

het visserijblad

Verschijnt wekelijks
Vrijdag 20 februari '81 - Nr. 7

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

De lijdensweg van het gemeenschappelijk visserij-akkoord

Door het aanstellen bij het bevoegd departement in Frankrijk van de heer Hoeffel in de plaats van de heer Le Theule, zijn de vooruitzichten om tot een gemeenschappelijk visserij-akkoord te komen, er zeker niet op vooruit gegaan. We kennen de oorzaak van het afspringen van de in december gehouden onderhandelingen onder de ministers van de «Negen» die de visserij in hun bevoegdheid hebben, namelijk de eerder onverwachte, maar niet minder negatieve houding van de Franse minister Hoeffel, die dusdanige eisen stelde dat zijn Britse kollega Peter Walker dit inderdaad niet kon nemen. Ondertussen zijn de onderhandelingen in januari, met tien herbegonnen, gezien de toetreding van Griekenland vanaf 1 jan. 1981. Wat nog moeilijker wordt, is het feit dat juist een Griek de visserij als E.G.-kommissaris toegewezen kreeg, namelijk de heer Kontogeorgis. Of het nu de Griekse kommissaris, of zijn eventuele nieuwe medewerkers zijn die het vaderschap kunnen opeisen over een nieuw voorstel van de betrokken kommissaris, feit is dat de heer Kontogeorgis met een voorstel voor de dag gekomen is, waarmede zich niemand kon verzoenen en zeker noch Frankrijk noch Groot-Brittannië. Volgens dit voorstel zou men voor jaren de kustwateren van alle lidstaten open stellen voor bepaalde vangsten door de vloot van andere landen. Nu de Britse minister reeds worstelt met zijn achterban, namelijk de eigen producentenorganisaties en federaties die allen, zonder onderscheid een eigen eksklusieve twaalfmijlszone eisen, was het duidelijk te voorzien, dat de Britten op dit voorstel van de nieuwe Griekse heer woedend zouden reageren. Zij zouden dan ook overgaan tot het nemen van eigen maatregelen waarbij de twaalfmijlszone zou voorbehouden worden voor de eigen visserij. Hoe dit echter zou gebeuren zonder de visserij van de andere lidstaten te diskrimineren, is evenwel een andere zaak. Volgens het Verdrag van Rome en Den Haag is dit een absolute vereiste.

Voorheen had de Nederlandse minister Braks van Landbouw die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, door persoonlijke gesprekken, de standpunten tussen Frankrijk en Groot-Brittannië nochtans reeds nader gebracht, zodanig, dat er kans bestaat dat beide landen zich met een bepaalde oplossing zouden kunnen verenigen. Gezien de andere lidstaten ook absoluut tot een eindresultaat wensen te komen, is de politieke wil dus wel aanwezig om tot een akkoord te komen. Daarom ook waren de ministers terug bereid rond de tafel te gaan zitten. Volgens de Nederlandse minister is er wel kans op slagen, vooral dan ook omdat de heer Braks had voorgesteld aanvullingen op te stellen op de basisvoorstellen van de heer Kontogeorgis. Wij hopen anderzijds dat de zeer moeilijke en langdurige besprekingen de onderhandelaars enigszins murrn zullen gemaakt hebben, zodanig dat ten slotte hun hoofdbekommernis het bereiken van een akkoord zal worden.

Inning van viskeuringsrechten wordt nu ten laste gelegd van de reders !

De reders werden door het Oostendse stadsbestuur aangeschreven dat men, als gevolg van een beslissing van de Raad van State verkeerdelijk de keuringsrechten ten laste legde van de kopers en dat dit volgens de kaderwet van 1965 in feite ten laste moet komen van de reders. Deze laatsten worden nu verzocht een rekening te vereffenen die zich uitstrekt over de aanvoeren in de periode van 15 maart 1977 tot 31 januari 1981. We komen hier uitgebreid in onze volgende uitgave op terug, want er zijn nog altijd geen uitvoeringsbesluiten verschenen, die de modaliteiten en de manier van heffing ten laste leggen van de reders. We hebben ook vroeger staande gehouden tegen het ministerie van Volksgezondheid dat ze verkeerde K.B.'s lieten verschijnen en dat uitvoeringsbesluiten de wet niet konden op haar kop zetten.

Ook nu houden we staande, dat er geen rechtsgrond voorhanden ligt om met terugwerkende kracht de viskeuringsrechten ten laste van de reders te leggen. We raden de reders dan ook aan niet in te gaan op de onwettelijke verzoeken vanwege het stadsbestuur en het Ministerie van Volksgezondheid om de zeer hoog opgelopen rekeningen te betalen, daar de wet die destijds (1965) verschenen is, niet gevolgd werd door om het even welk uitvoeringsbesluit (Kon. Besluit) dat de heffing van de viskeuringsrechten ten laste legde van de reders.

P. Vandenberghe

We raden de reders aan, hiernavolgend aangetekend schrijven aan het stadsbestuur van Oostende te richten.

Aan het Schepencollege van en te
Oostende.

Mijne heren,

Verwijzende naar het schrijven dat mij toegestuurd werd betreffende de betaling van viskeuringsrechten over de periode van 15 maart 1977 tot en met 31 januari 1981, verzoeken wij U te willen noteren, dat er geen enkele rechtsgrond bestaat om deze lasten bij ons te innen. Indien de kaderwet van 15 april 1965 inderdaad voorziet dat de viskeuringsrechten ten laste van de eigenaars van de dieren (ook de vis dus) vallen, in casu hier de reders, dan wijzen wij er op dat er nog ALTIJD GEEN uitvoeringsbesluiten verschenen zijn die de modaliteiten en de hoogte van de heffingen TEN LASTE VAN DE REDERS LEGGEN. Het Ministerie van Volksgezondheid schrijft zelf dat, als gevolg van het arrest van de Raad van State, de verschenen K.B.'s die de heffing ten laste van de kopers legden, kunnen beschouwd worden als hebbende nooit bestaan. Er zijn dus absoluut NOG GEEN uitvoeringsbesluiten verschenen, maar dus OOK GEEN die de viskeuringsrechten ten laste VAN DE REDERS LEGGEN.

Bijgevolg mist uw aanschrijving alle rechtsgrond om deze lasten aan ons te vorderen.

Gelieve dus te noteren, dat ik weiger deze viskeuringsrechten te betalen en opdracht zal geven aan de Onderlinge Visafslag, NIET IN TE GAAN, op eventuele verzoeken vanwege het Stadsbestuur Oostende om deze rechten aan de bron in te houden.

Hoogachtend
De redeur,

DE LICHTEN VOOR VISSERSVAARTUIGEN

De aandacht van de reders en de schippers wordt gevestigd op de hiernavolgende bepalingen welke door ter visserij varende schepen dienen gevolgd.

— Alle lantaarns voorgeschreven in het aanvaringsreglement moeten voor elektrisch licht wordt ingericht. T.t.z. wanneer L kleiner dan 50 m : top, boord, heklantaarns, 2 rode lichten, wit en groen vislicht en de signaallichten voorgeschreven in het verdrag op de uitoefening van de visserij in de Noord-Atlantische Oceaan indien van toepassing (Het wit rondomschijnend vislicht dient tevens als ankerlicht wanneer het vaartuig niet vissend ten anker is.)

— De top, boord en heklantaarns moeten aangesloten zijn op een speciaal verdeelbord op de brug of in de kaartenkamer.

— De gehele navigatieverlichting moet kunnen worden gevoed door de noodkrachtbron.

— De top, boord en heklantaarns moeten via afzonderlijke leidingen op dit verdeelbord zijn aangesloten.

— Alle stroomkringen dienen door smeltveiligheden beschermd, en bediend met dubbelpolige schakelaars. Smeltveiligheden en schakelaars mogen worden vervangen door automatische schakelaars.

— Boven de 150 BRT moeten top, boord en heklantaarns voorzien zijn van een optische of akoestische controle-inrichting. Defect aan deze inrichting mag niet leiden tot het doven van het licht. Indien enkel de akoestische controle-inrichting aanwezig is, moet deze worden gevoed door een van het scheepsnet onafhankelijke bron.

— Reserve petroleum lantaarns hoeven niet aanwezig te zijn indien wordt voldaan aan volgende voorwaarden.

1) voor elke elektrische lantaarn moet er een reserve elektrische lantaarn aanwezig zijn. De reserve toplantaarns moeten op de voorziene plaats vast zijn aangebracht.

2) de stroomkringen moeten tot nabij de lantaarns dubbel zijn uitgevoerd.

— Indien aan de vorige voorwaarden niet is voldaan dienen de volgende petroleumlichten te worden ingescheept (wanneer L kleiner dan 50 m.)

1) toplicht (1)

2) 1 bakboord, 1 stuurboord en 1 heklicht

3) 1 rondschilderend groen licht

4) 1 rondschilderend wit licht (dienend als wit vislicht wanneer vissend en als ankerlicht wanneer niet vissend ten anker).

5) 2 rondom schijnend rode lichten

Tevens dient een inrichting te worden voorzien om de lantaarns van dek op te hijsen, tenzij ze rechtstreeks zoals de boord- en heklantaarns kunnen worden geplaatst.

TE LORIENT PROBEERT MEN MET HET MECHANISCH LOSSEN

Na Lowestoft is het nu de beurt aan Lorient om daar het lossen mechanisch te proberen en het wegelektronisch te laten gebeuren. Eén en ander wordt ingegeven om de uitbatingskosten van de rederijen te drukken. Het mechanisch lossen gebeurt door samengeperste lucht, waardoor een aanzuigingseffekt ontstaat. De vis en het ijs worden rechtstreeks opgezogen van uit het ruim en komen dan eerst langs de weg in een bad terecht met gezuiverd zeewater om het ijs kwijt te geraken. De vis wordt dan terug opgezogen om op de sorteertafels terecht te komen. Voor het mechanisch lossen wordt een motor gebruikt van 85 PK! Het ganse mechanisme kost zowat 2,5 miljoen B.fr. Door dit mechanisme kan het lossen verdrievoudigd worden. In plaats van 3 ton op de gewone manier, komt men nu tot een hoeveelheid van 10 ton per uur. Het sorteren bezorgt nog wel een probleem. Zo bv. bij het lossen van grote vis, zoals koolvis, wordt de vis niet snel genoeg aangebracht. Wanneer echter wijting aangebracht wordt, dan kunnen de sorteerders die volgens grootte moeten indelen, niet volgen. In dit geval moeten er nog eens zoveel rapers aan de tafel plaats nemen. Het is duidelijk dat men,

met het mechanisch lossen tracht arbeidskrachten uit te sparen. Voor het ogenblik bedraagt te Lorient een lossersploeg, 7 eigenlijke lossers, 6 vrouwen voor het rapen en 3 mannelijke invoerders. Dergelijke ploeg is voorzien om 'n maximum van 25 ton te lossen vis. Als het over grotere hoeveelheden gaat, dan worden twee ploegen ingezet. De veterinaire dienst zal nu een verslag opmaken over de kwaliteit van de vis na het mechanisch lossen, alhoewel het praktisch vast staat, dat de vis hierdoor niet aangetast wordt. Anderzijds verblijft de vis slechts 5 tot 10 seconden in het bad met zeewater, hetgeen ook niet van aard is de kwaliteit te schaden. Grootste probleem wordt echter de werkkrachten, want de syndikaten wensen wel het werk van het lossen eventueel verplicht te zien en gemakkelijker te maken, maar zonder dat dit zou aanleiding geven tot het ontslaan van lossers. Voor het syndikaat moet het aantal uren dan maar verminderd! We vragen ons af waarom dan moet geïnvesteerd worden in nieuwe machines! Ook het wegen per elektronische baskuul zou van 5 tot 10 % tijd doen winnen en anderzijds een juist gewicht aangeven ten voordele van de reder.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

BRIEVENBUS

Vis eten is gezond

Wij ontvingen hieromtrent uit Gent hiernavolgend schrijven :

Mijne Heren.

In uw blad — dat ik nu en dan ter inzage krijg — staat regelmatig vermeld «Vis eten is verantwoord eten».

