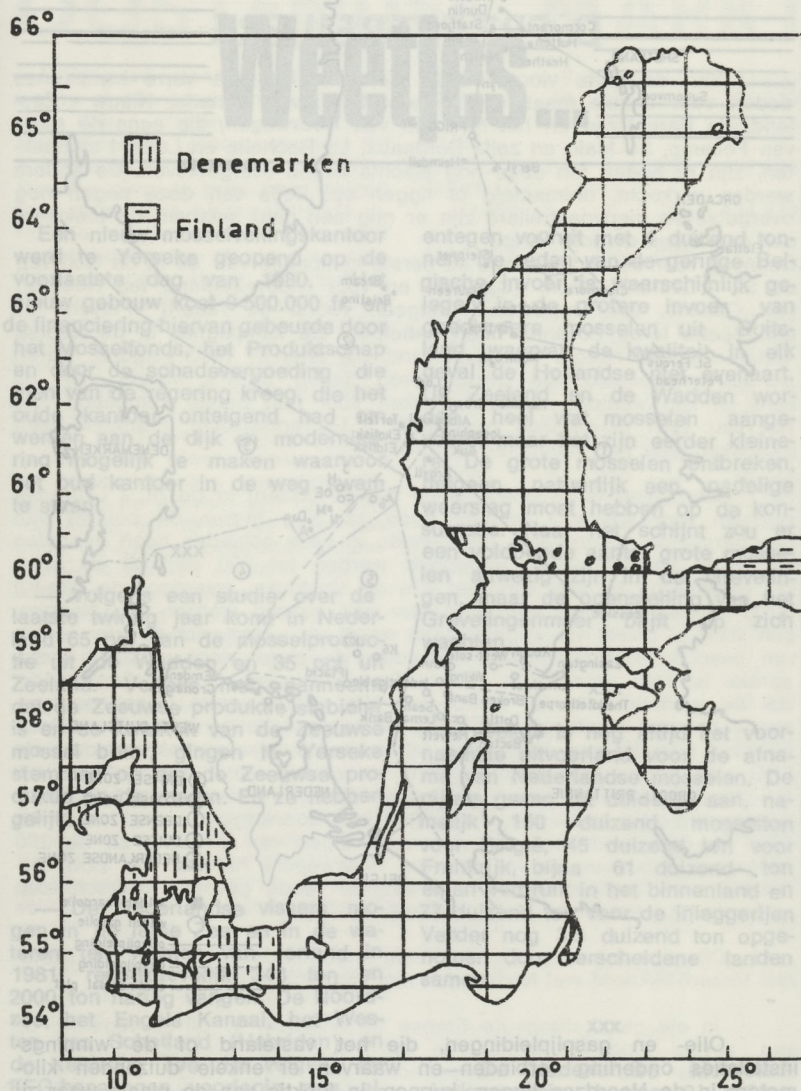
Volledigheidshalve moet worden vermeld, dat vele gevolgen van de verontreiniging zich slechts tijdelijk en/of plaatselijk voordoen en dat bepaalde effecten zich op korte of lange termijn manifesteren. In het laatste geval is de aard meestal niet gekend, zodat die bijzonder te vreezen vallen omwille van de onomkeerbaarheid.

DE ZAND- EN GRINTWINNING

Om ecologische redenen wordt het steeds moeilijker aan land nieuwe zandgroeven te ontginnen. Hierdoor is er de jongste jaren grote belangstelling ontstaan voor zand (en grint) winnig uit zee. Met deze ontwikkeling is de visserij bepaald niet gelukkig; in tal van vakbladen wordt dit gevoelen regelmatig vertolkt.

(Vervolg op blz. 9)

(Vervolg van blz. 8)



In het «Report of the ICES Working Group on Effects on Fisheries of Marine Sand and Gravel Extraction» zijn gegevens over de hoeveelheden gewonnen zand (grint) vermeld en zijn de winningsgebieden opgegeven.

De effecten van de zandwinning voor de visserij liggen op verschillende vlakken.

Landen	1977	1978
België	0,34	0,37
Denemarken	6,50	4,30
Duitse Bondsrepubliek	0	0,02
Finland	1	x
Frankrijk	2,80	x
IJsland	0,60	0,36
Nederland	0,16	2,43
Verenigd Koninkrijk	8,22	9,80
Zweden	0,06	0,06

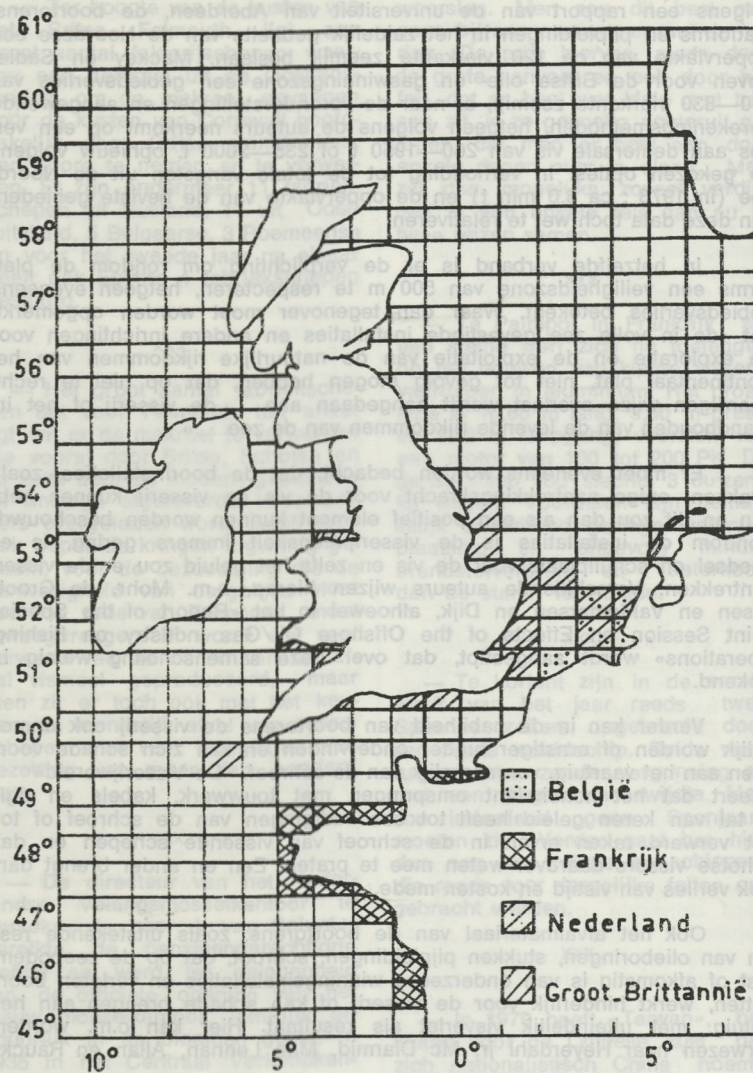
Volgens het «Report of the Working Group on Effects on Fisheries of Marine Sand and Gravel Extraction» valt directe schade aan vistuig bij het trawlen wel niet te vrezen, omdat de vissers meestal niet opereren in gebieden waar zandwinning geschiedt. Verlies van beuglijnen (in het Verenigd Koninkrijk) en schade aan staande netten (in Denemarken) werden weliswaar gerapporteerd, doch het oorzakelijk verband zo, volgens de zand- en grintwinningsindustrie, niet bewezen zijn.

Het lijkt wel zo dat, wanneer steekzuigers werden gebruikt, de efficiëntie van het vistuig nadelig kan worden beïnvloed, de visserij op de betrokken plaatsen zonder netschade of -verlies niet mogelijk is en het risico van kapseizen niet denkbeeldig is. In voorkomend geval hangt

echter veel af van het ritme van herstel van de bodem en rekening moet worden gehouden met de diepte, het type sediment, de stroomsnelheid, het getij, de stormfrequentie enz.

Uit hoger geciteerd rapport blijkt eveneens dat zandwinning onmiddellijk effect op de stocks kan sorteren door vernietiging van het broed van die soorten (haring, smelt, zandspiering) die hun eieren op de bodem leggen, door vernietiging van het substraat waarin de vis leeft, door vernietiging of wijziging van de benthospopulatie die een voedselbron is voor demersale vissoorten en door blootleggen van zuurstofarme sedimentlagen.

