

het visserijblad

Verschijnt wekelijks
Vrijdag 17 april - Nr. 15

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. BAELSKAAL 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 HARINGSTAND IN DE NOORDZEE LAGER DAN VERMOED

INTENSIEVE DEENSE INDUSTRIEVISSERIJ IS OORZAAK

In onze vorige uitgave deelden we mede, dat onderzoekingsvaartuigen van zeven landen, elk in het hun toegewezen gebied, onderzoekingen deden op de haringstand, vooral op de larven en jonge haringen. Niettegenstaande bij bepaalde onderzoekers de verwachting voor handen lag dat de haringstand zich zeer goed hersteld had, zou het eindresultaat van de, in het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek te IJmuiden, gedane gekoördineerde onderzoekingen van de bevindingen der betrokken schepen eerder onder de verwachting van de biologen liggen.

Het grootscheeps onderzoek van februari 1980 door de «Young Fish Survey» eveneens ondernomen door de speciaal ingerichte vaartuigen van de zeven landen had toen uit de jonge haring van 1980 een aangroei van 150 duizend ton volwassen haring voor 1981 gewettigd en gerechtvaardigd. Voor de aanwas van volwassen haring voor 1982, ook al op basis van de vroegere vastgestelde larvenintensiteit had men een aanwas voorzien van volwassen haring voor 1982 van 500 duizend ton. Deze verwachting is echter op verre na niet uitgekomen. Gezien het resultaat van het onderzoek door het Rijksinstituut van IJmuiden als richtinggevend dient voor het bepalen van een eventuele haringvisserij en van de grootte hiervan, omdat de visserijbiologen zich hierop baseren om hun adviezen aan de EEG door te spelen, houdt dit natuurlijk een negatief gevolg in. Het was inderdaad op grond van de goede verwachtingen voor 1981, dat men er tenslotte toe besloot voor 1981 een contingent van 50 duizend ton haring vrij te geven. Over het toenmaals vrijgeven van dit contingent en vooral over de opdeling van dit contingent over de verscheidene landen-lidstaten, kon men echter tot geen overeenkomst komen. Des te meer omdat Groot-Brittannië deze opdeling blokkeert en afhankelijk maakt van het inwilligen van haar elsen in verband met het exclusief maken van een twaalf-mijlszone. Nochtans wordt ook de Britse regering onder druk gezet door de eigen visserij die ook wel de haringvisserij wensen te gaan bedrijven.

DEENSE INDUSTRIEVISSERIJ

DE SCHULDIGE

In het Onderzoekingsinstituut te IJmuiden laat men een pessimistische klank horen en zegt men duidelijk dat de resultaten ver onder de verwachtingen zijn gebleven. Hoofdoorzaak is de Deense industrievisserij die zich vooral in de zomer van 1980 zwaar heeft doen gelden. De Denen hebben in het oostelijk deel van de Noordzee, juist in gebied dat als kraamkamer voor de jonge haring gelden, dicht bij thuis gehouden. We herinneren ons in dit verband een paar jaar terug, onder meer

(Zie vervolg blz. 2)

VERSCHEIJNING VOLGEND NUMMER

Naar aanleiding van de Paasvakantie zal het
volgend nummer van "Het Visserijblad"
slechts op 30 april verschijnen.

GEEN VIS VAN EIGEN SCHEPEN AFGEKEURD

3 % VLEES UIT DE OMLOOP GETROKKEN

We moeten terug van leer trekken tegen de nationale pers die telt dat er heel wat vlees en vis wordt afgekeurd en aldus de indruk verwekt, dat beide produkten over dezelfde kam mogen gescheerd worden. Het is voor de zoveelste maal louter om aan sensatie te doen en het past waarschijnlijk in het kader van het grootscheeps onderzoek ingesteld tegen het Belgische slachtvee waarvan vastgesteld werd dat deze op een onnatuurlijke manier aan gewicht bijkreeg door het inspuiten met kankerwekkende synthetische hormonen. Tevens is het artikel duidelijk geïnspireerd door het Instituut van Dierenartsen-keurders, die hierdoor hun absolute onmisbaarheid wensen te bewijzen aan de bevolking. Dat er iets schorf met het opmesten van het vee, het kunstmatig uitzetten en aanzwellen van de weefsels van het slachtvee, weten we reeds lang, maar we vinden het misselijk en grotesk dat men hier de vis bij betreft, welke er niets mee te zien heeft.