Toch rijst bij mij de vraag : «Ingevolge de zeevervuiling door het storten van afval, het zinken van schepen met allerlei inhoud (steenkolen, ijzererts, zink, enz.), het aanboren van petroleumbronnen waarvan soms duizenden liters de zee inspuiten vooraleer die opgevangen worden, door lekkage van petroleumschepen, enz., is de vis die in de zee leeft dan wel zo gezond om te beweren dat het een verantwoord voedsel is ?

Het antwoord op die vraag zou ik graag door een ecologist of een zeespecialist behandeld zien worden en waarom zou het antwoord niet in uw Visserijblad gepubliceerd worden ? Het is geenszins mijn bedoeling de visserij een pad in de korf te leggen, maar dit probleem beangstigt mij daar ik een groot liefhebber ben van visproducten.

Hoogachtend,
D. F.

ONS ANTWOORD

Wij hebben kennis genomen van Uw schrijven van 6 februari.

Ten aanzien van wat over de zeevervuiling wordt gezegd of beweerd, willen wij U doen opmerken dat dit alles met de nodige omzichtigheid moet worden beoordeeld.

Tijdelijk en plaatselijk kan zich wel eens ernstige vervuiling voordoen (bv. bij rampen), maar in zijn geheel genomen, kan ons inziens worden gezegd, dat de zee nog steeds een gezond milieu is, waar ook de vis nog gezond kan in leven.

Deze zienswijze is gesteund op vele onderzoeken die zowel in het buitenland, als in ons land worden verricht.

Het ware misschien ook nuttig contact op te nemen met het Rijksstation voor Zeevisserij (afdelingschef ir W. Vyncke), Ankerstraat 1. 8400 Oostende. Op dit station houdt de heer Vyncke zich reeds sedert jaren bezig met het probleem van de zeevervuiling.

HET SOCIAAL EN EKONOMISCH KOMITEE VAN DE GEMEENSCHAP OVER DE VANGSTVERDELING

Voor de verdeling van de algemene kwota tussen de landen-lidstaten heeft de Commissie te Brussel haar voorstellen voor de Raad van Ministers afgestemd op drie criteria :

1) de traditionele visserij-activiteit ;

2) de bijzondere behoeften in de kustgebieden ;

3) het verlies van vangstpotentieel in derde landen.

Ten aanzien hiervan heeft het comité bepaalde opmerkingen laten gelden aan de Commissie. Voor de traditionele visserij-activiteit zijn alleen de jaren 1973-1978 in aanmerking genomen. Het comité meent nu dat de Commissie geen rekening heeft gehouden met de ontwikkeling van de visserij in de lidstaten in de laatste twee jaren en dat het voorstel van de Commissie dus dreigt een toestand te bestendigen die ondertussen reeds een ontwikkeling heeft doorgemaakt. Voorts wordt er geen onderscheid gemaakt tussen de visserij-activiteit

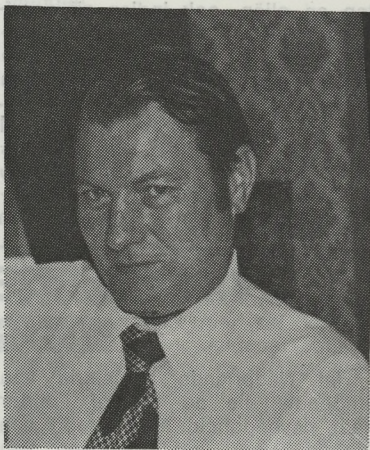
ten behoeve van menselijke consumptie en de industriële visserij voor vismeel doeleinden, alhoewel eerstgenoemde een bevoorrechte plaats dient in te nemen.

Het Comité stemt in met de bijzondere behoeften van de kustgebieden. Dit mag echter niet leiden tot de benadeling van een aantal lidstaten ten aanzien van een bepaald visbestand. Wat het verlies van vangstpotentieel in derde landen betreft, waarbij wij hier vooral aan de Britse verliezen in de IJslandse wateren denken, heeft de Commissie, aldus het Comité, op blijkbaar arbitraire wijze bepaald dat de helft van de verliezen in aanmerking wordt genomen bij de toekenning van «kompenserende rechten». Wat de controle betreft, merkt het comité op, dat voor bepaalde vissers het al te gemakkelijk wordt bedrog te plegen, indien geen vergunningen worden verleend, die in geval van inbreuk kunnen worden ingetrokken en voor bepaalde hoeveelheden gelden.

Schoonzoon van Maurice Calcoen en schoonbroer van reder Marcel Calcoen met vaarttuig vergaan voor de Franse kust

De streek van Bray-Dunes en van Duinkerke werd verleden week donderdagnamiddag zwaar getroffen door het vergaan van de 22,60 m treiler «Irene». Men verdiept zich nog altijd in gissingen hoe, met kalm weder, deze, op de werf van Haerincq te Zeebrugge, kloek gebouwde houten treiler, zo plots en praktisch in de minuut kapseide en in de golven verdween. Gezien het vaarttuig met de bokken vast, neemt men aan dat het waarschijnlijk door het overslaan van een bok gebeurd is, door één of andere omstandigheid waardoor de treiler zware slagzij kreeg en zich niet meer heeft kunnen rechten. Alles moet zich inderdaad zeer snel hebben afgespeeld gezien men aan boord geen enkel reactie heeft kunnen stellen. De bemanning bestond uit de eigenaar-schipper, de stuurman, de motorist, twee matrozen en een lichtmatroos. Alleen de 23-jarige motorist, schoonzoon van de schipper-eigenaar André Nowé, kon gered worden, nadat hij twintig minuten lang al zwemmende in het ijskoude water doorbracht. Deze jongen kon echter in de eerste tijd niet onderzocht worden, zodanig was hij onder de invloed van de shock die hij door deze gebeurtenis heeft medegemaakt.

Schipper Nowé André is de schoonzoon van Calcoen Maurice, beter gekend als «Snoekje» en die te De Panne een viswinkel openhoudt. Een zoon van Maurice, namelijk Calcoen Marcel, is reder van de N.349 «De Blauwe Distel». Het is dus begrijpelijk, dat het vergaan van de «Irene», de DK.200127 E eveneens aan de Westkust heel wat beroering veroorzaakte. Trouwens schipper Nowé en echtgenote kwamen nogal eens bij schoonvader en vader op bezoek te De Panne. Het vaarttuig had als thuishaven Duinkerke terwijl de opvarenden allen woonachtig waren in een oeroude Vlaamse streek, namelijk de schipper eigenaar en een matroos te Bray-Dunes, de zoon te Ghyvelde, twee andere opvarenden respectievelijk te Coudekercke en Zuydcote. Verleden week woensdag in de late avond vertrok het vaarttuig met zijn zes koppige bemanning uit de haven van Duinkerke om ter hoogte van Etaples op de tong en platvis te gaan vissen. Donderdagnamiddag gebeurde dan, het tot op heden onverklaarbaar ongeval. Een vissersvaarttuig uit het Franse Etaples dat in de nabijheid viste had het ongeval zien gebeuren, of was zich plots bewust van de verdwijning van de «Irene» en was, na het inhalen van het net in twintig minuten ter



Schipper-eigenaar
André Nowé

plaats, waar het de motorist en schoonzoon van de reder, praktisch volledig buiten kennis, kon oppikken. Per helikopter werd deze onmiddellijk naar het hospitaal overgebracht. Ondertussen werden de reddingsdiensten gealarmeerd en werden door de Franse marine twee eenheden, die normaal op het éénrichtingsverkeer in het Nauw van Calés toezicht houden, naar de plaats van de ramp afgeleid evenals een vedette en een speciale motorboot met twee duikers aan boord. Het is tijdens deze zoektocht dat men het lichaam vond van een matroos, totaal bewusteloos. Een helikopter bracht de matroos over naar een kliniek te Boulogne, waar men echter het overlijden moest vaststellen. Deze man werd reeds dinsdag 17 februari te Bray-Dunes onder zeer grote

belangstelling ten grave gedragen. We zagen er heel wat mensen uit de Westhoek en zelfs uit Nieuwpoort met onder meer ere-mijndirekteur Jozef Verbanck.

DE SLACHTOFOPERS

Schipper-eigenaar Nowé André, 40 jaar, geboren te Bray-Dunes en er wonende, zijn zoon Wilfried, 27 jaar, vader van twee dochtertjes respectievelijk 5 jaar en 9 maand; matroos Jean Joly, 36 jaar, vader van een dochtertje van 12 jaar, matroos Roger Desfrennes, 50 jaar, vader van 4 kinderen en Patrick Braen, 1 jaar, lichtmatroos.

Voor de dochter Lucienne van Maurice Calcoen, is het een enorme klap zo opeens haar echtgenoot en haar zoon te verliezen, terwijl haar schoonzoon nog lichamelijk en moreel gekwetst in de kliniek ligt. Maar ook voor de andere gezinnen is het leed er niet minder om.

Niettegenstaande ook de volgende dag nog op de plaats van het onheil gepatrouilleerd werd en alle vissersvaartuigen, vooral uit het nabijgelegen Etaples dezelfde namiddag ter plaatse kwamen om aan de zoekactie deel te nemen, een ontroerende aktie van medeleven betuigende, heeft men geen slachtoffers meer gevonden. Men neemt ook wel aan, dat er bemanningsleden aan boord gevangen kunnen zitten of dat anders, gezien de sterke stroming ter plaatse, de lichamen ver afgevoerd kunnen zijn.

Maar dat brengt hen niet terug.

Aan de zwaar getroffen families biedt ons blad zijn innige deelneming aan.



De vergane treiler DK.200127E.

NOTARIELE

AANKONDIGING

Kantoor van Notaris FRANCIS WILLEMS te Brugge, Kelkstraat 2 —
Tel. (050) 33.30.63

ENIGE ZITDAG DEFINITIEVE TOEWIJZING :

Op maandag 9 maart, om 14 u. te Brugge-Zeebrugge, in de Herberg "Jan Bart", Sint Donaaskerkstraat, 19, ten overstaan van de Heer Vrederechter over het 3de kanton Brugge, van :

STAD BRUGGE ZEEBRUGGE

Zeer gunstig gelegen eigendom bestaande uit woonhuis, garages en werkplaats, aan de Rederskaai, 22 (zich uitstrekkend tot aan de Graaf Jansdijk), gekad. 12° afd., Sektie P, nrs. 47 K 7 en 47 L 7, groot 594 m2, bevattende :

1 WOONHUIS :

Gelijklvers : hall, bureel, WC, salon, keuken, achterkeuken, 3 kelders (o.m. chauffagekelder).

Verdieping : 2 slaapkames, badkamer.

Uitgerust met stadswater, electriciteit, kabel-TV en centrale verwarming (mazout).

2 BREDE INRIJPOORT

en gebetonneerde oprit (naar garages en werkplaats).

3 TWEE GARAGES

4 WERKPLAATS

(dienstig voor onderhoud en herstelling van scheepsmotoren), met bureeltje en WC. Afmetingen 11 m. op 17,5 m.

Uitgerust met stadswater, electriciteit, verwarmingsinstallatie (gepulseerde lucht) en poutrelle (voor takel).

VRIJ VAN GEBRUIK uiterlijk op 15 april 1981.

Kad. inkomen (voor het geheel) : 66.800 fr.

BEZICHTIGING : woensdag en zaterdagvoormiddag van 10 tot 12 u.

Deze verkoping geschiedt ten verzoeken van de HH. Curatoren over het faillissement van de N.V. "Anglo Belgian Company" (A.B.C.) te Gent.

Recht van hoger bod.

(8668V)

● **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)

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart is de Oostendse treiler O.35 «Torbay» tot drie keer toe in de belangstelling gekomen. Dat vaartuig was met name bij drie gevallen betrokken die door de Raad worden onderzocht. Er was in de eerste plaats de stranding op de Hillsbank met roerganger Ronny Declercq als betrokkene. Men zal zich herinneren dat Declercq eerst — in zijn zeeverslag dus — sprak over de Brake Bank — maar dat bleek onmogelijk aan de hand van de positie. Toen gaf hij toe dat het om de Hillsbank ging en wijzigde in die zin ook zijn verklaring. Roerganger Declercq voerde aan dat het al zo lang geleden was dat hij het zich niet zo best meer herinnerde. De Raad hield er ook aan een konfrontatie te houden tussen schipper Huys en matroos Maes maar beide vissers weken niet af van hun originele getuigenissen. De schipper bevestigde dat hij zich in het logies bevond toen de Torbay vastliep terwijl matroos Maes beweert dat de schipper in de kaartenkamer was. Niettemin, volgens raadslid Ghys, heeft de schipper geen blijken gegeven van goede zeemanschap in dit gevaarlijk gebied.