De vragen die hierbij evenwel oprijzen zijn: vallen de zandwinningsgebieden samen met de broedplaatsen: hoe ligt het met het herkolonisatieproces van de leefgemeenschappen en hun soortensamenstelling verloopt dit proces traag of snel: zijn de effecten van korte of lange duur; komt uiteindelijk geen voedsel vrij door de winning en



kunnen, al bij al, de natuurlijke fluktuaties in het populatiebestand de effecten van de winning of de bodemfauna niet versluieren.

Het rapport vermeldt ook indirecte gevolgen op de visstocks en die hebben betrekking op een verhoging van de plaatselijke turbiditeit door het uitwassen van fijn materiaal (hetgeen het voedingspatroon van de vis kan beïnvloeden, een irritatie en verstopping van de kieuwen kan meebrengen en de fotosynthese, en aldus ook de primaire productie, kan afremmen), op, na het wassen, een toename van de aanslibbing waardoor de aard van het sediment op de broedplaatsen kan worden gewijzigd en de eiontwikkeling beïnvloed en op het weder inbrengen van zware metalen of toxische componenten van het sediment in de waterkolom.

De nadruk moet worden gelegd op het feit dat de visserijbedrijvigheid eveneens de turbiditeit kan verhogen en de fotosynthese beïnvloeden, zij het ook tijdelijk en plaatselijk en dat stormen ook voor zandwolven kunnen zorgen. Op bepaalde winningsgebieden is, volgens de Groot, de turbiditeit overigens reeds aanzienlijk te noemen.

Uiteindelijk moet worden gezegd, dat niettegenstaande de effecten

(Vervolg op blz. 10)

(Vervolg van blz. 9)

van de zandwinning zeer ruim kunnen zijn, er momenteel geen aanduidingen voorhanden zijn over de exakte impact op de visserij.

Nota van de redactie : Voor ons beduidt dit echter dat er dus wel nadelige gevolgen kunnen zijn, want we zijn altijd voorzichtig als we ergens van een officiële instantie horen dat er momenteel geen aanduidingen zijn over de terugslag op de visserij.

De West-Europese energieproblematiek heeft ongetwijfeld de exploratie en exploitatie van olie en gas in zee gestimuleerd, maar heeft voor de visserij niet te onderschatten gevolgen.

Vooreerst is het zo, dat visserijgebieden kunnen verloren gaan, namelijk daar waar olie of gas wordt gewonnen. Young vermeldt, dat volgens een rapport van de universiteit van Aberdeen, de boortorens, platforms en pijpleidingen in het zuidelijk gedeelte van de Noordzee een oppervlakte van ca 120 vierkante zeemijl beslaan. Mackey en Sadler geven voor de Britse olie- en gaswinningszone een gebiedsverlies van 190—830 vierkante zeemijl, al naar de veronderstellingen en aangewende berekeningsmethoden, hetgeen volgens de auteurs neerkomt op een verlies aan demersale vis van 260—1950 t of 235—2000 t, opnieuw volgens de gekozen opties. In verhouding tot de totale vangsten uit de Noordzee (in 1978 : ca 3,0 mln t) en de oppervlakte van de beviste gebieden, zijn deze data toch wel te relativiseren.

In hetzelfde verband is er de verplichting om rondom de platforms een veiligheidszone van 500 m te respecteren, hetgeen eveneens gebiedsverlies betekent. Waar dan tegenover moet worden opgemerkt, dat «de in volle zee gevestigde installaties en andere inrichtingen voor de exploratie en de exploitatie van de natuurlijke rijkdommen van het continentaal plat, niet tot gevolg mogen hebben, dat op niet te rechtvaardigen wijze overlast wordt aangedaan aan..... de visserij of het instandhouden van de levende rijkdommen van de zee.....»

Er moet eveneens worden bedacht, dat de boorinstallaties, zoals wrakken, enige aantrekkingskracht voor de vis en visserij kunnen hebben en dit zou dan als een positief element kunnen worden beschouwd. Rondom de installaties is de visserijintensiteit immers gering, is er voedsel en schuilplaats voor de vis en zelfs het geluid zou er de vissen aantrekken. Verschillende auteurs wijzen hierop, o.m. Mohr, de Groot, Olsen en Valdemarsen en Dijk, alhoewel in het «Report of the Special Joint Session on Effects of the Offshore Oil/Gas Industry on Fishing Operations» wordt aangestipt, dat over deze samenscholing weinig is bekend.

Verder kan in de nabijheid van boortorens de visserij ook onmogelijk worden of ernstiger hinder ondervinden en kan zich schade voordoen aan het vaartuig, voornamelijk aan de schroef. «De Visserijwereld» citeert dat het nonchalant omspringen met touwwerk, kabels en dgl. al taal van keren geleid heeft tot beschadigingen van de schroef of tot het verward raken ervan in de schroef van visserscheepen en dat Schotse vissers daarover weten mee te praten. Een en ander brengt dan ook verlies van vistijd en kosten mede.

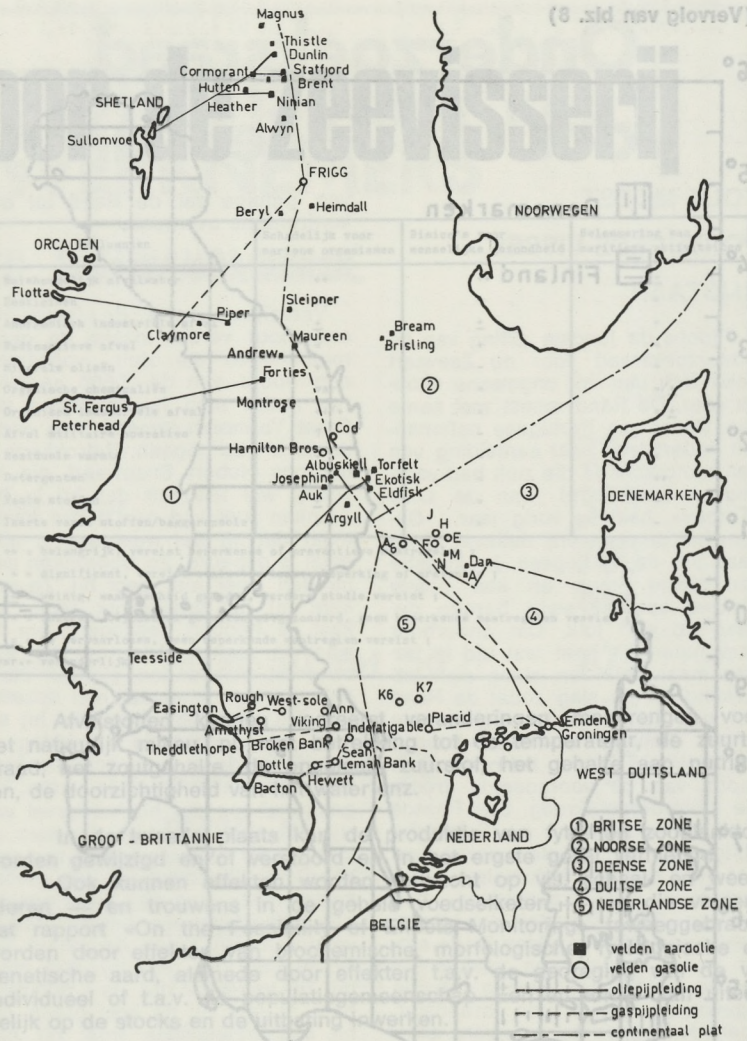
Ook het afvalmateriaal van de boortorens, zoals uitstekende resten van olieboringen, stukken pijpleidingen, schroot, dat op de zeebodem rust of afkomstig is van onderzeese winningsinstallaties en verlaten boorputten, werkt hinderlijk voor de visserij of kan schade brengen aan het vistuig, met uiteindelijk visverlet als resultaat. Hier kan o.m. worden verwezen naar Heyerdahl jr, Mc Diarmid, Mac Leninan, Allan en Rauck.

Mackay en Sadler merken op dat het Verenigd Koninkrijk, in 1975, onder de auspiciën van de «UK Offshore Operation Association», een compensatiefonds werd opgericht voor visverlet en schade aan vistuig. Het visserijbedrijf heeft met deze regeling ingestemd die blijkbaar voldoende geeft, gezien tijdens de periode 1974—1978, 364 gevallen werden ingediend en er slechts 8 werden verworpen.