GEEN VIS VAN EIGEN SCHEPEN AFGEKEURD

We vinden het echt schandelijk dat in deze artikelen telkens herhaald wordt (dat zoveel duizenden kilogram vlees EN VIS uit de handel diende getrokken te worden en men geen juiste en afzonderlijke cijfers voor beide produkten aangeeft. We moeten bekennen dat, als er al eens vis dient afgekeurd, dit alleen uit reden is van gebrek aan houdbaarheid, dat wil zeggen dat de vis te lang werd bijgehouden. En dan gebeurt dit in de winkel of pakhuis! Onaanvaardbaar is in elk geval waar men over een container ingevoerde vis spreekt, die kiemdragend was, maar dit in algemene termen vermeldt, zodanig, dat men de indruk krijgt, dat alle vis dit gevaar in zich houdt. Wij, die heel dicht bij de vis staan en meer in het bijzonder bij de afslagen in de vismijnen, kunnen getuigen dat het uiterst zeldzaam is, dat vis dient ingehouden, of anders gezegd, afgekeurd moet worden. Dit gebeurt dan nog in deze zeer schaarse gevallen omdat deze niet vers genoeg aangebracht werd, hetgeen niets te maken heeft met ziekte of kiemdragend. We mogen praktisch zeggen dat er van de vis door onze schepen in de afslagen aangeboden, niets of uiterst zelden iets dient uit de markt genomen en dat dit NOOIT moet gebeuren wegens manipulaties die de gezondheid van de verbruiker kunnen in gevaar brengen, zoals dit wel het geval is voor het betrokken afgekeurde vlees. Ook de huisvrouw dient al eens, één en ander naar het huisafval te verwijzen, wanneer zij het te lang bijgehouden heeft. Als men zuiver de houdbaarheid beschouwt, dan kan men alle en gelijk welke levensmiddelen betrekken in een sensatie verwekkend artikel. Dat is niet het geval voor de vis. Zo is ook het kabaal dat men soms maakt over vis die in aangetast water leeft, even overtrokken en onjuist. Inderdaad vlucht de vis onzuiver water. Men moet maar eens proberen vis te zoeken in riool- of in onzuiver water. Daar zal men geen vinden. Ook kan men onmogelijk de vis met een spuitje behandelen en daarom blijven wij er bij, dat de vis, als voedingsprodukt de meeste waarborgen biedt van zuiverheid en tot het gezondst voedsel behoort.

ONVERANTWOORDE HOUDING VAN KEURINGSINSTITUUT

We wijzen er nogmaals op, dat het Instituut voor Dierenartskeurders zich door de betrokken artikelen in de nationale pers, en de mededelingen over radio en T.V. voornamelijk zich zelf in de belangstelling heeft wensen te plaatsen en op zijn grote onmisbaarheid voor de bevolking heeft willen wijzen. Wij, belastingsbetalers die deze dierenartskeurders ten laste hebben, verlangen van deze mensen dat zij nauwgezet

(Zie vervolg blz. 2)

DE HARINGSTAND IN DE NOORDZEE LAGER DAN VERMOED

(Vervolg van blz. 1)

het bezoek van Britse reders en schippers, vergezeld door enkele onderzoekers, aan bepaalde Deense havens. De Britten waren werkelijk ontzet door de grote hoeveelheden jonge haring die er door de Denen aangevoerd worden voor vismeeldesteinden. Het Britse ongenoegen was in het bijzonder groot omdat deze jonge haring, later in volwassen toestand onder de Britse kusten komt en dat door deze overantwoorde vismeelvisserij vanwege de Denen, de Britse haringvisserij en industrie in de eerste plaats getroffen werd. De resultaten van het R.I.V.O. te IJmuiden schijnen dit nu terug te bevestigen. We begrijpen dan ook niet goed, met de wetenschap voor ogen dat de Deense industrievisserij de voornaamste schuldige is, hoe men in de Commissie te Brussel, niet alleen hier niet tegen optreedt, maar de Denen zelfs nog het leeuwenaandeel in een vrij te komen haringkontingent toekent, op basis van hun..... traditionele haringvisserij, of laat ons zeggen haringuitmoording!

Een bijkomende oorzaak waarom de haringstand niet volgens de verwachtingen is uitgekomen is het verondersteld felt van een buitengewone larvensterfte, hetzij verhongerd? of door andere vissoorten weggevreten.