Vervolgens, en dat gebeurde op 1 maart, voer de O.35 «Torbay»

onder bevel van schipper Huys tegen het verkeersscheidingsstelsel in en hiervoor vordert rijkskommissaris Bentein een vermaning.

Tenslotte was er nog de zware motorschad aan boord van de «Torbay» waarin reeds eerder de Portugese motorist Dos Passos werd onderhoord. Toen het motordefect zich manifesteerde adviseerde Dos Passos de schipper assistentie in te roepen maar daar ging de schipper niet op in omdat hij oordeelde dat de opslepingvergoeding zo hoog zou oplopen dat de verzekeringsmaatschappij zou weigeren te betalen hetgeen natuurlijk onzin is. Toen de «Torbay» dus op eigen krachten verder voer begaf de motor het finaal. In een volgende zitting zal rijkskommissaris Bentein vorderen.

VERMANING

Een andere zaak betrof de aanvaring tussen de O.198 «Juhel» en het Panamese vrachtschip «Panterra». Terzake werd roerganger Dierckens betrokken en die kreeg een vermaning omdat hij onvoldoende uitkijk had verzekerd. In zijn vordering oordeelde de rijkskommissaris dat betrokkene te laat aandachtseinen had gegeven toen een aanvaring omzeggens niet te vermijden was.

INVOER VAN PRODUCTEN VAN WALVISSEN VERBODEN

De Raad van ministers van de Gemeenschap heeft een verordening genomen met het doel de walvissen te beschermen en de jacht hierdoor minder winstgevend te maken, waarbij invoer van vlees en eetbare slachtafvallen van walvisachtigen vers, gekoeld of bevroren, verboden wordt, evenals gezouten, gepekeld gedroogd of gerookt. Zijn eveneens verboden in de Gemeenschap in te voeren, vetten en oliën, ook indien zij geraffineerd zijn en afkomstig van walvisachtigen. Vleesekstrakten en vleessappen, meel en poeder van vlees van deze dieren. Zelfs leder en pelsen behandeld met, al dan niet gewijzigde walvisolie is voor invoer in de Gemeenschap verboden. De lijst van de producten afkomstig van walvisachtigen

die verboden werd, kan later nog uitgebreid worden, indien een dergelijk voorstel van de Commissie zou uitgaan.

Deze verordening werd genomen ter bescherming van de walvisachtigen, niettegenstaande de meeste landen tot een internationale conferentie voor de bescherming van deze diersoort zijn toegetreden. Bepaalde landen zouden zich daaraan echter niet volledig houden en op aandringen van heel wat milieuverenigingen en zelfs biologen en wetenschappelijke marinevorschers, tracht men nu de commercialisatie van de producten, al dan niet be- en verwerkt, te beknotten, zelfs totaal te beperken, minstens voor wat de Gemeenschap betreft.

KAN ZEEUWSE OESTERTEELT NOG GERED ?

Het Nederlands ministerie van landbouw die de visserij onder haar bevoegdheid heeft, heeft een verbod voor het uitzaaien van oesters in de Oosterschelde uitgevaardigd. Dit als gevolg van een besmetting van de oesters in de Oosterschelde, feit dat reeds enkele jaren het geval zou zijn.

Net zoals dit voor de Bretoense oesters het geval is, waar deze teelt opnieuw zwaar geteisterd wordt door een parasite «bonamia»

genaamd, is de oester op de Oosterschelde eveneens besmet door een bacil die men nog niet heeft kunnen vereenzelvigen. Voor de Zeeuwse oesterkwekers blijft er maar één probaat middel over, dit is radikaal alle bestaande en aangetaste oestervelden ledig te maken, de percelen te kuisen en dan terug met niet aangetaste, zuivere oesters te beginnen. Of de gekuisde percelen soms niet een jaar of zelfs meer inactiviteit moeten blijven liggen, is te onderzoeken waard om de bacil geen overlevingskansen te geven, via achtergebleven besmette oesters.

Eens deze niet gevonden of bereikbare oesters totaal opgeteerd is er een goede kans dat de bacil zijn voedingsbodem kwijt is en zelf ten onder is gegaan.

Visserijdeskundigen hebben nu aan een plan gewerkt om in de afgesloten zeearm van Grevelingen een oppervlakte van ongeveer 350 ha beschikbaar te stellen voor de inrichting van nieuwe oesterbedden. Deze onderwateroppervlakte zou eerst totaal dienen gereinigd te worden, waarna men een bed van mosselschelpen zou aanbrengen waarop de nieuwe oesters zich zouden vast zetten. Hierop kan dus het gezonde oesterzaad, dat, volgens de onderzoeken, gelukkig nog aanwezig is in de Grevelingen, worden uitgezaaid. Het zou op korte duur een redding blijken voor de Zeeuwse oesterteelt. Wel gaan de paling- en sportvissers niet akkoord met dit plan omdat een oppervlakte van 350 ha, dat nochtans te verwaarlozen is tegenover de 17.000 ha van de Grevelingen, hierdoor aan deze visserij, die de Grevelingen heeft gepakt, onttrokken worden. We menen dat er echter voldoende ruimte is om, tussen de oesterteelt aan de ene zijde, en de paling- en sportvisserij aan de andere kant, tot een haalbare en voldoende overeenkomst voor beide partijen te komen.

Nog een nieuw schip ter doop

Het is op zaterdag 7 maart dat opnieuw te Zeebrugge te 14 uur overgegaan wordt tot de doop van de Z.503 «Van Eyck» door onze visserijraadmoezener E.H. Corneillie. Dit schip behoort toe aan de rederij Depaepe-Versluys. De romp werd gebouwd op de Westvlaamse scheepsbouwerven terwijl de afwerking, zijnde plaatsing van de motoren, de koelinstallatie, de elektriciteit, enz., gebeurde in de werkhuizen SCAP te Oostende.

Als meter zal het Mevrouw Diane Drory zijn, terwijl de peter niemand minder is dan de heer Leo Tindemans.

Elkeen kent de huidige voorzitter van de CVP die meer dan 20 jaar geleden secretaris was van de visserijcommissie bij het ministerie van landbouw onder voorzitterschap van de huidige secretaris generaal Vande Moortele.

De heer Tindemans werd achteraf volksvertegenwoordiger, minister van landbouw, eerste minister en is nu nog voorzitter van de CVP en vertegenwoordiger van ons land in de EEG.

Over deze doop en de reders zullen we het hebben in een volgend nummer.

MAANDELIJKE VERANDERINGEN IN DE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN Januari 1981

Veranderingen van eigendom
Z.483 «Carolina» eigendom Brouckaert Willy, Aaishove 11, 8390 Knokke-Heist, tel. 050 - 51 17 33 - Zeebrief 23.1.81.

Z.500 «De Hoop». Eigendom Vlietinck Robert, Elisabethlaan 176, 8390 Knokke-Heist, tel. 050 60 09 88. Zeebrief 7.1.81.

Verandering van thuishaven, eigendom en havennummer :
Z.429 «Kontiki» wordt BOU.10 «Kontiki». Eigendom PVBA De Honte, Koning Albertstraat 6, 9900 Eeklo. Zeebrief 29.1.81.

Adresveranderingen :
Z.471 «Jan Bart I». Eigendom Vantorre Jozef, Elisabethlaan 298, 8390 Knokke-Heist.

O.77 «Yvonne-Andrea». Eigendom Mevr. Hallemeersch Yvonne, Christinastraat 2. bus 1. 8400 Oostende.

N.106 «De Zeemanshoop». Eigendom Legein Urbain, Hoogstraat 77, 8450 Nieuwpoort.

Z.198 «Lorenzo». Eigendom Rederij Vantorre en Vergaerde PVBA, H. Liebaertstraat 34, 8390 Knokke-Heist.

Z.472 «Jan Bart II». Eigendom Desmedt Achiel, F. Timmermanstraat 13, 8390 Knokke-Heist

Vis eten is verantwoord eten

Grote herscholingsproblemen bij Beliard Oostende

HET BOUWORDER :

Als vele penneridders in dag- en weekbladen menen dat met de handtekening onder het miljardenkontraat voor de bouw van de polyester-mijnenvegers, de zaak voor de werknemers, van onder meer de Oostendse Scheepswerven Beliard rond is, dan heeft men een al te optimistische en zelfs simplistische kijk op de zaak. Beginnen we zoals deze velen met het verheugend nieuws, dat minister Swaelens van Landsverdediging zijn handtekening gezet heeft voor de bouw van tien mijnenvegers in polyester waarvan de casco zal gemaakt worden op de nieuwe scheepswerven van de Oostendse Scheepswerven Beliard. Nieuwe scheepswerven bij manier van spreken, want deze moeten er nog komen langs het kanaal Oostende-Brugge, ter hoogte van de U.C.B. aan de overzijde, waar een paar jaren terug, het zwaaidok uitgegraven werd. Schrijven we dus dat Beliard-Oostende aan dit handtekenen een reuzekontraat van verscheidene miljarden overhoudt en dat de bouw een aanvang zou moeten nemen binnen de 20 maanden, dat wil zeggen, zowat eind 1982, datum waarop de nieuwe scheepswerven zouden moeten kant en klaar zijn, of ten minste een kielleggen van de eerste mijnenveger mogelijk maken. De eerste mijnenveger zou dan een dertig maand later, zowat in de voorzomer van 1985 moeten klaar komen, waarna er nog werk zou zijn voor het bouwen der andere rompen tot eind 1989. De voltooiing geschiedt dan op de Mercantile-werven van Beliard te Kruikebeke.

De nieuwe mijnenvegers die de houten in dienst zijnde vaartuigen zullen vervangen, zullen bijna vijfzig meter lang zijn en iets meer dan negen meter breed, zodat zij niet gebouwd werden om grote snelheden te ontwikkelen. Ook Nederland en Frankrijk zullen dergelijke polyester-mijnenvegers laten bouwen; samen zou dit over een 45-tal gaan. Vroeger bouwde men de mijnenvegers in hout omdat dit noodzakelijk was vanwege het opsporen der magnetische mijnen. Ook polyester is uiterst geschikt voor het opsporen van deze mijnen vermits vlasvezel eveneens a-magnetisch is. Het is duidelijk dat, voor wat de verdere uitrusting betreft, deze vaartuigen met de laatste modernste apparatuur zullen uitgerust worden, hetgeen van hen dan ook bijzonder dure beestjes zal maken.

De snelheid die de mijnenvegers zullen kunnen ontwikkelen draait rond de 15 mijl. Bij de voltooiingswerken komen onder meer ook de firma's S.A.I.T. en A.C.E.C. te pas, deze laatste voor de levering en plaatsing van de electro-motoren. De nieuwe mijnenvegers zullen Zeebrugge als basis krijgen.

DE HERSCHOLINGS-PROBLEMEN

Voor het ogenblik werken er bij de Oostendse Scheepswerven Beliard 238 werknemers, namelijk 192 arbeiders en 46 kaderleden en bedienden.