Bij de normale winningsactiviteiten zelf is er de mogelijkheid dat heel wat verontreinigende stoffen in zee terecht komen, bijvoorbeeld bij de eventuele scheiding water-olie, het gebruik van additieven om de winning op te voeren, olie of gas die ergens ontsnappen of vrijkomen bij overslag in tankers en direkt in het zeewater terecht komen, modder en zuren — en dit alles kan schadelijke ecologische gevolgen hebben.

Tenslotte is er de verontreiniging ten gevolge van een ongeval, bv. een «blow out», die, afhankelijk van de aard van de olie, schade aan het milieu en de fauna kan toebrengen. Als voorbeelden zijn hier te vermelden : Santa Barbara (V.S. - 1969), Bravo-eiland (Ekofisk - 1977) en Ixtoc-1 (Golf van Mexico - 1979).

Tenslotte moeten de gevaren van bestrijdingsmiddelen voor de fauna worden vermeld die bij een «blow-out» en bij rampen worden aangewend.



Olie- en gaspijpleidingen, die het vasteland of de winningsinstallaties onderling verbinden en waarvan er enkele duizenden kilometers in de Noordzee liggen, kunnen, in functie van de plaats waar zij gelegd worden, verlies aan visgronden betekenen of het visserijgebied beperken. Allan zinspeelt hierop wanneer hij schrijft dat een toenemend aantal leidingen de weinig overblijvende visgronden voor de Britse vissers kruisen en vander Wal denkt in dezelfde richting wanneer hij vermeldt dat de noodzaak om bepaalde vereisten bij de ingraafdiepte op te leggen o.m. voortvloeit uit het feit dat pijpleidingen in intens beviste zones worden gelegd. Ook is het zo, dat een intensievere winning een groter pijpleidingsnet zal meebrengen.

Anderzijds kunnen pijpleidingen, zoals Louïs opmerkt, de visserijactiviteiten beperken. De Groot stipt aan dat sommige vissers vinden wanneer zij pijpleidingen naderen en opnieuw vieren eens de leiding voorbij.

Door vastraken kan zich eveneens schade aan en verlies van vistuig voordoen, met dan vangstverlies of visverlet en in het ergste geval kan zelfs het vaartuig vergaan.

De Groot citeert voor Nederland in 1975 8 gevallen van vastraken, verlies en schade en voor 1976, 10 gevallen. Heyerdahl jr. deelt mede dat er in Noorwegen, tot 18 augustus 1977, 1700 eisen tot schadevergoeding voor schade aan vistuig en vangstverlies werden genoteerd; 1379 eisen werden behandeld en 1050 kregen een vergoeding. Volgens «Fiskaren» was in 1979 vooral de Vikingbank een probleemgebied; in bedoeld jaar werden 473 schadegevallen gemeld tegenover 316 in 1978.

Omgekeerd is het mogelijk dat leidingen door vistuig worden beschadigd of stukgetrokken, met dan niet te voorzien directe of indirecte milieugevolgen (lekken, olie in zee, effecten van aangevende bestrijdingsmiddelen, brandgevaar). Verschillende factoren spelen hierbij evenwel een rol, o.m. ten aanzien van het vistuig (zwaarte en vorm van visbord, constructie van de schaatsen bij het boomkorrevistuig, sleep-snelheid, vislijnbelasting enz.) en de pijpleiding zelf (kwaliteit van het staal, elasticiteitseigenschappen, aard van de bekleding, wijze van ligen). Door o.m. Cartens, de Groot en Margets werd hierop gewezen en wijzigingen aan het vistuig werden dan ook voorgesteld.

(Vervolg toekomstige week)

Weetjes...

Een nieuw mosselveilingskantoor werd te Yerseke geopend op de voorlaatste dag van 1980. Het nieuw gebouw kost 9.500.000 fr. en de financiering hiervan gebeurde door het Mosselfonds, het Produktschap en door de schadevergoeding die men van de regering kreeg, die het oude kantoor onteigend had om werken aan de dijk en modernisering mogelijk te maken waarvoor het oud kantoor in de weg kwam te staan.

xxx

— Volgens een studie over de laatste twintig jaar komt in Nederland 65 pct van de mosselproductie uit de Wadden en 35 pct uit Zeeland. Vermits men aanneemt dat de Zeeuwse produktie stabiel is en de kwaliteit van de Zeeuwse mossel beter, gingen te Yerseke stemmen op om de Zeeuwse produktie op de voeren. En ze hebben gelijk.

xxx

— De Nederlandse vissers mogen in de Ierse Zee en in de wateren ten Westen van Ierland in 1981, respectievelijk 343 ton en 2000 ton haring vangen. De Noordzee, het Engels Kanaal, het Westen van Schotland (Hebriden) en de Keltische Zee zijn volgens de EEG-bepalingen voorlopig nog altijd verboden.

xxx

— De traditionele nieuwjaarsontvangst aan boord van het Nederlands hospitaalkerkschip De Hoop werd dit jaar op 2 januari gehouden in de haven van IJmuiden. De heer Thurmer, voorzitter van het HKS De Hoop hield er een toespraak en wees er op dat De Hoop in 1980 aan 330 schepen hulp geboden heeft, zowel medische, technische als geestelijke hulp. Een voorbeeld waaraan ons visserijwachtschip een lesje mag nemen.

xxx

— Door de toetreding van Griekenland tot de EEG, gaat praktisch de hele Middellandse Zee tot het werkterrein van de Gemeenschap behoren, via de kusten van Frankrijk, Italië en Griekenland, waarlijk over een kolossale grote kustlijn, mede door de grillige ligging van Italië met aan beide lange kanten de zee.

xxx

— De mosseleksport uit Nederland naar België liep in 1980 achteruit met 12 duizend ton het geen toch aardig wat is. De eksport naar Frankrijk liep over dezelfde periode met slechts 3 duizend ton achteruit. Het eigen verbruik in Nederland zelf ging daar

entegen vooruit met 4 duizend tonnen. De reden van de geringe Belgische invoer is waarschijnlijk gelegen in de grotere invoer van goedkopere mosselen uit Duitsland, waarvan de kwaliteit in elk geval de Hollandse niet evenaart. Uit Zeeland en de Wadden worden heel wat mosselen aangevoerd, maar het zijn eerder kleinere. De grote mosselen ontbreken, hetgeen natuurlijk een nadelige weerslag moet hebben op de consumptie. Naar het schijnt zou er een voldoende aantal grote mosselen aanwezig zijn in de Grevelingen, maar de openstelling van het Grevelingenmeer blijft op zich wachten.

xxx

— België is nog altijd het voornaamste uitvoerland voor de afname van Nederlandse mosselen. De cijfers geven dit duidelijk aan, namelijk 150 duizend mosselton voor België, 45 duizend ton voor Frankrijk, bijna 61 duizend ton eigen verbruik in het binnenland en 77 duizend ton voor de inleggerijen. Verder nog 3,5 duizend ton opgenomen door verscheidene landen samen.

xxx

— De Nederlandse Mosseladvieskommissie besloot 2 gulden per geleverde ton aan de Nederlandse kwekers terug te geven, daar het tegoed van het in het Mosselfonds gestorte bedrag de 2 miljoen gulden, hetzij bijna dertig miljoen B. fr. overschreden heeft. Bij het begin van het mosselseizoen 1980-81 was de heffing 7 gulden per ton. Vermits er nu 2 gulden terug gestort werd en vroeger al eens 3 gulden per ton is de heffing hierdoor teruggebracht tot slechts 2 gulden per ton. Dit als gevolg van het, als we het zo mogen uitdrukken, laag aantal mosselton dat moest opgevangen worden door het Mosselfonds. Er werd inderdaad slechts 4831 ton aan de kwekers terugbetaald tegenover 106 duizend ton bv. in 1977-78, dat in dit verband een rotjaar was.

xxx

— Frankrijk zal dit jaar 5,8 miljard B. fr. besteden aan het toezicht op zijn kusten tegen de zeebezoedeling om vooral ongevallen te vermijden zoals deze met de «Amoco-Cadiz». Hiertoe behoort ook het inzetten van elf vaartuigen en drie vliegtuigen die tot de nationale marine behoren. Verder zal in samenwerking met Groot-Brittannië de trafiekregeling in het Kanaal nog verbeterd worden en de Franse regering heeft reeds besloten tot de studie van een betoning en bebakening van de gescheiden

vaartroutes in het Kanaal en Nauw van Kales.