TOCH NOG EEN KONTINGENT HARING VRIJ

Niettegenstaande de niet uitgevallen verwachtingen zijn de biologen toch voorstander van een voorzichtige opheffing van het haringvangstverbod. Er zou toch geen gevaar meer zijn van een bedreiging van deze soort en een beperkte vangst zou zelf de aangroei van de haringstock niet in gevaar brengen. Zou het signaal nu op groen gezet zijn door de biologen dan zit men toch nog altijd opgescheept met het feit dat het politiek praktisch niet haalbaar is omdat er geen overeenkomst haalbaar is tussen de landen-lidstaten met aan de ene zijde de continentale landen en langs de andere zijde vooral Groot-Brittannië. Dit laatste land wenst van alle gelegenheden gebruik te maken om overeenkomsten onmogelijk te maken, zo men niet toegeeft aan haar onredelijke eisen voor een exclusieve visserijzone voor de Britse visserij.

KOMT HET TOT EEN CHAOS ?

Het is duidelijk dat het tot bandeloosheid zal leiden en tot een chaos zal komen zo de onwil en de chantage vanwege Groot-Brittannië een beperkte haringvisserij onmogelijk zal maken. We hebben in het late najaar van 1980 reeds medegemaakt dat, vooral de Fransen, zonder ook maar met enerlei beperking rekening te houden, op grootscheepse haringvisserij uitvaardten. Ook een paar Belgische en Nederlandse vissers werden door dit voorbeeld aangestoken om aan zeer bescheiden haringvisserij te gaan doen. Met dit voorbeeld voor ogen, waar de Franse overheid in felle machteloos tegenover stond, kan men zich een idee vormen van wat het worden zal, zo men voor 1981 geen bepaald contingent vrij geeft. Indien er op de haring gevist mag worden, kan er tevens een haringreglement uitgevaardigd worden, waarvan men dan kan verwachten dat de overheid er de hand zal aan houden. Indien er geen haring vrij gegeven wordt, dan kan men er op aan, dat het uit de hand zal lopen en dat er in het wilde zal gevist worden. Men hoort nu reeds bij onze noorderburen dat ook de Hollandse schepen dit jaar achter de haring aan zullen gaan. We hebben veel vroeger reeds geschreven dat het vijf vóór twaalf is voor de Commissie te Brussel om een voldoening gevend haringkontingent vrij te geven.

De vijftig duizend ton haring door de biologen voorgesteld zullen hier niet voldoen. De RIVO te IJmuiden was anderzijds bereid gevonden geweest 100 duizend ton voor te stellen zo de resultaten van het onderzoek volgens de verwachtingen hadden verlopen. Laat ons nu aanvaarden dat het tussen de twee cijfers zal liggen.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

GEEN VIS VAN EIGEN SCHEPEN AFGEKEURD

(Vervolg van blz. 1)

hun werk doen, maar dat zij zich onthouden van persmededelingen die paniek zaaien of die van aard zijn om verkeerde besluiten te trekken. De pers op zich zelf zorgt voor het ruchtbaar maken van zaken zoals het onderzoek naar het inspuiten met syntetische kankerwekkende hormonen bij slachtvee, voor het ruchtbaar maken van aanhoudingen van zwendelaars in deze produkten, enz..... Daarmede dient het te ontstaan en verder zouden diensten als de dierenartskeurders zich vooral moeten onthouden om door paniekzaaij en algemeenheden, bedrijven zoals onze visverwerkende nijverheid en onze eigen visserij te schaden. We herhalen dat vis één der zuiverste en gezondste produkten is en dat de domme praat, die we lezen in bepaalde artikelen van een bepaalde pers, niet op haar plaats is en door een absolute overtrokken voorstelling veel schade berokkent aan een bedrijf dat het reeds lastig genoeg heeft en dat dan nog in felle in betrokken artikelen als één der uitzonderingen had moeten aangestipt worden die zuivere produkten op de markt brengt en waarvan uiterst zelden iets dient uit de markt genomen en dit dan nog alleen maar omdat de grens van de houdbaarheid benaderd wordt! Dit zou echter vanwege het verwaand instituut te veel geveerd zijn.

En waar blijft de Rederscentrale om hiertegen te protesteren op een ogenblik dat de reders en handelaars miljoenen moeten afdoeken om die heerschappen-keurders hun loon te betalen. Het komt ons voor dat in plaats van aan show te doen tegen dergelijke paniekzaaijende artikelen onmiddellijk zou moeten opgetreden worden langs radio en televisie, langswaar men zo dikwijls minder belangrijke evenementen openbaar maakt.