Vermits de nieuwe werf slechts operatief wordt binnen de 20 maand, is er een overbruggingsperiode van dezelfde duur die te voorzien valt op de oude scheepswerf. Dat wil zeggen dat men nog werk in de staalkonstruktie dient te voorzien, of op de kop moet kunnen tikken voor deze periode. Terzelfdertijd dient men de huidige werknemers te herscholen voor het werk op de polyesterwerf. Het is duidelijk, dat de kans er dik in zit, dat men de overbruggingsperiode niet zal kunnen rond maken voor eenieder van de 238 werknemers op de huidige werf en dat wellicht verscheidene in beschikbaar zullen moeten gesteld worden tot aan de opening van de nieuwe werf. Hiervoor zullen deze werkrachten dan nog moeten bereid gevonden worden, een herscholing te aanvaarden, hetgeen niet alleen zal aanvaarden, of waar wellicht velen niet voor geschikt zullen bevonden worden. Ook diegenen die aan het werk zullen kunnen blijven op de oude werf gedurende de overbruggingsperiode, zullen toch ook een herscholing dienen aan te vatten. Deze herscholing en aanpassing zal wel het voornaamste probleem worden, én voor de werknemers én voor de nieuwe werf zelf, zodat het ons inderdaad verwondert, dat men in de dag- en weekbladen hieraan voorbij gaat. Het zal voor de nieuwe werf HET PROBLEEM vormen, evenals voor de huidige werknemers. Het is duidelijk dat de nieuwe werf ergens anders voormannen en specialisten zal moeten gaan aanwerven om leiding te geven, hetgeen wellicht zal kunnen aanleiding geven tot sociale wrijvingen, maar het voortbestaan van de werf hangt hier van af. Ook staat het nog niet vast, hoeveel werknemers de nieuwe werf, zelfs op volle toeren draaiende, zal kunnen te werkstellen, want men zal zeker, om de concurrentie met het buitenland en andere werven te kunnen doorstaan, tot ver doorgedreven mekanisatie, computerisatie en rationalisatie dienen over te gaan.

Het ware inderdaad onvergeeflijk mocht de nieuwe werf van de nieuwbouw geen gebruik maken om zich een maximum rendabiliteit te verschaffen. De werf dient na het beëindigen van het bouworder voor landsverdediging inderdaad nog verder te bestaan en zal dan moeten orders voor het privaataantrekken waarvoor haar prijzen competitief zullen moeten zijn. Ook ligt, met een bouwwerf in versterkt vlasvezel voor onze deur, een toekomst voor de bouw van vissersvaartuigen in polyester voor de

neus. Zijn de bouwkosten ongeveer even duur, dan liggen de onderhoudskosten voor een vaartuig in polyester beduidend lager. Het is dus eveneens aan de nieuwe werf om de visserij voor deze nieuwbouw te laten belangstelling op te brengen.

Voor het ogenblik is een deskundig studiebureau bezig met het ontwerpen van de plannen voor de nieuwe werf en voor de ateliers en gebouwen. Ook dat zal wel enkele maanden duren, zodat het reeds een hele prestatie zal zijn als de werf werkelijk startklaar zal bevonden worden binnen een duur van achttien maanden, niet alleen de werf zelf, maar eveneens de gespecialiseerde voormannen en uitvoerders.

En wat de visserij betreft, ware het toch wel interessant nu eens over de grens te gaan kijken, wat daar de bevindingen zijn, waar nu reeds vissersvaartuigen in polyester gebouwd en in de vaart gebracht werden.

Men zal hierbij de Verenigde Staten en vooral Canada niet mogen uit het oog verliezen.

KOSTPRIJS GASOLIE VOOR VISSERIJ

De gasolie voor visserij kende deze week opnieuw zotte prijzen.

Vorige week was de officiële prijs 10,28 fr. Sedert dinsdag 17 febr. was deze gestegen zonder BTW naar 10,38 fr. en heden vrijdag nooteert de officiële prijs 10,57 fr. om maandag opnieuw 10,37 fr. te worden.

De rederskoöperatieve SCAP blijft voor zijn leden de gasolie verkopen tegen 9,60 fr. De leden die heden vrijdag bestelden, hebben dus een vermindering van 0,97 fr. gehad. Zij die zich maandag bevoorraden hebben op de officiële prijs van 10,37 fr. een vermindering van 77 centiemen.

Dit geldt zowel voor de kustvisers als voor de grote treilers.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Komen er veroordelingen voor blauwen van vis ?

Voor de boetstraffelijke rechtbank van Brugge zou een visser en een winkelierster uit Zeebrugge veroordeeld zijn tot een geldboete van 1.040 fr. Het zou hier in feite gaan om vis die in de vismijn van Zeebrugge zou zijn aangevoerd maar niet in de afslag geplaatst.

Deze vis zou rechtstreeks door de visser aan een handelaar geleverd zijn. Vermits er een KB werd uitgevaardigd op basis van de kaderwet van 1965 die een verplichte keuring van de vis voorschrijft, werd de betreffende vis hieraan onttrokken, hetgeen dus een overtreding is. Zowel de handelaar als de visser werden dus op basis van dit KB veroordeeld, omdat men geen vis in de handel mag brengen zonder dat deze voorafgaandelijk gekeurd en goed voor menselijk gebruik bevonden werd. Verder zou de visser eveneens veroordeeld zijn omdat er op deze «blauwe vis» geen mijnrechten zouden betaald zijn. Nochtans is er nog een dekreet van de tijd van Napoleon, of anders uitgedrukt, overgenomen uit de «Code napoléonien» waarop ons wetboek trouwens geïnspireerd is, dat aan de visser de vrije beschikking van zijn produkt laat. Men is dus niet

verplicht de vis in de afslag te brengen, maar van zodra men beroep doet op de faciliteiten en diensten die de vismijninstellingen bieden, is het duidelijk dat voor het verlenen van deze diensten, rechten of heffingen mogen gevraagd worden. Zou men niet verplicht zijn de vis langs de afslag te brengen, dan moet nochtans de vis gekeurd worden vooraleer in de handel te mogen gebracht worden. Als we het KB strikt interpreteren, zou dus de deelvis ook kunnen beschouwd worden als kunnende in de handel gebracht worden en in elk geval voor verbruiksdoeleinden bestemd, dus ook deze vis zou een label «goed voor menselijk gebruik» dienen mede te krijgen. We vragen ons af of er op deze eerste veroordeling nog zullen volgen en of men ooit een bepaalde «blauwe-vis-traditie» totaal zal kunnen keren.

Keuring van vis, goed. Maar dan dient gezegd dat de vroegere methoden in de vismijn in voege met stadskeurders veel goedkoper en bekwaam geschiedde dan nu. Nu is die wet er gekomen om een 20-tal veeartsen werk te verschaffen, waar het praktisch niet nodig was..

Weetjes...

— Het Europa van de «Tien» betaalt maximum aan de producentenorganisaties 15 t.h. van de kosten voor stockage, diepvries, zouten of drogen van de jaarproductie van bepaalde vissoorten. Dit om de inspanningen vanwege de producentenorganisaties om de druk op de markt te verlichten, te helpen dragen. Of die producentenorganisaties spaarzaam met die centen omgaan, is wat anders.

X X X

— In Goedereede in Nederland zal men op zaterdag 4 juli een vlaggetjesdag houden die zal gepaard gaan met een vlootshow op de Haringvliet. Men zal kunnen gratis medevaren, terwijl het vertrek voorzien is vanuit de binnenhaven van Stellendam om ongeveer 14 uur. Verschillende muziekkorpsen zullen van de partij zijn terwijl er een ballonnenwedstrijd voorzien is voor de kinderen. Voor wie iets nader met de Nederlandse visserij wenst kennis te maken, een bijzonder passende gelegenheid.

X X X

— Canada heeft in de Pallant Creek op de eilanden «Koningin Charlotte» in Brits Columbië een moderne installatie opgericht voor het uitbroeden van zalmeieren. Het is een Japans patent en de installatie kost 600 miljoen B. fr. ! Het broed wordt eerst in zoetwater opgekweekt en later wordt aan gewinning gedaan in bakken zout water vooraleer de kleine zalm aan het zeewater toe te vertrouwen.

X X X

— We waren één der enigsten die in onze vorige uitgave, in tegenspraak met wat in de pers en media verscheen, er op wezen dat er nog geen haringkontingent in de Noordzee toegekend werd. Wel was er inderdaad een voorstel van de Commissie daaromtrent, dat echter niet door de Raad van de ministers geraakte als gevolg van de Franse - Britse tegenstellingen over de traditionele rechten in de kustzone. Gezien Frankrijk hierin te dwars ging liggen heeft de Britse minister dan ook zijn haringveto voor 1981 gesteld. Eén en ander zal Frankrijk toch niet beletten de haring bijtijds binnen te rijden.

X X X

— Had de Nederlandse minister Braks eerst gedacht dat de Commissie te Brussel bereid zou geweest zijn om een haringkontingent in de Noordzee te vissen, voor te stellen van rond de 70 duizend ton, dan was hij onaangenaam verrast dit door de Com-

missie terug te zien gebracht worden tot in totaal 40 duizend ton, waardoor dan ook het aan Nederland voorgesteld aandeel hierin van 27 t.h., evenredig afzwakte tot 10.000 ton, of 216 duizend van onze benen. Voor de machtige Nederlandse haringvloot eerder een peulschil.

X X X

— De op 6 en 7 februari gehouden visserijdagen op de Volkshogeschool te Bakkeveen (Nederland) kon met 120 deelnemers als een succes aangezien worden. Veel problemen de visserij aanbelangend, kwamen er ter sprake, maar nogmaals werd aangemerkt dat de vissers, de ambtenaren en de biologen niet persé op dezelfde golflengte zitten, vooral wat de brandstofprijzen en de beperkte kwota betreffen.

X X X

— Om de ondergrondse stromingen in de Ierse Zee te kunnen volgen, zullen 5000 bodemvlotters op een diepte van 150 meter, op ongeveer 30 mijl van Ouessant, uitgezet worden. De bodemvlotters zien er uit als kleine kwallen, die ja en neen op de bodem dansen en dus gemakkelijk door de stromingen medegenomen worden. Vissers die deze bodemvlotters, hetzij drijvende vinden, hetzij opvissen, worden verzocht deze over te maken aan de bevoegde diensten met aanduiding van de plaats en de datum waar zij deze gevonden of opgevist hebben.

X X X

— Volgens de nieuwe EEG-kommissaris voor het Verkeer, Toerisme en Visserij, de Griek Georgios Kontogeorgis, zal de toetreding van Griekenland tot de Gemeenschap geen problemen opwerpen wat de verdeling van de gemeenschappelijke kwota in nationale kwota betreft, omdat de Griekse visser niet in de Gemeenschapswateren komt vissen en zich beperkt tot de Middellandse Zee en de Zuid-Atlantiek waar de vissers uit de andere ledenstaten niet komen. We zeggen, gelukkig maar, want een verder opdeling onder bijkomende partners van de beschikbare vis in de Gemeenschapswateren is eenvoudig niet te doen. Dat zal een andere probleemstelling worden met de toetreding van Spanje tot de Gemeenschap die ongeveer voorzien is voor 1983 ! Het land met grootste en uitgebreidste Westeuropese vloot !

X X X

— Toen niet alle schippers bereid waren om de activiteit in bepaalde Britse havens stil te leggen uit protest tegen goedkope visin-

voer en de zware uitbatingskosten, werd ondermeer de vis van de Schotse seiner «Replenish» door schippers uit Falmouth met groene verf overgoten. Twee Deense treilers die in dezelfde haven hun vis in de markt wensten te zetten, haalden toen spoedig bakzeil.

X X X

— Twee schippers uit Peterhead gingen op spionnenmissie naar Nederland om onder meer te IJmuiden de marktprijzen te gaan noteren, de vis die uit de markt genomen werd, enz... Zij moesten naderhand aan de Schotse kustproducentenorganisatie hierover verslag uitbrengen. Van vertrouwen gesproken.

X X X

— De Schotse vissers kwamen op straat met grote plakkaats met drie welbepaalde slogans : «Visprijzen op, brandstofprijzen naar beneden en de Fransen buiten !» Dat laatste vanwege de starre houding van de Franse minister Hoefel die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, om toch maar niet toe te geven met betrekking tot een verzaaken aan de Franse traditionele visserijrechten in de 12-mijlszone uit de Britse kust. Hier hebben de Fransen gelijk.

X X X

— Toen de Schotse vissersvaartuigen verleden week donderdag en vrijdag te Peterhead binnenliepen om na het lossen van hun vis, de stakingsbeweging te vervoegen, en niettegenstaande hierdoor zeer veel vis in de afslag kwam, gingen de prijzen, vooral dan van kabeljauw, gevoelig de hoogte in. Ja, de vismarkt is een zeer wispelturige markt.