xxx

— Het Europees Parlement te Straatsburg heeft verleden week een belangrijk debat gewijd aan de bezoedeling van de zeeën en oceanen en de houding van de regeringen aangeklaagd, die nog niet tot ratifikatie van de internationale verdragen ter voorkoming van de bezoedeling op de oceanen zijn overgegaan.

xxx

— Ter hoogte van de kusten van het Britse Falmouth ligt een groot aantal fabriekschepen waarvan een dertigtal uit de Oostbloklanden, om de makreel, gevangen voor de kusten van Cornwall hoofdzakelijk door Britse seinetrelers, aan boord te nemen en te verwerken. Er zijn ondermeer 11 fabriekschepen uit Rusland, 11 uit Oost-Duitsland, 5 Bulgaarse, 3 Roemeense en voor het tweede jaar na elkaar heeft ook Egypte 4 fabriekschepen gestuurd.

xxx

— Het groot aantal fabriekschepen dat voor Falmouth ten anker ligt om er de makreel te verwerken die vooral door Britse, Schotse en nu zelfs door de modern gebouwde en onlangs afgeleverde Ierse seiners overgeladen wordt, heeft toch ook bepaalde kringen argwanig gemaakt, voor de bezoedeling die de aanwezigheid van dergelijke vloot voor de rede van Falmouth moet teweegbrengen. Er wordt wel veel verwerkt van de vis en van het afval vismeel geproduceerd, maar men zit er toch ook met het keuken- en menselijk afval van zoveel schepen met voor sommigen een bezetting van meer dan honderd man.

xxx

— De directeur van het Nederlandse Veilingsmosselkantoor te Yerseke, de heer J. van Splunter bereikte de pensioengerechtigde leeftijd en werd ter gelegenheid van de officiële opening van het nieuw mosselkantoor, letterlijk en figuurlijk in de bloemen gezet. In 1935 in het Centraal Verkoopkantoor als jongste bediende binnengekomen, bracht de heer Splunter het tot directeur. Onze hartelijke gelukwensen.

xxx

— De vroegere IJM 287, een oude haringlogger, die vijf jaar geleden omgebouwd werd tot een vrachtschipje voor de kustvaart en die een motor van slechts 280 PK heeft, werd nu voorzien van bijkomende masten voor 400 m² zeil. Gezien het vaartuig lang geleden als motor-zeillogger gebouwd werd, was het vaartuig hiertoe geschikt.

xxx

— In de Oostendse afslag waren maandag 19 januari zware Hollandse jories aanwezig om de haringbijvangsten, onmiddellijk na de afslagbeurt op te laden en

naar hun bestemming te voeren. Er wordt natuurlijk door de Nederlanders via een Oostendse uitvoerder gekocht.

xxx

— In de Baai van St Brieuc in Frankrijk, bekend voor de visserij op de St Jakobsschelpen, werd deze visserij begin januari tot 20 januari stilgelegd na overeenkomst tussen de vissers en de handel. Inderdaad was, na kerstdag en nieuwjaar, de vraag gevoelig teruggelopen en de prijzen van de St Jakobsschelpen in de afslag ondergingen hiervan de nadelige weerslag. Men zou dit best ook eens bij ons overwegen met de haring. De prijs hiervan, mede door de grote aanvoer en ook door het feit, dat er heel wat klein grut tussen zit, is zo gevoelig achteruit gelopen, dat men er best aan doet enkele dagen over te slaan. Men zal dan mogelijk zoveel verdienen in één enkele reis dan nu in twee reizen samen.

xxx

— Te Paimpol in Frankrijk zal een kleine werf zich nu toeleggen op het bouwen van kleine vissersvaartuigen in aluminium. Het prototype is 10,60 m lang, 3,80 m breed en 1,20 m diepgang, voorzien van een motor van 100 tot 200 PK. De ganse romp zou slechts 3 duizend kg wegen. Voordelen zijn gemakkelijk onderhoud, geringe waterverplaatsing en bijgevolg minder brandstofverbruik en beterkoop dan de stalen vaartuigen.

xxx

— Te Lorient zijn in de eerste week van het jaar reeds twee Spaanse treilers opgebracht door een Frans wachtschip. Beide vaartuigen visten zonder vergunning en met een illegale maaswijdte. Men zou inderdaad geen Spanjaard moeten zijn. Verder gaat het hier dan nog om treilers en schippers die reeds voor dergelijke feiten opgebracht werden.

xxx

— In 1979 heeft «Taiwan», het eiland voor de Chinese kust dat zich nationalistisch China noemt, voor 5,5 miljard B. fr. paling uitgevoerd, waarvan 95 pct naar Japan en de overige 5 pct naar Hong-Kong. Taiwan zal zich in 1981 bemoeien om de uitvoer nog op te drijven en nu ook naar de Europese landen trachten uit te voeren.

xxx

— Het Frans vissersvaartuig, de 54-meter «Otter-Bank» waarover de Britten in hun vakpers vuur en vlam spuwden omdat dit vaartuig grote hoeveelheden haring aan land zette te Boulogne, heeft in 1980 de blauwe wimpel veroverd voor het vaartuig met de grootste jaarbesomming. Het schip verwezenlijkte een brutobesomming van 71 miljoen B. fr. hetgeen het ver boven de andere Franse vaartuigen plaatst. Als de Britten dit zullen lezen, zullen zij er zeker de illegale haringvisserij bij te pas brengen.

WEETJES

— Een Japans onderzoekings-team heeft een verwerkingsprocédé voor de schaal van de krab op touw gezet, waardoor deze eveneens in de voeding kan worden opgenomen. De basissubstantie van de schaal, het zogenoemde «chitkin» kan eveneens verwerkt worden voor aanwending in de textiel en in de farmaceutische nijverheid. Men kan dan wel inderdaad van de krab zeggen dat alles er aan goed is.

xxx

— De drie Franse vissersvaartuigen die in 1980 de grootste besommingen verwezenlijkten, zijn allen hektreilers van 54 meter, uitgerust met een motor van 2000 PK. De twee eersten meten 593 BRT. De eerste de «Otterbank» besomde 71 miljoen frank, de tweede de «Mousse» 70 miljoen en de derde de «Sainte Claude» 69 miljoen. Dit niettegenstaande het binnenliggen voor twee maand als gevolg van de juli - augustus - staking in 1980.

xxx

— Eerder in januari werden 12 vissersvaartuigen uit het Franse Etaples plotseling verrast door een opzettende storm kracht 9-10 en moesten hun heil gaan zoeken in de haven van Duinkerke. Daar werd een ganse rij vrachtwagens geharterd om de vis naar de afslag van hun thuishaven Etaples over te brengen.

xxx

— De treiler «Divin Rédempteur» uit het Franse Etaples werd op het nippertje van de ondergang gered, toen het vaartuig zich voor de kust van Duinkerke bevond en op een zich onder water bevindend voorwerp stootte. Het schip maakte veel water en dit begon reeds over dek te spoelen toen een sleepboot uit Duinkerke zich nevens het vaartuig kon opstellen en zijn pompen in werking stelden. Het vaartuig werd drijvende gehouden en te Duinkerke binnen gesleept, waar de zich aan boord bevindende vis nog kon gelost worden.

xxx

— In Frankrijk hebben de producentenorganisaties een voorstel ingediend tot verhoging van de opvangprijzen van de vis en het inbrengen in de opvangregeling van enkele vrije soorten. Dit zouden dan Franse nationale opvangprijzen worden waarvoor de producentenorganisaties nu trachten een overeenkomst te bereiken met de kopersorganisaties.

xxx

— Volgens berichten uit Boulogne, is het dank zij de haringcampagne dat het seizoen en zelfs de jaaromzet van vele reders gered werd, vooral gezien de wekenlange stakingen. Aldus werd er te Boulogne in 1980 toch bijna 4 duizend ton meer vis aangevoerd dan in 1979. In waarde bleef de aanvoer echter praktisch gelijk, terwijl de gemiddelde prijs van de vis zelfs met 3 pct daalde.