En tenslotte waar is ook de in slaap gewiegde propagandacommissie voor het visverbruik welke elk jaar anderhalf miljoen frank Staats-toelage ontvangt om er weinig nuttigs mee aan te vangen?

P. Vandenberghe

NEDERLANDSE MOTORKOTTER GEZONKEN BEMANNING GERED

HET PROBLEEM VAN DE ONDERVERZEKERING

Verleden week is een kleine motorkotter met IJmuiden als thuis-haven op ongeveer 50 mijl ten Noordwesten van IJmuiden gezonken. Volgens de schipper-eigenaar lag men ter hoogte van de Waddeneilanden te vissen bij rustig weder, toen hij plots gewaar werd dat de motor langzamer begon te draaien. De schipper nam beneden een kijkje en stelde toen ontzet vast dat de machiniekamer reeds voor een goed deel onder water stond, zodat men aan boord niets meer kon ondernemen om het lek op te sporen en tussen te komen.

De schipper van het betrokken vaartuig, de « IJM.9 » riep de hulp in van één in de omgeving vissend vaartuig, de « IJM.14 », die de mannen aan boord en het vaartuig op sleepboot nam. Men had eerst nog de hoop dat men de haven van IJmuiden zou kunnen halen, maar na een paar uur slepen kwam de « IJM.9 » plots veel dieper te liggen en maakte slagzij. De tros brak en men kon van op de « IJM.14 » slechts toezien, hoe het vaartuig ten slotte in het water verdween.

De schipper gist werkelijk naar de reden van het binnendringen van het water, vooral omdat hij zich geen enkel stoot op een zich onder water bevindend voorwerp bewust is.

ONDERVERZEKERD

De schipper die zich nog maar slechts een klein jaartje terug dit vaartuig tweedehands had aangekocht, namelijk de vroegere « WR

69 » van ongeveer 40 Brt, maakt zich nu zorgen omdat hij zich met het verzekeringsgeld onmogelijk een degelijk vaartuig zal kunnen terug kopen. Het is dus het zoveelste geval van onderverzekering. Een probleem die de eigenaars slechts zorgen maakt op het ogenblik dat zij met het verlies van hun vaartuig gekonfronteerd worden. De schipper-eigenaar loopt door dit ongeval een schade op van 7,5 miljoen B.fr. (een half miljoen gulden) maar vraagt zich af wat hij met het verzekeringsgeld maar zal kunnen terugkopen.

Hij had zich deze vraag en deze zorgen bij het aangaan van zijn verzekering moeten stellen. Hopen we dat de andere eigenaars die eventueel onderverzekerd zijn, zich zouden bezinnen en hun verzekering zouden aanpassen.

**BOUWBEDRIJF PVBA
K. VERSLUYS en Zn.
Tel. (059) 32.17.23
Kappellestraat 167, Bredene**

NIEUWE VERKAVELING

Bredene Doornbilkstraat
Nieuwbouw woonhuizen

★
SPECIALE VOORWAARDEN
VOOR VISSELIJMIDDENS!
(10968N)

ONDERZOEKRAAD VOOR DE ZEEVAART

Tijdens de jongste zitting werden een drietal zaken behandeld; de overige gevallen die ter sprake hadden moeten komen werden, wegens afwezigheid van de opgeroepen getuigen, niet behandeld.

Inzake het laatsttijdig neerleggen van een zeeverslag en de motorschade die zich aan boord van de N.15 voordeed kregen schipper Calcoen en motorist Peperstraete ieder een vermaning.

Een nieuwe zaak werd ingeleid. Het gaat om de (zeer lichte) aanvaring die zich voordeed tussen de kusttreiler O.111 en de yol 53.

Eerst werden schipper Raymond Beernaert en matroos Raymond Brock gehoord. Beiden beweren echter pertinent dat er zich geen aanvaring heeft voorgedaan maar dat de O.111 wel langsheen de yol scheerde zonder evenwel schade te berokkenen. Norbert Bauwens, broer van de eigenaar van de yol geeft toe dat de O.111 langsheen zijn vaartuig afschampte maar dan met een zeer hoge snelheid terwijl er helemaal geen uitkijk te bespeuren was op het vissersvaartuig. Norbert Bauwens moet hierdoor kennelijk de schrik van zijn leven hebben opgedaan want ineens kreeg hij erge rugpijnen, sprong zijn bloeddruk naar 18 en ging zijn pols aan 120 slagen per minuut te keer. De Raad maakt daar echter niet zo'n erge zaak van. Zeker niet voorzitter Vandercruyssen die in z'n sappig Antwerps laat verstaan dat hij al tien jaar een bloeddruk heeft van 21 maar dat hij zich zo fit voelt dat hij nog jaarlijks gaat jagen in de Afrikaanse broesse.