X X X

— De Nederlandse Stichting Ontwikkelings- en Saneringsfonds voor de Visserij zal een visserij- en verwerkingsexperiment inleggen op de blauwe wijting waaraan ten hoogste drie diepvrieshektrillers en tien verwerkingsbedrijven zullen mogen medewerken die voor deze experimenten zullen vergoed worden. De blauwe wijting moet gesorteerd worden op 29 cm. en groter.

X X X

— Ierland en Groot-Britannië zouden slechts bereid gevonden worden om bepaalde traditionele visserijrechten van de andere lidstaten, toe te staan tot einde 1982. Indien de andere lidstaten aan deze eis zouden toegeven, dan zou dit een zware klap betekenen voor de Belgische, Nederlandse, Franse en Deense visserij.

X X X

— Het jaar 1980 was voor Nederland een dieptepunt in het mosselbedrijf. Men had er de vorstperiode in januari '80, de zaadval uit 1979 die zich in 1980 heeft door gezet, de produktie van de

inleggers die laat op gang kwam, het onvoldoende aanbod, de schaarste aan mosselen waardoor in september en oktober toelating gegeven werd om zaad te vissen op Zeeland en de Wadden om uit te zaaien op de kweekpercelen. Kortom het was het slechtste mosseljaar sinds 20 jaar.

X X X

— Verscheidene Nederlandse mosselhandelaren werden voor de rechtbank veroordeeld met geldboeten gaande van 7.500 B. fr. tot 7.000 B. fr. wegens het niet aanvragen van een geleidebiljet voor het vervoer van, door hen aangekochte Deense mosselen, naar de verwaterplaatsen in de Oosterschelde. Hierdoor ontduikt men de heffingen ten voordele van het Produktschap, worden belastingen ontdoken en verliest men de controle op het vervoer van schelpdieren.

X X X

— Alleen reeds in de regio van Newfoundland (Canada) telt men zowat 20 duizend vissersvaartuigen en boten die er hun vis aan land brengen op 500 verschillende plaatsen, havenis, haventjes en zelfs inhammen verspreid over de ganse kustlengte. Het overgroot gedeelte van deze vis wordt dan ter plaatse of over land vervoerd naar de ongeveer 2.100 verwerkingsbedrijven van Newfoundland !

X X X

— Tussen Bretoense grote rederijen op de industriële visserij voor verbruikersdoeleinden en drie grote verwerkingsbedrijven uit Lorient is er een overeenkomst gemaakt voor de, voor de deur staande campagne op de koolvis, voor het opnemen van 1.500 ton (30 duizend van onze bennen) grote koolvis tegen een vastgestelde prijs van 26 B. fr. het kgr (1.300 fr. de ben). Verder 20 duizend bennekoolvis nr. 2 tegen 23 B. fr. het kgr. voor de overige verwerkingsbedrijven.

X X X

— Een grote treiler uit Lorient, de «Julien-Quéré» heeft het resultaat van zijn visserij op koolvis, namelijk 170 ton of 3.400 van onze bennen te Bremershaven verkocht tegen 29 B. fr. het kgr. (1.450 fr. de ben).

X X X

— Noorwegen en de Verenigde Staten hebben een bilateraal akkoord ondertekend, waarbij het Noorwegen toegelaten wordt zekere soorten in overschot te vissen evenals de toelating voor het verwerken van vis in de U.S.A.-zone. Het akkoord voorziet eveneens een samenwerking op wetenschappelijk onderzoekingsgebied. Noorwegen zou eveneens gezouten vis aan Amerika kopen en aan een koöperatieve van Eskimo's lessen geven in diepzevisserij.

ZEEVAARTLIJNEN

**OOSTENDE - DOVER /
FOLKESTONE 79 - 80**

De statistieken over het jaar 1980 in vergelijking bij deze in het jaar 1979 geven het volgende :

	1980	1979
Reizigers	2.703.112	2.664.363
Voertuigen	727.562	802.995

In bovenvermelde cijfers zijn niet begrepen de 78.539 reizigers en 17.747 voertuigen die met Britse en Franse schepen via Oostende vervoerd werden tijdens de blokkade van de Franse havens (2de helft augustus 1980).

**UURTABEL DER
OVERVAARTEN**

Uurtabel der overvaarten voor de week van 22 tot 28 februari 81 :

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 01.30 07.35 10.05 en 14.40

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 20.00

Dagelijks te 17.00 23.00 behalve op 28.2.81

Op 24, 25, 26, 27 februari 81 afvaart te 05.00

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone

Dagelijks te 05.15

Dagelijks te 03.30 en 06.40 behalve op 22.2.81.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 11.40 15.45 en 19.10

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 23.59

Dagelijks te 03.00 behalve op 22.2.81

Dagelijks te 07.00 behalve op 22 en 28 februari 81

Dagelijks te 09.00 behalve op 23.2.81

Dagelijks te 21.00 behalve op 28.2.81

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 22.45

Op 23, 24, 25, 26 en 27 februari bijkomende afvaart te 00.10 en 20.55.

Op 22 februari 81 bijkomende afvaart te 20.55

Op 28 februari 81 bijkomende afvaart te 00.10.

**PUBLICITEIT
IN
HET
VISSERIJBLAD
DOET
UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN**

GEWONDE MATROOS AAN BOORD VAN DE Z.568

De Z.568, «De Zeespiegel», van reder René Vlietinck, is zondagnamiddag in Zeebrugge binnengelopen met aan boord Meyer Roland die aan het hoofd verwond werd op de visserij. Had men aanvankelijk gedacht dat men de visserij normaal zou kunnen voort bedreven

hebben voor nog enkele dagen zoals het bij de afreis gepland was, dan verergerden de pijnen zodanig, dat de schipper besloot binnen te lopen.

Nadat het gewonde bemanningslid eerst naar de kliniek O.L.Vr.

Ter Lindten te Knokke overgebracht werd, oordeelde de dokter daar dat zijn toestand een overbrenging naar het Akademisch Ziekenhuis St Jan te Brugge zich opdrong.

We wensen Roland Meyer een spoedig en algeheel herstel toe.

**INDUSTRIELE
BOUWGROND
TE KOOP**

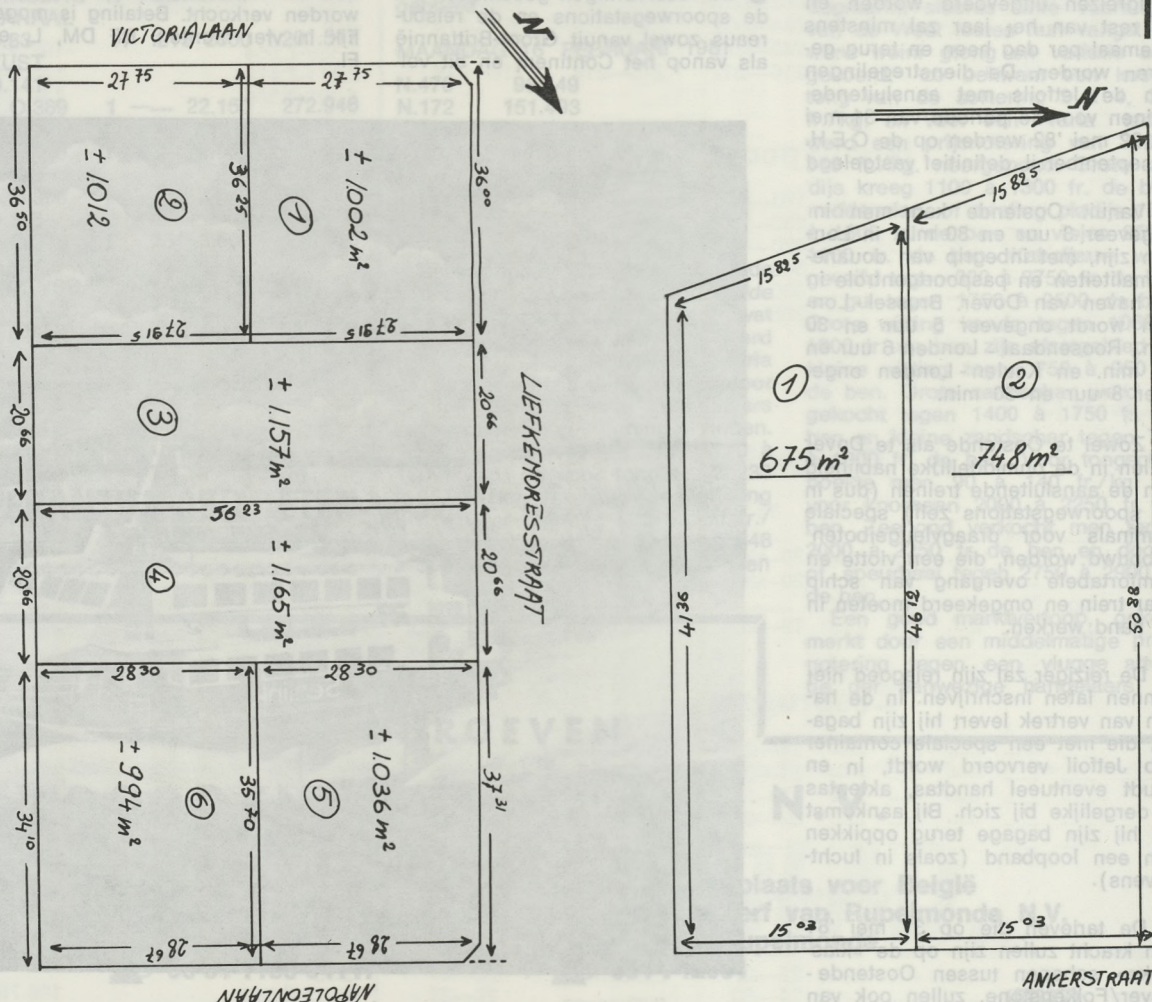
Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkemoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m naargelang noodzaak.

Een tweede perceel gelegen Ankerstraat, groot 2.000 m², eventueel te verdelen in twee loten.

Op beide gronden zijn de riolen en straat volledig gelegd en is er geen verkavelingsverplichting.

Mogen alleen bebouwd voor handels- en nijverheidsdoeleinden, binnen de drie jaar na aankoop te bebouwen.

Tel. tussen 14 en 17 u., 059 - 32.29.51.



HET PERCEEL NR. 2, OPPERVLAKTE 748 M2 IS VERKOCHT.

Alles wat men kan en moet weten over de Jetfoil Oostende-Dover 1981

● Ten einde te beantwoorden aan wat de moderne toerist en zakenman verwacht op het stuk van transport zal de R.M.T. (in samenwerking met haar Britse Poolpartner Sealink UK Ltd.) vanaf 31 mei '81 een eerste en vanaf 31 juli '81 een tweede Jetfoil-tuig inzetten tussen Oostende en Dover. Het gaat om het type 929-115 (Boeing Marine Systems) dat 316 passagiers met hun handbagage (dus beperkt in gewicht) zal vervoeren; de oversteeek tussen Oostende en Dover of v.v. zal 1 uur en 40 min. in beslag nemen.

● Aan beide eindpunten van de lijn zullen rechtstreekse treinen onmiddellijke aansluiting geven met de meeste Jetfoil-diensten, van en naar Londen enerzijds en van en naar Brussel/Keulen en Roosendaal (Nederland) anderzijds.

● Gedurende de zomermaanden zullen dagelijks tot zes heen- en terugreizen uitgevoerd worden en de rest van het jaar zal minstens driemaal per dag heen en terug gevaren worden. De dienstregelingen van de Jetfoils met aansluitende treinen voor de periode van 31 mei tot 22 mei '82 werden op de C.E.H. in september jl. definitief vastgelegd

● Vanuit Oostende kan men in ongeveer 3 uur en 30 min. in Londen zijn, met inbegrip van douaneformaliteiten en paspoortcontrole in de haven van Dover. Brussel-Londen wordt ongeveer 5 uur en 30 min., Roosendaal - Londen 6 uur en 30 min. en Keulen-Londen ongeveer 8 uur en 30 min.