SLECHTS KLEINE MAKREEL OP ZUIDKUST VAN ENGELAND

Het makreelseizoen op de zuidwestkust van Engeland is in die mate een tegenvaller, dat de vaartuigen doorgaans gekonfronteerd worden met kleine makreel.

Het voorgaande jaar ving men makreel met een gemiddeld gewicht van 400 gram, hetzij 5 stuks in twee kg. Dit jaar wordt dit in de meeste gevallen 10 tot 12 stuks in één enkele kg. ! Dergelijke makreel kan niet, of zeer moeilijk afgezet worden voor consumptiedoeleinden.

Rokerijen en verwerkingsbedrijven hebben er geen belangstelling voor en ook de faktorijschepen nemen ze slechts op tegen vismeelprijzen. Toen de problemen van de kleine onovlwassen makreel bekend werden, heeft het hoofd van de Britse visserij-inspektiedienst zich naar Falmouth begeven om in een onderhoud met de schippers, de problemen te bespreken. Stalen van de gevangen makreel werden medegenomen voor wetenschappelijke vaststellingen.

Sommige schippers stelden zelfs voor, het makreelseizoen te sluiten omdat verder vissen zou aanleiding geven tot een gevaarlijk aantasten van de makreelstocks. Dit zou echter een regeringsbeslissing moeten zijn omdat anders bepaalde schippers zich niet aan een vrijwillige stop zouden gelegen laten en toch maar zouden voort vissen, waardoor de vrijwillige overeenkomst tussen de reders onmiddellijk op de helling zou komen te staan.

De regeringsvertegenwoordiger wenste echter vooraf de resultaten van een onderzoekskommissie af te wachten om dan, eventueel en dit slechts met instemming van de betrokken producenten, een vangstop af te kondigen.

In het zoeken naar grote makreel zijn sommige Engelse en Schotse schippers zelfs tot de Scilly-eilanden hun geluk gaan beproeven en 70 mijl noord van Lands'End. Wel werd beter en groter makreel gevonden in Hurp-Deep ten Noorden van de kanaaleilanden Guernsey.

In elk geval is het een streep door de rekening van heel wat reders en schippers die vast op een goed makreelseizoen gerekend hadden voor de Engelse zuidkust.

Indien we hier onze aktiviteit moeten staken, meenden enkele schippers dan kunnen we gaan oplicgen tot einde juni.

Toen het bericht doorkwam dat Deense en Noorse treilers toch aan vangsten grote kwaliteitsmakreel geraakten ten Noorden van „Butt of Lewis” wensten zelfs bepaalde schippers hun huidige vangstplaatsten te verlaten. Tegenover de verwondering van de Schotse schippers die aangaven dat de visserij in deze aera, die onder meer de Minch bevat, toch sinds 16 november gesloten was, moesten zij vernemen, dat deze in het kader van het vergunningssysteem sinds 15 januari terug geopend werd ! Of de schippers echter het risico van een verhuus naar het Noorden zullen opnemen, waarvan het welslagen nog moet bewezen worden, is echter een open vraag.

NOG SLECHTS NEGEN FRANSE DIEPZEETREILERS

Van de grote vloot Franse diepzeetreibers die verre campagnes deden voor enkele maanden in de wateren van Canada, Nieuw - Zeeland, de Barentssee en het Noorden van Noorwegen, die eens de roem van Fécamp, St. Malo en zelfs Bordeaux, La Rochelle en Lorient uitmaakten, zijn er heden ten dage nog slechts negen overgebleven. De andere werden verkocht, ontmanteld of liggen op. Zelfs van deze negen nog overgebleven diepvriestreibers zijn er nog een paar waarvan de toekomst aan een zijden draadje hangt.

Gelukkig voor de anderen was de eerste campagne van '80 in de Golf van de St. - Laurentsroom (Canada) en voor Nieuw-Zeeland ten Noorden van Canada, zeer renderend, hetgeen vooral de rederij «Pleven» er een beetje terug bovenop heeft geholpen. De campagnes in de Noorse wateren of ter hoogte van Groenland die later in 1980 volgden, waren echter ontgoocheld. De overgebleven negen treilers maken zich nu klaar of zijn wellicht reeds vertrokken voor hun eerste campagne van het jaar 1981 in de Golf van de St. - Laurentsroom. Frankrijk heeft inderdaad daar nog visrechten tot 1986.

Men heeft terug goede hoop dat de visserij in de St. - Laurentsgolf en voor Nieuw - Zeeland goed zal zijn, gezien de politiek van beschermende maatregelen die Canada in deze gebieden heeft genomen nadat de visserijgrenzen uitgebreid werden tot 200 mijl uit de kust. Dit resulteerde in een aangroei van de visstocks, waardoor de visserij terug renderend werd. Hetzelfde kan niet gezegd worden van Noorwegen waar al teveel vis weggevangen wordt voor vismeeldoeleinden en er van beschermingsmaatregelen tegenover de eigen vloot praktisch geen sprake is. Men vreest dan ook in Franse kringen van de diepzeefloot dat de eventuele Noorse campagnes die na de eerste Canadese campagne normaal plaats grepen, terug een ontgoocheling zal worden. Daarbij komt nog dat nog altijd geen bilaterale visserij-overeenkomst door de EEG met Noorwegen gesloten werd als gevolg van het mislukken van de onderhandelingen onder de «Negen» zelf, om tot een gemeenschappelijk visserijbeleid te komen. Anderzijds had Noorwegen op het laatst van 1980 in een kwade bui, de vissersvaartuigen van de EEG uit de 200 mijlszone verbannen omdat, volgens Noorwegen, het aan de EEG toegelaten contingent in de Noorse wateren reeds gevoelig overschreden was volgens inlichtingen in Noors bezit.

Dit alles zal natuurlijk eventuele onderhandelingen over een bilateraal visserij-akkoord met Noorwegen niet vergemakkelijken.

In elk geval dringt de Franse verre-visserij er bij de regering op aan, zoveel mogelijk uit te zien naar bilaterale overeenkomsten met landen die over visrijke kustgebieden beschikken. Deze overeenkomsten moeten natuurlijk via de EEG geschieden. Anderzijds wordt er ook op gewezen dat Rusland visserijvergunningen vraagt rond de Kerguelen-eilanden, Franse eilanden gelegen tussen de Westkust van Amerika en Indië. Nu meent de woordvoerder van de Franse verre-visserij dat hierin misschien wel een mogelijkheid zit om, tegenover de toelating voor de Russische schepen in de wateren van de Kerguelen te vissen, Franse rechten om in de Barentssee te vissen kunnen afgedwongen worden. Ook de Fransen hebben het zelf reeds geprobeerd rond de Kerguelen, maar met zeer matig succes. Een experimentele visserij vanwege de Russen met Franse toelating en met een Franse inspekteur aan boord van het Russische vaartuig, deed het echter beduidend beter. De Russen zouden nu graag in de Kerguelen-zone gaan vissen. Het is begrijpelijk dat de Franse verre-visserij hiervan wenst gebruik te maken om in Russische wateren een equivalent te mogen vissen. In elk geval wijst dit op de harde strijd die de Franse verre-visserij voert om minstens de nog overgebleven 9 Franse diepvriestreibers in bedrijf te houden, waardoor toch ook heel wat werknemers uiteindelijk hun werk zouden kunnen behouden.

Het is daarom dan ook des te onbegrijpelijker dat de Franse syndikaten de pogingen van deze rederijen om economischer te varen door het verminderen met een paar eenheden van het bemanningseffectief, niet aanvaarden.

Ook hier is de vernielzucht van de economie, het syndikaal taboe van een bende, die alleen daar op uit is.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Vrijdag en maandag kregen we vis op de Oostendse markt, de andere dagen kregen we vooral haring. Maandag grote vangsten die spotgoedkoop verkocht werden. Dinsdag ging de prijs plots stijgen toen een derde belangstellende interesse toonde en de coalitie meer moest geven dan zij van plan was. De haringprijs steeg dan ook in één en dezelfde beurt van 395 fr per ben naar 480 fr per ben. Dat zulks bij een vangst van 850 bennen een duidelijk verschil uitmaakt is gemakkelijk te verstaan. Maandag een vole mijn vis, twee IJslandse vangsten en een vijftal kanaalvangsten. Meer variatie dus in de aanvoer en een gevoelige stijging van de aanvoer van rog. Keilrog kreeg tot 75 fr en bleef dus duur, de andere rogsoorten schommelden tussen 50 en 68 fr. Gul en wijting werden vooral vrijdag gebracht. Wijting was maandag duurder, kleine sortering liep toen op tot 27 fr en grote wijting kreeg tot 36 fr het kg. Kabeljauw werd maandag verkocht tussen 55 en 75 fr volgens de kwaliteit. Erg goede prijzen werden nog steeds genoteerd voor tong, tarbot, griet en staart, de zogenaamde fijne soorten. Zonnevis, waarvan een 20-tal bennen aangevoerd werden kreeg tot 207 fr het kg. Voor schol lag de prijs tussen 19 en 30 fr. en steenschol ging van de hand tussen 52 en 160 fr het kg.