In zijn vordering laat rijkskommissaris Bentein wel verstaan dat schipper Beernaert er wel verkeerd aan deed geen uitkijk te verzeeken en daarom wordt tegen betrokken schipper een waarschuwing gevorderd.

HET VERGAAN VAN DE

O.82 «MARINER»

Tenslotte geeft rijkskommissaris Bentein nog een advies inzake het vergaan van de O.82 «Mariner» in december 1979. De rijkskommissaris laat verstaan dat het onderzoek zeer moeilijk verliep en dat zijn ambt niet over alle gegevens beschikt om de juiste oorzaak van het vergaan te achterhalen. Er werd zelfs een bezoek gebracht op het zusterschip om een betere kijk op de zaken te krijgen. Zeker is, aldus de rijkskommissaris, dat het achterschip in de loop van de jaren zeer werd verzaaid door ondermeer een bokkeninstallatie aan te brengen en nadien nog de bovenstructuur van de bokkeninstallatie te verzwaren. Bovendien werd het hek op het achterschip dicht gemaakt waardoor een afgesloten ruimte van 8 ton ontstond. Al deze elementen samen hebben er toe bijgedragen dat het vaartuig tot

zinken kwam. In ieder geval hebben zij zeker de zeevaardigheid niet verhoogd. Bovendien was er de vaststelling dat de «Mariner» 13 ton vis, nog wat ijs en 9.000 liter gasoil aan boord had. En tenslotte waren er de weersomstandigheden die eveneens hebben bijgedragen tot de scheepsramp. Er stond een windkracht 12 en dat komt volgens de Beaufortschaal overeen met orkaan, winden dus met een snelheid van 66 mijl terwijl er golven van vier tot zes meter hoogte stonden. Schipper Flitser deed dus niet zo goed door midden deze orkaan toch door te zetten. Allicht handelde hij ter goeder trouw maar meteen nam hij toch wel een enorm groot risico. Niettemin, zo oordeelt de rijkskommissaris in zijn advies, werden geen beroepsfouten begaan door schipper noch bemanning.

GODTSCHALCK OF TEKEN DES TIJDS

Onlangs vergaderde de Commissie van Beheer van het rusthuis voor vissers «Godtschalck» te Bredene-Oostende.

In dit rusthuis verblijven ook enkele Heistse vissers.

Volkvertegenwoordiger Desutter, bij ministerieel besluit aangesteld als beheerder van genoemde stichting, deelt mede dat er nog enkele plaatsen vrij zijn voor vissers of zeelieden in genoemd rusthuis. Wie hiervoor belangstelling heeft kan steeds bij hem terecht. Zittag op het stadhuis Heist, vrijdag 16.00 u. of telefoon 51 16 05.

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

(7116N—8199V)

OPEN SCHOOLDAGEN VISSERIJ-ONDERWIJS

Op vrijdagavond 22 mei begint het openschoolweek-end van de Stedelijke Visserijschool «John Bauwens» te Oostende.

Op zaterdag 23 mei gaan allerlei demonstraties door vanaf 10 uur 's morgens. Iedereen is welkom op: demonstraties met reddingsvloten, diavoorstelling van de Radio Maritieme Diensten te Oostende, tentoonstelling boeien door het zeeuwen en loodswezen, tentoonstelling van elektronisch materiaal en scheepsmotoren, enz...

Tevens kan elke bezoeker de school volledig onder leiding bezichtigen. Alle inlichtingen kunnen nu reeds verkregen worden bij de Stedelijke Visserijschool John Bauwens, Mercatorlaan 15 Oostende.