● Zowel te Oostende als te Dover zullen in de onmiddellijke nabijheid van de aansluitende treinen (dus in de spoorwegstations zelf) speciale terminals voor draagvleugelboten gebouwd worden, die een vlotte en comfortabele overgang van schip naar trein en omgekeerd moeten in de hand werken.

● De reiziger zal zijn reisgoed niet kunnen laten inschrijven. In de haven van vertrek levert hij zijn bagage, die met een speciale container a/b Jetfoil vervoerd wordt, in en houdt eventueel handtas, aktentas of dergelijke bij zich. Bij aankomst zal hij zijn bagage terug oppikken aan een loopband (zoals in luchthavens).

● De tarieven die op 31 mei '81 van kracht zullen zijn op de «klassieke» schepen tussen Oostende-Dover/Folkestone, zullen ook van toepassing zijn op de Jetfoils, mits

betaling van een toeslag van 350 BF per enkele reis en per passagier vanaf de leeftijd van één jaar. Kinderen van 1 tot 4 jaar betalen alleen de toeslag.

● Gezien de beperkte capaciteit van de Jetfoil zal de reservering verplicht zijn vanaf de leeftijd van 1 jaar. De «Jetfoil» reiziger moet dus in het bezit zijn van een vervoerbewijs plus een internationaal toeslagbewijs (voor Jetfoil) dat terzeldertijd dienst doet als reserveringsbewijs.

Alleen de reizigers die in het bezit zijn van een dergelijk toeslag/reserveringsbewijs zullen de zekerheid hebben de door hen gewenste overvaart te kunnen medemaken. Reizigers zonder reservering zullen evenwel worden toegelaten zolang er plaats beschikbaar is, mits betaling van de «Jetfoil» toeslag bij inscheping.

● De reserveringen geschieden via de spoorwegstations en de reisbureaus zowel vanuit Groot-Brittannië als vanuit het Continent en dit vol-

gens de regels en voorzieningen terzake voorgeschreven door de respectievelijke spoorwegadministraties van hun land van inplanting wat dus inhoudt dat die reservering ook per computer zal kunnen gebeuren bv. in Groot Brittannië, België, Duitsland en Nederland.

● Reserveringen voor het aansluitend treintraject Londen-Dover of v.v. zijn overbodig daar bijzondere Jetfoil-treinen circuleren, alleen toegankelijk voor Jetfoilreizigers.

Vanuit en naar Oostende is er facultatieve reservering voor de aansluitende internationale treinen zoals thans reeds voorzien.

● Men zal kunnen reserveren voor het «rokers» of «niet-rokers» dek.

● Tijdens de overvaart zullen slechts sandwiches, koffie, thee en frisdranken worden opgediend; parfum, rookwaren, alcoholische dranken en reukwater zullen eveneens worden verkocht. Betaling is mogelijk in vier munten, BF DM, L, en Fl.

VISSERSMIS TE HEIST

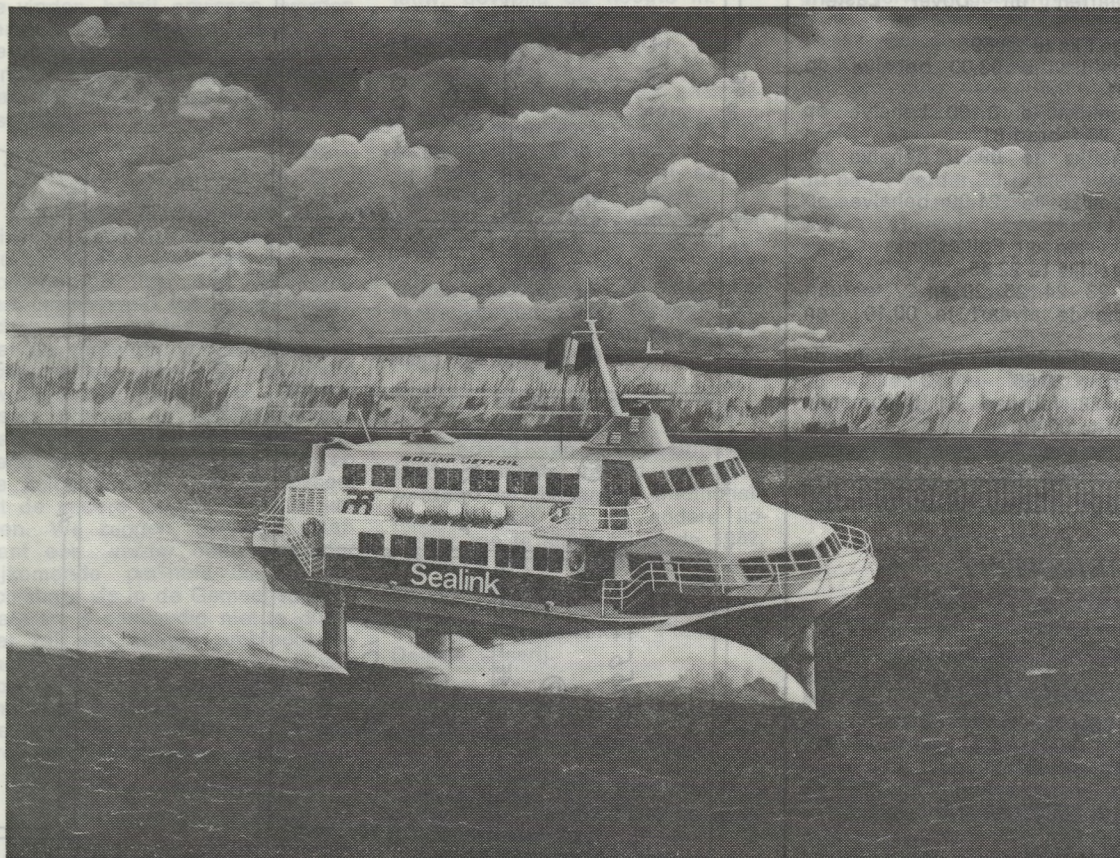
Zondag 1 maart om 10 uur wordt de jaarlijkse vissersmis, georganiseerd door de oud-leerlingen- en vriendenbond van de rijksvisserij-school Vissersvreugd; opgedragen in de parochiale kerk St. Antonius van Heist. Deze vissersmis wordt opgeluisterd door het kinderkoor van de Broeders Xaverianen van Heist en door de muziekvereniging St. Cecilia van Heist.

Na de Vissersmis vindt de Bloemenhulde aan het Vissersmonument plaats.

VISSERSMIS IN DE

VISMIJN TE NIEUWPOORT

Het stadsbestuur heeft ernstig werk gemaakt van de publiciteitscampagne die Nieuwpoort zal voeren om het visverbruik te propageren en de aandacht te vestigen op de visserij en het vissersleven. De «Week van de Vis», die van 6 tot 3 juni zal ingericht worden, zal daar beslist heel wat toe bijdragen. Bovendien zal de jaarlijkse vissershulde van Pinksterenmaandag in een nieuw kleedje gestopt worden. Zo zal de traditionele vissersmis dit jaar opgedragen worden in de benedenruimte van de vismijn. Daarna volgt de hulde aan het vissersmonument en zullen verdienstelijke reders en vissers gelauwerd worden.



De meest recente uitgave van de Jetfoil, in volle oefenvaart.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

OOSTENDE

Een vrij grote aanvoer op de maandagmarkt waar toch maar twaalf vissersvaartuigen hun vangst aanboden. Dit keer echter wel meer verscheidenheid in de aanvoer door het feit dat een zee-tal kanaalvangsten in de afslag gebracht werden. Rog was er meer dan verleden week, verder zorgden de kanaalschepen voor platvis, pollak, griet, tarbot en tong. Vooral de laatste drie soorten waren erg duur met tarbot tot bij de 390 fr het kg en tong tussen 220 en 370 fr. Middensortering bleef de duurste. De IJslandse soorten werden door twee schepen gebracht. Vooral rode zeebaars en koolvis. Waar rode baars nog tussen 1680 en 1950 fr de ben kreeg, moest koolvis het stellen met prijzen tussen 1000 en 1250 fr. Schelvis kreeg een middelmatige prijs met grote sortering toch tot 45 fr het kg. Kabeljauw en gul waren goedkoop en kregen nooit meer dan 40 fr het kg. Heilbot en staart zijn blijkbaar niet meer te vangen op IJsland, in de afslag hebben we alvast geen gezien. Voor Schotse schol lag de prijs redelijk hoog, tot 1800 fr de ben en ook leng was vrij duur. Een flink resultaat voor de O.317 die het tot 2.458.000 fr bracht met een vangst van ongeveer 1650 bennen.

Voor de Westschepen, die weinig talrijk waren is het geen te beste week geweest. De gulprijzen lagen niet bijzonder hoog en ook wijting was ver van duur. Kleine sortering kreeg zelfs minimumprijzen. De spanvissers hebben deze week niet meer met storm maar wel met klare maan af te rekenen gehad. Hierdoor liet de haring zich minder gemakkelijk vangen. Het zou trouwens kunnen dat deze visserij weldra wordt stopgezet, één koppel heeft ondertussen alweer het visnet aangeslagen.

De kustvisserij doet het erg kalm aan voor het ogenblik. De garnaal vangsten zijn ver van groot en de prijs die ervoor betaald wordt ver van schitterend. Het schijnt dat er erg weinig vraag naar garnaal is. De beide koppels die nog achter de vis aanzitten kunnen ook niet hoog van de toren blazen. Kleine vangsten en geen te beste prijzen.

VRIJDAG 13 FEBRUARI

KANAAL	O.518	12	130	7870	687.155
WEST	O.705	12	60	930	398.218

NOORDZEE	LO.288542	16	470	—	775.200
KUST	O.127-				
	O.303	1	30	7.600	108.270
	O.141-				
	O.369	1	—	7.500	78.000
	O.123-				
	O.306	1	11	9.950	109.984
	O.135-				
	O.275	1	—	7.600	74.480
	N.3-				
	N.279		7	10.900	124.240

MAANDAG 16 FEBRUARI

IJSLAND	O.317	18	1660	—	2.458.530
	O.202	18	640	—	1.164.260
KANAAL	O.229	15	260	—	628.035
	O.35	16	325	—	551.850
	O.309	16	340	—	495.587
	O.168	10	90	2040	758.053
	O.134	16	265	225	516.072
	N.752	13	230	—	418.059
	Z.34	17	150	3510	1.210.121

WEST	N.736	5	190	—	284.12
	O.285	12	345	—	409.670
	Z.583	7	210	630	533.662
KUST	O.141-				
	O.369	1	—	9.50	115.400
	N.3-				
	O.279	1	—	9.650	118.302
	O.135-				
	O.275	1	—	9.600	16.230
	O.123-				
	O.306	1	—	13.350	165.930

DINSDAG 17 FEBRUARI

KANAAL	O.83	17	215	2660	1.201.517
KUST	O.141-				
	O.369	1	—	22.150	272.946
	N.3-				
	O.279	1	5	22.550	285.010
	O.123-				
	O.306	1	6	10.040	131.280
	O.135-				
	O.275	1	15	3.500	103.600

WOENSDAG 18 FEBRUARI

KANAAL	N.709	12	250	—	516.589
--------	-------	----	-----	---	---------

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**

NIJEUWPOORT

VRIJDAG 13 FEBRUARI 1981

N.590 105.055

Weinig aanvoer op de vrijdagmarkt, slechts de N.590 loste ± 90 bennen vis en besomde 105.055 fr. Er was slechts aanvoer van Westvis en tong noch variatie viel te bespeuren. Vanwege de handelaars kon een matige belangstelling waargenomen worden en de prijsnotering kon goed genoemd worden. Grote pladijs kreeg 1200 à 1400 fr. de ben en drieling- of middenslag pladijs 1600 à 1700 fr. de ben, wijl voor platjes 850 à 1000 fr. de ben werd genoteerd.

Kabeljauw boekte men aan 3750 tot 4250 fr. de ben en gul aan 2600 tot 3100 fr. de ben. Zelfs werd voor de voorkeuze gul tot 1580 fr. de ben betaald. Grote wijting kende tegen de prijs van 1200 à 1500 fr. de ben zijn afzetgebied en kleine wijting tegen 800 à 1000 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 1400 à 1600 fr. de ben opgekocht en kleine zandschar tegen 900 à 1100 fr. de ben. Voor tong-schar boekte men 90 à 120 fr./kg. en voor stekkers of knorhaan 2000 à 2250 fr. de ben. De prijsnotering der garnaal kon lonend genoemd worden, zo werd 132 à 139 fr./kg. geboekt.