De IJslandse soorten zijn verkocht tegen een gemiddelde prijs van zowat 44 fr het kg met rode zeebaars en schelvis als meest gebrachte soorten. Rode zeebaars zakte van 45 naar 29 fr het kg, schelvis noteerde tussen 40 en 6 fr. Voor blauwe leng, waarvan de aanvoer niet bijzonder ruim was, noteerden we tussen 61 en 65 fr het kg. Koolvis bleef eveneens duur en kreeg tot 45 fr. Schotse schol, ook erg schaars liep op tot 5 fr het kg. Een opbrongst van 1 miljoen 829.088 fr werd genoteerd voor de O.81, dit schip loste hiervoor ongeveer 780 bennen.

De garnaalaanvoer blijft klein, de prijzen schommelden tussen 79 en 168 fr, deze laatste prijs werd zaterdag betaald.

OOSTENDÉ

VRIJDAG 16 JAN. 1981

KANAAL				
O.518	19	30	3410	1.016.6771
WEST				
Z.62	10	240	—	426.795

O.26	9	210	—	352.950
O.285	10	230	—	391.610
Z.72	20	200	790	627.213
KUST				
N.3-O.279	1	5	12.550	192.188
O.141-				
O.369	1	7	7.700	124.970

MAANDAG 19 JAN. 1981

IJSLAND				
O.81	18	780	—	1.829.088
O.216	18	555	—	1.236.690
KANAAL				
O.68	20	110	2945	869.702
O.118	16	200	—	600.142
N.719	16	235	330	781.331
Z.705	15	90	1980	715.743
O.206	15	220	—	738.245
Z.583	17	330	1500	1.007.041
Z.183	15	210	1530	799.301
WEST				
Z.38	14	370	—	668.110
N.752	11	120	—	285.372
MONKEY BANIJ				
O.232	5	290	—	591.878
KUST				
O.127-				
O.303	1	—	50.000	200.430
O.123-				
O.306	1	—	52.850	189.600
O.135-				
O.275	1	—	56.800	228.872
O.141-				
O.369	1	—	68.050	280.388
O.127-				
O.303	1	—	51.00	351.800
N.31-				
O.279	1	17	54.650	383.330
O.135-				
O.279	1	30	39.000	262.610

DINSDAG 20 JAN. 1981

O.123-				
O.306	1	2	40.700	251.443
N.3-				
O.279	1	3	16.500	129.310
O.141-				
O.369	1	—	42.850	403.302

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 15 JAN. 1981

Z.40	227.160
Z.525	471.570
Z.289	1.405.570
Z.569	448.590
Z.189	657.650
Z.600	214.580
	3.425.070

VRIJDAG 16 JAN. 1981

WEST				
Z.41	—	90	5	202.630
Z.484	400	70	9	309.340
Z.542	—	80	8	157.550
				669.520

MAANDAG 19 JAN. 1981

KREEFTENPUT				
Z.431	—	200	9	342.170
Z.573	—	200	14	485.685
Z.307	—	200	14	413.945
WEST				
Z.181	—	150	9	278.270
Z.408	800	60	—	389.181
Z.12	700	50	—	321.643
Z.533	200	100	—	295.040
Z.589	400	180	—	454.339
Z.19	1500	300	13	1.114.032
Z.16	3000	350	—	1.602.954
KUST				
Z.12	700	50	—	321.643
Z.507	1100	100	14	604.910
Z.321	1000	65	—	583.120
GUL				
Z.554-Z.538				32.380
Z.201-Z.560				32.160
Z.570-Z.601				37.350
Z.55-Z.437				18.210
Z.400-Z.548				34.840
Z.472-Z.471				24.720
Z.403-Z.501				30.510
				7.124.459

DINSDAG 20 JAN. 1981

Z.596	2000	400	—	484.749
Z.564	1200	100	—	678.597
Z.576	1000	300	—	1.183.405
WEST				
Z.98	1400	400	—	1.369.262
				4.716.013

WOENSDAG 21 JAN. 1981

WEST				
Z.582	7	895	135	460.177
Z.42	10	1580	285	819.940
Z.86	12	4380	330	1.700.050
Z.27	2	3357	350	1.324.090
Z.27	10	1600	155	758.300

VERWACHTINGEN

MAANDAG 26 JAN. 1981

IJSLAND :

O.202 (800 m. t.t.z. 80 kab.-gul, 50 kools, 100 wijting en totten,	400
--	-----

bonen ,300 Schotse schol, 120 leng, 20 varia.)
O.317 (1200 m. t.t.z. 40 kab.-gul, 75 kools, 170 wijting en totten, 560 bonen, 15 staart, 170 bl. leng).
O.129.

KANAAL
Z.34; Z.180

WEST
O.35; O.83; O.243; O.134; N.706; N.708; N.759; Z.47.

DINSDAG 27 JAN. 1981 z

WEST :
O.114; N.45; N.597

WOENSDAG 28 JAN. 1981

WEST
O.26; Z.502

UURTABEL DER

OVERVAARTEN

Uurtabel der overvaarten voor de week van 25 tot 31 januari 1981

— Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks
Dagelijks te 0130 0735 1005 en 1440

— Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks
Dagelijks te 2000
Dagelijks te 1700 2300 behalve op 31 januari 1981

Op 27, 28, 29 en 30 januari 1981 afvaart te 0500

— Afvaarten uit Oostende naar Folkestone

Dagelijks te 0515
Op 26, 27, 28, 29, 30 en 31 januari 1981 afvaart te 0330 en 0640
— Afvaarten uit Dover Western Docks

Dagelijks te 1140 1545 1910
— Afvaarten uit Dover Eastern Docks

Dagelijks te 2359
Dagelijks te 0300 behalve op 25 januari 1981

Dagelijks te 0700 behalve op 25 en 31 januari 1981

Dagelijks te 0900 behalve op 26 januari 1981

Dagelijks te 1100 behalve op 31 januari 1981

— Afvaarten uit Folkestone
Dagelijks te 2245

Op 26, 27, 28, 29 en 30 januari 1981 afvaarten te 0010 en 2055

Op 25 januari 1981 bijkomende afvaart te 2055

Op 31 januari 1981 bijkomende afvaart te 0010.

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
☎ 031-742051

(5723V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	19-1-81
Grote schelvis	54,80- 61,—
Middelmatige sshellvis	45,80- 47,80
Kleine schelvis	31,40- 41,40
Kabeljauw	49,60- 59,—
Gul	43,60- 50,20
Wijting	37,— 38,40
Schaat	48,— 71,20
Zeebaars	38,60- 44,60
Leng	53,40- 65,40
Schartong	25,— 50,40
Heilbot	145,— 241,—
Koolvis	45,40- 51,—
Hondstong	35,20
Zeeewolf	.....
Staart	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	19-1-81	20-1-81	21-1-81
Lappen	156-227		
Grote	279-320		
3/4	299-320		
Blok	279-306		
Voor-kleine	242-265		
Kleine	.....	
Slips	.....	

Zeebrugge

Grote	.....	
Blok	.....	
Fruit	.....	
Schone kleine	.....	niet medegedeeld	
Kleine	.....	
Tout petit	.....	
Slips	.....	

Nieuwpoort

I	.....
II	.....
III	.....
IV	.....
V	.....
Kleine	.....

PLADIJS

Oostende

	19-1-81	20-1-81	21-1-81
Grote	19- 21		
Grote iek	19- 22		
Kleine iek	19- 22		
Derde slag	—		
Platjes	17- 20		

Zeebrugge

I	.....	
II	.....	
III	.....	niet medegedeeld	
IV	.....	
V	.....	