STAKENDE WERKNEMERS VAN SCHEEPSWERF KRIJGEN DEKSEL OP DE NEUS

Verleden week heeft de haven van Brest een soort zeeslag gekend, die voor bepaalde mensen slecht had kunnen aflopen. Het gaat hier meer speciaal om de scheepswerf «Ateliers Français de l'Ouest» uit Brest waar de werklieden aan de derde week staking toe waren voor syndikale eisen, opslag, arbeidsduurverkorting, meer sociaal voelende betrekkingen, hetzij het gekend lijstje van de evoluerende en geëmancipeerde eisen. De stakers hielden tevens de werven bezet, evenals de onafgewerkte schepen, waaronder een boorplatform voor een Amerikaanse maatschappij.

Wat dit boorplatform betreft, hebben de stakers, in een ware veldslag, toch maar het dekseel op de neus gekregen. Gezien er reeds geruchten liepen dat de betrokken maatschappij het bijna klaar zijnde boorplatform zou onttrekken aan de scheepswerf, hetgeen kon gebeuren, vermits het in het water lag, hadden de stakers dit met ijzere kettingen en stalen kabels verankerd. De betrokken Amerikanen wisten echter van aanpakken en hebben, onder een ware regen van projectielen, ijzere bouten, stralen water uit de blusapparatuur van de werf, toch maar de stalen kabels doorgebrand evenals de kettingen en het boorplatform laten wegtrekken door twee eigen sleepers, richting Spanje om het boorplatform daar te laten voltooiën, waarna het wordt ingezet voor booroperaties in de Golf van Gascogne.

Ondertussen liet de directie een mededeling worden dat de stakers één der hoogste lonen krijgen en dat de eisen van de werknemers niet gerechtvaardigd zijn. Dit maakt echter de zaak niet van de syndikaten. In elk geval is hierdoor aardig wat werkverschaffing in het gedrang gekomen. Dit zal dan natuurlijk weerom de schuld zijn van de werkgever, die door zijn onverzoenlijke (?!) houding de werkverschaffing in het gedrang heeft gebracht, maar intengendeel door de betrokken maatschappij gedaagd zal worden wegens economische schaden door het boorplatform niet op tijd af te leveren. Ondertussen is eveneens het stadsbestuur van Brest uit haar krammen geschoten en heeft er op gewezen dat de nieuwe akkomodaties die ten hare laste genomen werden, onder meer de speciale droogdokken, deze voor de mastodontschepen tot 500 duizend ton, zware financiële lasten op de bevolking legt en dat dit uitsluitend gedaan werd voor de werkverschaffing in de streek. Het stadsbestuur en de belastingbetalende bevolking voor deze zware infrastructuur en haveninstallaties gaan dan ook niet meer akkoord dat de werknemers het cliënteel voor de werven en droogdokken, door niet te verrechtvaardigen acties, zo maar afstoten.

We menen dat het eindelijk maar eens moet gezegd worden en dat een duidelijk standpunt dient inge-

nomen te worden en zowel de stakers als de syndikaten voor hun verantwoordelijkheid gesteld. Het is eveneens dringend nodig dat de syndikaten een juridisch statuut krijgen, opdat zij dan eventueel, door diegenen die schaden opleven, in dit geval de werf en het stadsbestuur, voor de rechtbank kunnen gedaagd worden. Thans steken de syndikaten zich weg achter het feit dat zij juridisch niet bestaan, over geen rechtspersoonlijkheid beschikken en dus niet gevorderd kunnen worden!

In elk geval weze het geval van Brest een les. Wellicht zullen toch wel bepaalde werknemers, nadat de strijd geleverd werd en verloren, tot bezinning komen en de meniers en ultra's voor hun verantwoordelijkheid stellen als zij ten slotte om economische redenen naar de dop zullen verwezen worden, tenware Moskou verder beveelt.

FILMVERTONING BIJ „DE VRIENDEN VAN HET NATIONAAL VISSERIJMUSEUM TE OOSTDUINKERKE

Vrijdagavond 10 april had in De Mikke, Leopold II laan te Oostduinkerke een prachtige filmvertoning plaats door de Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum ingericht.

Er was een zeer goede publieke belangstelling.

Het ging over onze garnaalvisserij te Oostduinkerke besproken door de paardevisser Edmond Van Billefont, over de IJsland visserij, waarover een volledige reis met de Belgian Lady O.317 gegeven werd, verder over de walvisvangst in de Indische Oceaan en over de garnaalvisserij in zijn geheel.

Deze films werden gemaakt door Dhr. M. Bossuyt van Brugge die dit op een uitstekende wijze commentarieerd en afgedraaid heeft.

Het komt ons voor dat dergelijke films ook in andere steden een zeer grote belangstelling zou daarstellen.