MAANDAG 16 FEBRUARI 1981

N.470	98.149
N.172	151.493
Z.474	225.576
Z.525	256.922
N.346	139.957
N.88	25.320
N.700	25.320

Zes vangsten werden op de maandagmarkt geveild, zodat de aanvoer hoofdzakelijk voor wat Westvis betreft op die dag werd gekoncentreerd. Tong en varia werden eveneens aangevoerd, door dit feit konden alle handelaars ruimschoots hun gading vinden. Voor tong nr. 1 boekte men 170 à 180 fr./kg. en voor tong nr. 2 233 à 254 fr./kg. Voor blok-tong of tong nr. 3 noteerde men 320 à 350 fr./kg. en voor tong 4 of fruit-tong 348 à 362 fr./kg. Tong nr. 5 kocht men

tegen 330 à 340 fr./kg. op en voor kleine tong betaalde men zelfs tot 265 à 280 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 305 - 320 fr./kg. aangekocht, middenslag tarbot tegen 228 à 280 fr./kg. en griet tegen 140 à 198 fr./kg. Tong-schar haalde 90 à 145 fr./kg. en staartvis 190 à 220 fr./kg. Grote pladijs kreeg 1100 à 1350 fr. de ben, drieling- of middenslag pladijs 1200 à 1500 fr. de ben en platjes 1000 à 1500 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3500 à 4000 fr. de ben geveild en gul tegen 2000 à 3000 fr. de ben. Aan een partij rog werd volgende prijsnotering toegewezen: moerrog 3400 à 3700 fr. de ben, tielten 3000 à 3200 fr. de ben, scherpstaarten 2800 à 3000 fr. de ben. Voor grote wijting boekte men 1400 à 1650 fr. de ben en kleine wijting 900 à 1050 fr. de ben. Grote zandschar boekte men aan 1200 tot 1600 fr. de ben en kleine zandschar aan 900 tot 1050 fr. de ben. Zeehond haalde 2000 à 2250 fr. de ben, doorn- of speurhaai 2900 à 3100 fr. de ben en knorhaan 2200 à 2400 fr. de ben.

Alle prijsnoteringen konden bevredigend genoemd worden en tong en varia werden tegen dure prijzen aan de man gebracht.

WOENSDAG 18 FEBRUARI 1981

N.738	178.659
N.723	125.292

Geringe aanvoer op de woensdagmarkt, slechts twee vaartuigen van de West losten hun vangst. Er werd weini gtong en variatie aangevoerd, zo bekwam een koopje tong van de sortering 2 à 4, 330 fr./kg. en voor een varia tarbot werd een prijsnotering van 330 à 340 fr./kg. neergepend. Grote pladijs kreeg 1100 à 1300 fr. de ben, middenslag- of drieling pladijs 1350 à 1600 fr. de ben en visjes 950 à 1100 fr. de ben. Kabeljauw werd geveild tegen 300 à 3750 fr. de ben en gul tegen 1750 à 2500 fr. de ben. Grote wijting kende tegen 1050 à 1300 fr. de ben zijn afzetgebied en kleine wijting tegen 750 à 950 fr. de ben. Grote zandschar werd opgekocht tegen 1400 à 1750 fr. de ben en kleine zandschar tegen 700 à 1000 fr. de ben. Voor tong-schar boekte men 90 à 140 fr./kg. en voor knorhaan 2000 à 2250 fr. de ben. Zeehond verkocht men tegen 2000 à 2250 fr. de ben en doorn- of speurhaai tegen 2750 à 2900 fr. de ben.

Een goed marktverloop, gekenmerkt door een middelmatige prijsnotering tegen een vlugge attentie der aanwezige handelaars.

**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

Grote schelvis	40.40—42.40
Middelmatige schelvis	30.00—35.40
Kleine schelvis	26.00—31.40
Kabeljauw	37.60—40.00
Gul	32.20—36.00
Wijting	31.40
Schaat	68.00
Zeebaars	33.60—38.40
Leng	41.20—51.60
Schartong	34.00—37.20
Heilbot	.....
Koolvis	18.00—24.80
Hondstong	.....
Zeewolf	.....
Staart	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Lappen	16.2	17.2	18.2
Grote	174—249	180—216	.....
3/4	332—359	324—337	.....
Blok	348—373	349—364	.....
Voor-kleine	332—362	327—341	.....
Kleine	262—284	263	.....
Slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Grote	185—193	183—192	181—190
Blok	263—279	266—280	220—274
Fruit	319—345	333—367	343—349
Schone kleine	343—370	356—384	359—366
Kleine	284—332	290—338	263—274
Tout petit	243—245	233—272	218—248
Slips	216—217	215—218	210—216

Nieuwpoort

I	170—180	.....	.....
II	233—254	.....	30—330
III	320—350	.....	330
IV	348—362	.....	.....
V	330—340	.....	.....
Kleine	265—280	.....	.....

PLADIJS

Oostende

Grote	16.2	17.2	18.2
Grote iek	29—34	24	.....
Kleine iek	20—26	20	.....
Derde slag	.....	.....	.....
Platjes	19—28	20	16

Zeebrugge

I	24—25	21—23	21—22
II	21—22	21—24	21—23
III	21—22	20—22	21—22
IV	32—26	19—21	24—22
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Moeien	.....	.....	.....
Grote pladijs	22—27	.....	22—26
Platjes	24—30	.....	27—22
Drielingen	20—30	.....	19—22

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

12.2	10	1.369.210	.....	.....	.....
13.2	13	2.452.492	.....	.....	.....
16.2	20	9.959.638	.....	.....	.....
17.2	9	2.080.513	.....	.....	.....
18.2	1	540.409	.....	.....	.....
.....	53	16.402.262	.....	.....	.....

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

13.2	1	4.822	105.055	.....	.....
16.2	6	21.840	922.737	.....	.....
18.2	3	13.382	304.355	.....	.....

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

12.2	2	100	11.972	117	122
13.2	2	127	17.129	132	139
18.2	1	40	6.000	150	150

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 12 FEBRUARI

KANAAL	.....	.....	.....	.....	.....
Z.42	2800	180	18	1.321.799	.....
Z.580-Z.578	.....	.....	.....	24.040	.....
Z.570-Z.601	.....	.....	.....	50.260	.....
Z.403-Z.501	.....	.....	.....	55.010	.....
Z.400-Z.548	.....	.....	.....	56.660	.....
.....	.....	.....	.....	1.507.769	.....

VRIJDAG 13 FEBRUARI

WEST	.....	.....	.....	.....	.....
Z.47	1850	350	13	865.035	.....
Z.507	1300	75	8	432.971	.....
Z.509	750	105	10	372.326	.....
GUL	.....	.....	.....	.....	.....
Z.538-Z.554	.....	.....	.....	192.960	.....
Z.471-Z.472	.....	.....	.....	122.610	.....
Z.201-Z.560	.....	.....	.....	144.160	.....
Z.400-Z.48	.....	.....	.....	26.500	.....
Z.570-Z.601	.....	.....	.....	21.980	.....
Z.403-Z.501	.....	.....	.....	6.088	.....
Z.578-Z.580	.....	.....	.....	11.940	.....
.....	.....	.....	.....	2.196.570	.....

WEST

Z.40	600	75	.....	484.406	.....
Z.16	2500	270	.....	1.164.420	.....
Z.582	100	25	.....	151.859	.....

NOORD

Z.313	1700	320	1.051.626
-------	------	-----	-------	-----------	-------

KANAAL

Z.200	2500	250	.....	1.285.056	.....
Z.41	.....	360	.....	315.884	.....

KUST

Z.568	200	50	193.357
-------	-----	----	-------	---------	-------

GUL

Z.471-Z.472	.....	.....	.....	114.886	.....
Z.403-Z.501	.....	.....	.....	87.772	.....
Z.400-Z.548	.....	.....	.....	69.480	.....
Z.538-Z.554	.....	.....	.....	261.018	.....
Z.500	.....	.....	.....	36.976	.....
Z.201-Z.560	.....	.....	.....	146.718	.....
.....	.....	.....	.....	5.363.458	.....

VRIJDAG 17 FEBRUARI

KANAAL	.....	.....	.....	.....	.....
B.5	3500	300	17	1.660.491	.....
KREEFTENPUT	.....	.....	.....	.....	.....
Z.307	.....	210	10	330.071	.....
WEST	.....	.....	.....	.....	.....
Z.519	2300	250	17	1.274.325	.....
NOORD	.....	.....	.....	.....	.....
Z.315	1000	170	12	736.860	.....
KUST	.....	.....	.....	.....	.....
Z.512	450	90	6	343.013	.....
GUL	.....	.....	.....	.....	.....
Z.578-Z.580	.....	.....	.....	198.760	.....
.....	.....	.....	.....	4.546.520	.....

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 20 FEBRUARI

KANAAL : TS1 (180 vis; 3000 tong)

MAANDAG 23 FEBRUARI

IJSLAND : O.318 (400 m t.t.z. 100 kab.-gul; 100 kools; 80 bonen; 20 leng; 50 varia).

O.129 (500 m. t.t.z. 80 kab.-gul; 120 kools; 150 bonen; 50 gutvis; 50 leng, 40 schelvis; 10 varia).

KANAAL : O.114; O.206; O.231
WEST : O.243; N.708; Z.597; Z.72; N.45

MONKEY YBANK : O.232

DINSDAG 24 FEBRUARI

KANAAL : O.33; Z.483

WEST : O.274; N.704; O.26

WOEONSDAG 25 FEBRUARI

WEST : N.736; Z.502; Z.38

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 haven-, verkeer- 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.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	16.2.1981	16.2.1981	17.2.1981	17.2.1981	18.2.1981	18.2.1981	16.2.1981	18.2.1981
Grote tarbot	304—385	317—349	311—315	320—432	.....	393—428	305—320	330—340
Middelmatige tarbot	240—300	248—298	262—281	270—280	.....	285—342	228—280	.....
Kleine tarbot	210—246	193—204	230—250	245—248	.....	180—235	80	80
Grote griet	96—200	185—201	110—202	207	.....	202—238	140—198	.....
Middelmatige griet	.....	179—185	.....	175	.....	179—185	.....	.....
Kleine griet	.....	111—150	.....	154	.....	120—145	.....	.....
Grote schelvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middelmatige schelvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine schelvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote heek	24—94	.....	51—59	.....	38—79	.....	.....	.....
Middelmatige heek	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine heek	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	38—43	.....	36	.....	48	.....	.....	.....
Rog	16—72	90—95	14—49	60—65	39—70	40—46	.....	.....
Keilrog	71—76	.....	.....	.....	70	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	68—74	.....
Tiilen	.....	64—70	.....	58—59	.....	40	60—64	.....
Scherpstaarten	.....	32—86	.....	72—75	.....	45—49	56—60	.....
Halve mans	.....	60—65	.....	48—51	.....	37—39	56—58	.....
Teelt	.....	60—62	.....	44—46	.....	35—37	.....	.....
Katrog	.....	22—26	.....	20—22	.....	20—22	.....	.....
Kabeljauw	38—46	45—50	38—41	38—42	62	40—43	70—80	60—75
Grote gul	19—46	40—42	24—51	30—32	13—51	.....	40—60	35—50
Middelmatige gul	.....	36—38	.....	24—26	.....	34—36	.....	.....
Kleine gul	.....	30—34	.....	20—25	.....	24—27	.....	.....
Hozemondhamme	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote wijting	15—26	20—24	15—31	10—22	15—25	15—18	28—33	21—26
Kleine wijting	.....	14—16	.....	14—15	.....	15—16	18—21	15—19
Schar	14—277	16—18	13—25	12—16	17—33	16—18	20—30	.....
Steenschol	33—145	148—151	27—137	80—88	.....	84—88	.....	.....
Zeehaai	41—48	46	.....	43	38—40	.....	.....	.....
Hondshaai	9—12	.....	99	.....	9	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	58—62	55—58
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	11—52	.....	12—36	.....	.....	.....	90—145	90—140
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	14—177	.....	18	.....	12	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	19—26	40	.....	25	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	24—46	.....	33—49	.....	42—43	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	107—223	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	114—120	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	40	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	102—227	87—225	81—191	130—232	.....	127—233	.....	.....
Schotse schol	.....	40—44	.....	20—24	.....	20—24	190—220	.....
Zeehond	.....	24—26	.....	20	.....	12—17	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40—45	40—45
Rode poon (roobaard)	.....	36	.....	43	.....	26	14	12
Grauwe poon (knorhaan)	25	16	.....	24	.....	14	.....	.....
Rode knorhaan	25—75	.....	.....	.....	36—61	.....	44—48	40—45
Posten	.....	8—12	.....	6—11	.....	6—9	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 10 februari werd aangevoerd: 475 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 199 kisten wijting; 21 kisten schar en 13 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.: kabeljauw één 138-108; kabeljauw twee 182-130; kabeljauw drie 156-130; kabeljauw vier 154-130; kabeljauw vijf 120-102; schelvis vier 134; bot 26; kuit 30-18; wijting drie 108-94.