Nieuwpoort

	19-1-81	20-1-81	21-1-81
Moeien	-	-	-
Grote pladijs	40- 50	-	40- 50
Platjes	45- 55	-	45- 55
Drielingen	25- 35	-	24- 32

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

16-1	9		3.204.017		
19-1	20		12.238.523		
20-1	6		810.875		

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

15-1	3	152	16.179	187	124
17-1	2	88	13.852	147	168
19-1	6	509	46.752	85	103
20-1	3	285	26.996	79	104

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

19-1	3	8.100	367.167		
21-1	1	5.566	175.368		

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

19-1	4	425	41.460	89	103
21-1	3	243	23.081	88	97

NIEUWPOORT

MAANDAG 19 JAN. 1981

N.709	203.707
N.88	31.840
N.700	31.840
N.172	27.980
N.788	27.980

Op de maandagmarkt was de aanvoer schaars, dit door het aanhoudende stormweer der voorbije week. Slechts één vaartuig van de West loste zijn vangst en twee koppels spanvisseris slaagden erin een slechtweerreisje aan wal te brengen. De vraag overtrof ruimschoots het aanbod, zodat voor alle soorten een dure prijsnotering geboekt werd. Varia werd tegen 90 à 220 fr. he kg, dit in verhouding der soort aan de man gebracht. Griet tegen 225 fr het kg en tongschar tegen 100 156 fr het kg. Grote pladijs kreeg 40 à 50 fr het kg, middenslag of drieling pladijs 45 à 55 fr het kg en visjes 25 à 35 fr het kg. Kabeljauw noteerde men aan 4.100 tot 4.750 fr de ben, gul aan 2.250 tot 3.500 fr de ben. De weinig aangevoerde rog kende zijn afzetgebied tegen 70 à 80 fr het kg, de doornhaai tegen 50 à 55 fr het kg, terwijl men voor zeehond 1700 à 2000 fr de ben betaalde. Grote wijting werd tegen 2.050 à 2.300 fr de ben opgekocht en kleine wijting tegen 1.200 à 1.700 fr de ben. Grote zandschar noteerde men aan 2.250 fr de ben, kleine zandschar aan 2.250 fr de ben. Een goed marktverloop met dure prijsnoteringen doch met een groot tekort aan Westvis om aan de handelsbehoefte te voldoen.

Slechts één vaartuig van de West loste zijn vangst op de woensdagmarkt. Er was geen aanvoer van tong en variatie. Slechts de traditionele Westvissoorten werden in geringe mate aangevoerd. Er was ruime belangstelling vanwege de handelaars, zodat alle genoteerde prijzen lonend genoemd konden worden. Grote pladijs kreeg 2.000 à 2.500 fr de ben, middenslag- of drieling pladijs 2.250 à 2.750 fr de ben en platjes 1.250 à 1.750 fr de ben. Kabeljauw noteerde men aan 4.100 tot 4.750 fr de ben en gul aan 2.250 à 3.500 fr de ben. Rog haalde van 70 tot 80 fr het kg en knorhaan van 46 tot 50 fr het kg. Grote wijting bleekte men aan 1.600 tot 1.800 fdre ben en kleine wijting aan 1.400 tot 1.600 fr de ben. Tongschar noteerde men aan 120 tot 150 fr het kg, grote zandschar aan 2.250 fr de ben en kleine zandschar aan 1.500 fr de ben. Tevens losten de N.88 en de N.700 ongeveer 13.500 kg haring en lukten de fraaie besomming van 80.535 fr. Eveneens konden de garnalvisseris door de weerkentering hun visserij bedrijven en losten 243 kg garnaal tegen de prijs van 88 à 97 fr het kg. Een goed marktverloop met een lonende prijsnotering voor iedere soort.

PUBLICITEIT

IN

HET

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN

DINSDAG 21 JAN. 1981

1 vangst : 13.650 kg 80.535 fr

WOENSDAG 21 JAN. 1981

N.738	175.368
N.88	40.267
N.700	40.267

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	19-1-81	-	20-1-81				19-1-81 21-1-81
Grote tarbot	313-355						
Middelmatige tarbot	245-258						
Kleine tarbot	213-235						
Grote griet	170-176					225	
Middelmatige griet	143-155						
Kleine griet	101-121						
Grote schelvis	57- 60						
Middelmatige schelvis	45- 51						
Kleine schelvis	21- 35						
Grote heek	45-115						
Middelmatige heek							
Kleine heek							
Lom							
Leng							
Rog	26- 70						
Keilrog	60- 75						
Rog						80	
Tilten						75	
Scherpstaarten						70	
Halve mans						70	
Teelt							
Katrog							
Kabeljauw	50- 75						
Grote gul	22- 65					82- 9	80- 9
Middelmatige gul						45- 70	45- 70
Kleine gul							
Hozemonddhamme							
Grote wijting	21- 37						
Kleine wijting							
Schar	15- 22						
Steenschol	33-157						
Zeehaai							
Hondshaai							
Doornhaai							
Pieterman							
Makreel							
Horsmakreel							
Zeekeeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal							
Schartong							
Volle haring							
IJle haring							
Haringshaai							
Steenholk							
Heilbot							
Steur							
Koolvis							
Zeewolf							
Pollak							
Zonnevis							
Koningsvis							
Vlaswijting							
Zeeduivel	98-232						
Schotse schol							
Zeehond							
Bot							
Rode poon (roobaard)	35- 55					34- 40	
Grauwe poon (knorhaan)	31					14-	14
Rode knorhaan	48- 70					45-	46- 50
Posten							

Lees "HET VISSERIJBLAD"

FRANKRIJK BESCHULDIGT OM BEURT DE BRITTEN, DENEN EN NOREN VAN ILLEGALE VISSERIJ !

BRITTEN 150 DUIZEND TON BOVEN MAKREELKWOTA

Na de herrie in het Brits parlement en beeldopnamen in de Britse vakpers van de grote haringaanvoer in Boulogne, samen met een georchestreerde hetzekampagne tegen Frankrijk, heeft de «From - Bretagne» nu op haar beurt de Britten in hun hemd gezet, mede de Denen en de Noren. Als dit zo voortgaat, dan zal, minstens wat de visserij betreft, binnenkort absoluut geen enkel EEG-beleid meer mogelijk zijn.

In het bijzonder wordt het schijnheiligheid genoemd vanwege de Britse pers en vanwege de Britse betrokken kringen waar zij beweren, dat de Britse seinenettreilers vrijwillig hun wekelijksse kontingenten makreel van 120 ton tot 70 ton teruggebracht hebben. Werkelijk geen dergelijke praktijken die de Britse seiners voor de eigen kust van Devon getracht aan te tonen, hoe de Britten bekommerd waren en zijn voor de bescherming van de visstocks. Inderdaad hebben de 9 Britse seiners die te Lorient en te Concarneau hun makreel aan wal gezet hebben, per aanvoer telkens hoeveelheden tussen 200 en 500 ton aan wal gebracht. Meer nog, een derde deel van de aangevoerde makreel bestond uit onvolwassen en kleine makreel, die ofwel naar de vismeel verwezen werd of weer in het water gedumpt. Zelfs haalt de Franse vakpers aan, dat gelijke praktijken die de Britse seiners voor de eigen kusten van Devon toepassen, namelijk het over boord dumpen van grote hoeveelheden onvolwassen makreel, aanleiding gegeven hebben tot grote protesten vanwege de kustvissers, fuikenzetters en schelpenvangers, die door dit dumpen van dode makreel voor onoverkomelijke moeilijkheden staan in hun eigen visserij. De zeebodem zou er rot zijn van de hoeveelheden gedumpte dode makreel. Dezelfde Franse Federatie van Bretagne klaagt ook het feit aan, dat deze Britten met 16 mm-netten vissen en met machtige motoren die alle leven, tot de kleinste pootvisjes toe wegvissen. Nu reeds werd berekend dat de Britten zowat 150 tot 200 duizend ton makreel boven hun kwotum gevestigd hebben en dat er absoluut geen controle is bij het overladen van makreel op de vreemde fabrikschepen. Dit komt, aldus de FROM - Bretagne, overeen met vissen van een beschermde soort zonder kwota.

Ook wat de haring betreft, wensen de Fransen één en ander uit de doeken te doen. In 1979 werd er door de leden van de Gemeenschap zowat 112.904 ton haring officieel aan wal gezet, waarvan 71.000 ton door de Deense vissers en 27.000 ton door de Ieren, cijfers, die volgens de Fransen ook wel met een korreltje zout mogen genomen worden. Verder wijzen de Fransen er op, dat de uitroeiing van de haring zeker niet door de Franse vissers gebeurde, maar door de Denen, de Noren, de Schotten en de Russen vóór de invoering van de 200 mijlzone. De Fransen die hiervan mede het gelag helpen betalen, verwijt men na een beperkte haringvisserij. De Noren alleen reeds hebben meer dan 10 miljoen ton Noordzeeharing voor vismeeldoelinden aangevoerd. De Denen zelf vissen reeds 15 jaar voor de vismeelfabrieken en gaan verder door nog ieder jaar voor 1 miljoen ton vis aan te voeren voor industriële verwerking. Nu dat zij, in het bijzonder de eigen wateren ledig gevestigd hebben, gaan zij nu onder de Britse kust vissen op de «pout» met kleine mazen, hetgeen hun toelaat grote hoeveelheden kleine wijting en totten weg te vangen. Dit is trouwens één der redenen waarom de Britten, namelijk voor de bescherming van de wijting en kleine schelvis, een verbod voor het vissen op pout ingesteld hadden, waardoor voornamelijk de Denen gevisseerd werden, wel wetende dat door deze visserij, onkontroleerbare massa's kleine wijting en schelvis gevangen werden.

Hierdoor werden grote hoeveelheden konsumptievis veroordeeld voor vismeeldoelinden.

Bepaalde Noorse seinenettreilers hebben zich zelf, met medeplichtigheid van Britten, onder Brits paviljoen weten te plaatsen om de Britse makreel te vissen. Als bewijs halen de Fransen onder meer het feit aan van een Noorse treiler onder Britse vlag, die onlangs makreel aan de wal zette te Lorient.

Volgens de Bretoense Federatie FROM wensen de Britten zich in een kleedje te steken van beschermer van de visstocks en dit imago bijzonder te Brussel te laten ingang vinden. Verder verwijten de Fransen aan de Britten hun hebzucht om het leeuwenaandeel van de viskwota in de Noordzee en elders naar hun kant te krijgen, terwijl zij zelf niet in staat zouden zijn als gevolg van hun verouderde diepzeetreibers, om met hun huidige vloot deze kwota aan te kunnen.

Dit alles laat duidelijk uitschijnen, dat het niet te goed botert onder de lidstaten van de Gemeenschap en dat het huidige kwota-systeem gevoelig in het gedrang gebracht wordt, zodat men wellicht toch nog verplicht zal worden andere oplossingen te zoeken of toe te passen, onder meer, zoals wij het bij herhaling voorgesteld en verdedigd hebben, deze van het verbieden van de kuststroken voor vaartuigen die een bepaalde tonnage en een bepaald P.K.-vermogen overtreffen, het opvoeren van de netmaaswijdten, het verbod op het vissen van soorten die kuitziek zijn, het verbod te vissen op industriële visserij, dat wij zeggen eveneens een tijdelijk verbod van vissen op deze soorten, enz.....

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagdagmarkt van 13 januari werd aangevoerd : 825 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 17 kisten wijting en 8 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 40 kg : kabeljauw één 150-84; kabeljauw twee 148-90; kabeljauw drie 146-90; kabeljauw vier 134-92; kabeljauw vijf 128-104; schelvis vier 124; wijting drie 114-75; schar 134; bot 32.

De besommingen waren :
UK 171 3.940; WR 70 en WR 74 3.920; IJM 39 780; verder vier Deense vaartuigen: de E 125 32.000 RI 65 10.000; RI 337 12.500; RI 339 19.200.

Aan de woensdagmarkt van 14 januari werd aangevoerd : 782 kisten kabeljauw; 1 kist koolvis; 11 kisten schelvis; 109 kisten wijting; 23 kisten schar en 22 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 40 kg : kabeljauw één 150-114; kabeljauw twee 160-114; kabeljauw drie 152-130; kabeljauw vier 136-126; kabeljauw vijf 124-84; schelvis vier 130-96; wijting drie 118-84; schar 152-118; bot 36-24; steenbolk 46; witte koolvis 144.

De besommingen waren : UK 208 5.800; UK 25 1.100; UK 185 en UK 186 7.400; VD 6 en VD 20 2.700; VD 19 en VD 73 3.400; IJM 3 en IJM 20 12.400; IJM 14 en IJM 27 5.500; IJM 18 4.000; verder één Deens vaartuig, de RI 354 met 18.500 guldens aan besomming.

Aan de donderdagmarkt van 15 januari werd aangevoerd : 895 kg tong; 18 kisten tarbot en griet; 1166 kisten kabeljauw; 1 kist koolvis; 4 kisten schelvis; 51 kisten wijting; 278 kisten schol; 26 kisten schar en 51 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg : tarbot 24,21; grote tong 15,61-15,13; grootmiddel tong 18,88-18,63; kleinmiddel tong 21,23-20,51; tong één 22,27-21,39; tong twee 19,98-18,83.

Per 40 kg :

Tarbot 888-724; griet 638-294; kabeljauw één 144-108; kabeljauw twee 146-98; kabeljauw drie 146-108; kabeljauw vier 140-100; kabeljauw vijf 120-70; schelvis vier 124; schol één 84-71; schol twee 100-94; schol drie 94-84; schol vier 96-86; wijting drie 134-144; schar 138-124; witte koolvis drie 142; steenbolk 65-60; bot 28-24.

De besommingen waren : UK 171 1.000; drie Goedereeders met totaal 64.000 en vijf Deense snikken de RI 134 9.900; RI 323 39.200; RI 377 12.700; RI 387 43.400; RI 388 27.600.

Aan de maandagmarkt van 19 januari werd aangevoerd : 4.141 kg tong; 69 kisten tarbot en griet; 1.453 kisten kabeljauw; 60 kisten schelvis; 1715 kisten schol; 189 kisten schar; 274 kisten wijting; 69 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg : tarbot 19,10-2,97; grote tong 16,08-15,20; grootmiddel tong 20,11-19,17; kleinmiddel tong 23,05-21,98; tong één 24,40-22,97; tong twee 21,31-20,20.

Per 40 kg : tarbot 888-729; griet 685-290; tongschar 289-247; kabeljauw één 168-98; kabeljauw twee 150-96; kabeljauw drie 144-92; kabeljauw vier 140-90; kabeljauw vijf 124-88; schelvis vier 120-86; schol één 82-68; schol twee 120-86; schol drie 110-84; schol vier 108-84; wijting drie 118-59; schar 110-58; kleine kreeft 142; krab 70; bot 24; steenbolk 75-55; kuit 74-69; witte koolvis drie 118.

De besommingen waren : KW 4 32.700; KW 11 20.200; KW 22 43.600; KW 29 3.850; KW 34 46.700; KW 45 12.800; KW 51 51 8.000; KW 63 18.700; KW 149 5.000; KW 137 500; KW 152 2.800; KW 167 2.100; KW 173 920; KW 185 6.300; KW 189 40.000; KW 214 3.800; KW 221 2.900; KW 226 1.800; SCH 256 6.600; UK 208 3.900; IJM 24 29.800; IJM 115 31.800; IJM 154 1.000; IJM 207 12.100; IJM 209 8.700; verder één Engelsman de FD 359 13.700; drie Denen de RI 160 31.500; RI 323 47.000; RI 389 7.500.

Visaanvoer te Den Helder

Anvoerbericht van 12 tot en met 16 jan. 1981

Door 66 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

20.769	kg	TONG	f 408.872,88	van	f 24,77	f 13,51
6.425	kg	TARBOT	f 126.544,60	van	f 31,77	f 10,05
134.820	kg	SCHOL	f 304.697,70	van	f 2,83	f 1,45
59.300	kg	KABELJAUW	f 162.396,43	van	f 6,00	f 1,33
2.918	kg	GRIET	f 25.882,64	van	f 18,67	f 5,99
6.410	kg	SCHAR	f 13.627,27	van	f 4,15	f 1,44
7.970	kg	WIJTING	f 16.437,39	van	f 2,90	f 0,99
141,340	kg	DIVERSEN	f 483.168,33			
379.952	kg		f 1.541.627,24			