De besommingen waren: KW 63 f 9.030; KW 185 f 7.850; VD 6 + VD 20 f 13.100; YE 25 f 1.300; IJM 14 f 1.950; IJM 18 f 2.850; IJM 20 f 12.400; IJM 27 f 5.500.

Aan de woensdagmarkt van 11 februari werd aangevoerd: 86 kilogram tong; 1 kist tarbot en griet; 604 kisten kabeljauw; 11 kisten koolvis; 238 kisten wijting; 4 kisten schelvis; 42 kisten schol; 2 kisten haring; 9 kisten schar en 34 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: grote tong 15,20; grootmiddel tong 19,00; kleimiddel tong 23,00; tong één 22,20; tong twee 22,00.

Per 40 kg.: tarbot 688; griet 521-384; kabeljauw één 162-108; kabeljauw twee 176-100; kabeljauw drie 138-100; kabeljauw vier 140-124; kabeljauw vijf 112-86; schol één 71; schol twee 76; schol drie 106-94; schol vier 102-94; wijting drie 92-65; schar 112-90; schelvis vier 172-140; steenbolk 41-28; bot 25-24; haring twee 28; witte koolvis drie 138-134; leng 94.

De besommingen waren: UK 208 f 6.000; WR 70 + WR 74 f 20.400. IJM 1 + IJM 2 f 11.600; verder één Goedereeder en twee Texelaars met te zamen f 40.000, aan besomming en dan nog één Deense snik met f 23.500.

Aan de donderdagmarkt van 12 februari werd aangevoerd: 795 kg. tong; 13 kisten tarbot en griet; 414 kisten kabeljauw; 34 kisten schelvis; 1454 kisten wijting; 927 kisten schol; 32 kisten schar en 31 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 19,76-18,58; grote tong 15,60-15,00; grootmiddel tong 22,21-20,81; kleimiddel tong 25,23-24,51; tong één 25,11-23,34; tong twee 23,11-22,50.

Per 40 kg.: tarbot 700-622; griet 544-380; kabeljauw één 114-82; kabeljauw twee 128-100; kabeljauw drie 134-110; kabeljauw vier 134-112; kabeljauw vijf 124-80; schelvis drie 142; schelvis vier 118-62; schol één 62-47; schol twee 65-56; schol drie 76-62; schol vier 96-77; wijting drie 61-37; schar 124-110; tongschar 312; steenbolk 30-24; kuit 35.

De besommingen waren:

KW 214 f 5.900; KW 221 f 16.700; KW 226 f 17.700; KW 137 f 12.900;

IJM 154 f 16.700; IJM 14 f 1.700; IJM 3 + IJM 20 f 14.800; VD 6 + VD 20 f 800; verder twee Goedereeders en twee Texelaars die tezamen f 68.000 besomden en een Engels vaartuig de FD (Fleetwood) 359 met f 52.200, aan besomming.

Aan de maandagmarkt van 16 februari werd aangevoerd: 6.892 kg. tong; 96 kisten tarbot en griet; 878 kisten kabeljauw; 174 kisten schelvis; 1.572 kisten wijting; 2.228 kisten schol; 121 kisten schar; 31 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 25,83-24,51; grote tong 15,79-15,49; grootmiddel tong 21,33-20,27; kleimiddel tong 24,40-22,26; tong één 23,98-23,19; tong twee 23,51-22,38.

Per 40 kg.: hammen zonder kop 480; steenbolk 30; kleine kuit 120; grote kuit 8,80-6,00; tongschar 351-272; wijting drie 68-40; schar 81-59; schol één 67-61; schol twee 82-66; schol drie 86-76; schol vier 98-76; schelvis drie 170-120; schelvis vier 81-59; tarbot 886-642; griet 623-458; kabeljauw één 102-78; kabeljauw twee 122-92; kabeljauw drie 120-96; kabeljauw vier 118-100; kabeljauw vijf 110-60.

De besommingen waren: KW 4 f 25.500; KW 11 f 26.800; KW 22 f 47.600; KW 25 f 31.900; KW 45 f 24.400; KW 51 f 7.400; KW 63 f 7.900; KW 77 f 14.300; KW 88 f 22.600; KW 113 f 13.900; KW 117 f 35.000; KW 145 f 33.100; KW 149 f 3.300; KW 152 f 6.000; KW 167 f 6.900; KW 173 f 22.200; KW 189 f 28.600; KW 194 f 32.200; KW 221 f 3.300; KW 226 f 3.900; WR 32 f 14.100; IJM 115 f 51.000; IJM 154 f 8.000; IJM 209 f 12.900; UK 135 + UK 145 f 7.600; KW 137 f 3.600; KW 185 f 14.600.

DEN HELDER

In de periode van 9 tot en met 13 februari werden door 130 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd: Tong 10.727 kg. f 223.925,58 van f 25,71-14,02; tarbot 4.410 kg. f 76.261,7 van f 26,36-9,51; schol 94.165 kg. f 161.012,63 van f 2,38-1,00; kabeljauw 238.245 kg. f 695.920,90 van f 6,53-1,28; griet 1.398 kg. f 16.067,42 van f 11,99-8,51; schar 6.095 kg. f 11.188,16 van f 2,80-0,89; wijting 102.900 kg. f 120.152,54 van f 2,47-0,75; diversen 195.052 kg. f 374.379,53. Totaal 652.992 kg., eindbedrag f 1.678.908,23.

Het bijzonder slechte weer dat vorige week dinsdag heerste, heeft maar heel weinig invloed op de totale aanvoer kunnen uitoefenen. Want na de normale aanvoer van maandag kwamen reeds dinsdag in alle vroegte de eerste vaartuigen, die maandag ook al aan de markt kwamen, alweer aan de markt.

De kabeljauw en gul waren wel gestript, de wijting echter werd voor

het merendeel ongestript binnengebracht. De hevige storm, welke met harde hagel en sneeuwbuien gepaard ging, zal daar zeker debet aan geweest zijn. Voor de meeste schepen was de afstand om naar binnen te komen te groot. Bovendien kwam de storm vrij onverwachts, hierdoor waren de meeste schepen al vrij ver van de havens verwijderd om nog maar even terug te komen. Want bij stormweer kan men beter op de vlakke zeen dan dicht onder de kust, waardoor het naar binnen komen beslist niet zo erg aanlokkelijk was. Bekend is ook dat er enkele schepen opper hebben gezocht achter de Noordhollandse eilanden. Zij die binnen waren hebben hier wel een goed voordeel van gehad, ondanks de wat zware thuisvaart. Maar eenmaal binnen kon de hoofdmotor gestopt worden en kon men beter weer afwachten in de haven, rustig aan de wal afgemeerd, wat toch altijd verre te verkiezen is boven een storm afrijden aan een ankerketting.

Het was maar goed dat er aan de woensdagmarkt een Deens vaartuig verscheen, anders had het er niet zo best voorgestaan met de aanvoer van bijna 350 kisten kabeljauw. Dit schip pepete de markt aardig op. Het was reeds vroeg in de middag toen een Katwijkse kotter aan de hallen verscheen met een vrij grote vangst aan kabeljauw. Vele uren heeft de bemanning gewerkt om deze trek weggestript te krijgen.

Bij het verdere verstrijken van de dag kwamen er meerdere schepen met een leuk vangstje naar binnen zodat de donderdagmarkt wederom niets te kort kwam. Mede door de komts van een 2-tal Goedereeders en een stel Texelaars kon er ook wat platvis verhandeld worden. Bovendien was er nog een onder Engelse vlag varende kotter weer eens present met wat platvis, zodat het voor de donderdagmarkt bijna volmaakt was.

Aan de vrijdagmarkt was het helemaal volmaakt. De verwachting dat er wel wat vis onverkocht in de hallen zou achterblijven is gelukkig niet bewaarheid geworden. Zelfs de bijna drieduizend kisten wijting, die al of niet gestript aangevoerd werden, gingen vlot naar alle kanten.

Het was echt niet alleen de binnenlandse handel, die de wijting voor haar rekening nam. Het waren juist de exporteurs die zich over grote partijen ontfermden. Bij het verdere verloop van de markt moest de binnenlandse handel alle zeilen nog bijzetten om beslagen ten ijs te komen, waardoor de prijs van de wijting zelfs nog ver op kon lopen.

Al met al konden er de voorgaande week erg leuke besommingen gemaakt worden, waar het bij de aanvang van de voorgaande week echt niet naar uitzag.

Van het haringfront is deze week weinig of niets te vermelden, anders dan dat er lekker aan de voorraden getrokken wordt.

De grote vriestrawlers gaan gewoon door met het aanvoeren van alle soorten makreel, welke door de prijsvorming niet meer in aanmerking komen om gesorteerd aangevoerd te worden. Wat toch wel jammer is, want hierdoor komen de rokerijmakrelen wel wat in de verdrukking te zitten.

NAAM- VERANDERING VISSERISCHOOLO

«School voor Zeevaart en Techniek». Zo zal in het vervolg de gemeentelijke school voor visserij en scheepvaart gaan heten.

De adviescommissie voor deze school stelde deze naamverandering voor. Door de herstructurering van het visserij-onderwijs, is de school niet meer belast met de opleiding voor de zeevaart. De school leidt thans leerlingen op voor de functie van scheepsgezel op alle categorieën van zeevarende schepen en van stuurman en scheepswerktuigkundige op de kleine handelsvaart. De adviescommissie stelt dat de accentverschuiving in het onderwijs reden is om de naam van de school te veranderen. Het voorstel is overgenomen door het college van B. en W. De gemeenteraad zal de naamverandering moeten goedkeuren.

NEDERLANDSE VISSERS VERWERPEN BRITS VERWIJLT VAN DUMPINGAANVOER

Zoals we in onze vorige uitgave uitvoerig schreven, heeft men in verscheidene, vooral Schotse havens, met onder meer Peterhead, in de visserij gestaakt wegens de lage prijzen die op de Britse afslagen voor het Brits produkt aangeboden werden als gevolg van een ongecontroleerde grote aanvoer uit het buitenland. Hieronder werden vooral de IJslandse en Hollandse vaartuigen vernoemd die hun vis tegen dumpingprijzen op de Britse en Schotse afslagen zetten, dat wil zeggen, dat de Hollanders zich totaal aan deze lage prijzen niet stoorden en er duchtig mede door gingen de

Britse afslagen te bevoorraden.

In het Nederlands ministerie van landbouw en in Nederlandse visserijmiddens heeft men er intussen op gewezen dat dit geenzins het geval is, maar dat het de schuld is van de hoge ophoudprijzen op de Britse afslagen, die een eigen regeling kennen, dat het mogelijk maakt, vis uit lidstaten en andere landen tegen die orientatien richtprijzen op de Britse markt en aan de Britse handel aan te bieden. Inderdaad ligt de aanbiedingsprijs, door de hogere Britse ophoudsprijs, aldus lager en blijft de Britse vis staan of gaat aan de minimumprijs van de hand.