Wij moeten de Vrienden van Het Nationaal Visserijmuseum gelukwensen voor het idee dat zij gehad hebben, maar ook dhr Bossuyt die hier het bewijs heeft geleverd van zeer grote kunde, films welke ook voor de visserij een werkelijke propaganda zijn.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Zeebrugge en de Belgische Territoriale Wateren

In de «Lloyd» van vrijdag 10 april verscheen in verband hiermede van de hand van hun maritieme medewerker Roger P. een belangrijk artikel over onze territoriale wateren. Buiten het belang hieraan gehecht in algemene zin, heeft schrijver nog iets anders uit het oog verloren en wel nl. de internationale beslissingen waarbij alleen nog mag gevist binnen de territoriale zone van 12 mijl door vaartuigen van 70 Br. Ton en 300 PK.

Uit dien hoofde stelt zich voor de toestand van Zeebrugge, van waar en tot waar die zone loopt en of dit een belangrijk visserijgebied omvat, waarin alleen die vaartuigen mogen vissen. Ook hier is dat dringend een onderzoek waard.

Hierna laten we de heer Roger P. in de Antwerpse Lloyd van vrijdag aan het woord omdat zijn opmerking van uiterst groot belang is voor ons land.

De Conventie van Geneve van 28 april 1958 over de territoriale wateren en de aangrenzende zone door ons land geratificeerd, zegt in haar artikel 8 het volgende: om de grenzen van de territoriale wateren te bepalen «zijn de permanente gedeelten van de haveninfrastructuur die in zee is uitgebouwd, beschouwd als integraal deelluimkend van de kust».

In de tijd dat België het akkoord ratificeerde had de toenmalige regering met nadruk de pier van Zeebrugge vermeld, «van welk uiteinde men de begrenzing van de territoriale wateren kon bepalen».

DE WERKEN AAN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

Vandaag de dag is men druk doende de haven van Zeebrugge uit te bouwen. Men voorziet zo de bouw van een LPG-terminal in het oostelijk gedeelte van de oppervlakte die op de zee werd gewonnen. Van zodra deze dijken af zullen zijn zal men dus tot drie km. ver in zee kunnen wandelen in vergelijkig met de 1.300 m. vandaag op de oude havendam. Het is bijgevolg ook logisch dat deze vordering gepaard moet gaan met een even grote verlegging van de buitengrens van onze territoriale water grens die vandaag nog steeds vastgelegd is op 3 zeemijl. Een studie van de kaart leert ons dat hierdoor de Scheurpas binnen de territoriale wateren zal liggen, i.p.v. erbuiten zoals voorheen.

Het is ook goed op te merken dat het hier om wateroppervlaktes gaat die ons niet worden betwist, indien men uitzondering maakt van de Wieligenpas, die nog altijd het voorwerp uitmaakt van een min of meer in de ijskast gestoken

twistpunt tussen Nederland en België.

GEVOLGEN VAN NOG GROTER BELANG

De nieuwe situatie die aldus te Zeebrugge wordt geschapen kan ertoe bijdragen — indien de overheid dit uitdrukkelijk nastreeft tenminste — dat niet alleen de begrenzingsakkoorden (die voor België in feite niet bestaan maar van Nederlandse zijde als officieel worden beschouwd) over de territoriale wateren, maar ook deze omtrent de respektieve continentale platten worden herzien.

Over deze scheidingslijn werd reeds vroeger gesproken. Zij bestaat in de praktijk vermits de Nederlanders ze officieel gemaakt hebben door de publicatie van hun zeekaart nr 1973 «Nederlands deel van het Continentaal Plat», uitgegeven door de Nederlandse Diensten voor Hydrografie. Zij wordt feitelijk bepaald door een aantal geografische coördinaten, genummerd NL 1 tot NL 9. Dit laatste punt valt samen met het punt waar de landelijke grens tussen Nederland en België in zee gaat. Deze lijn werd uitgetekend — God weet door wie? — in een optiek die zonder de minste twijfel de Nederlandse maritieme belangen bevoordeelde. Op deze manier verliest België een belangrijk deel van het continentaal plat waarop het aanspraak kan maken indien de regel van de gelijke afstanden (middellijnprincipe) wordt toegepast.

In antwoord op een parlementaire vraag als gevolg van een artikelenreeks in de Lloyd, heeft de minister van buitenlandse zaken van toen elk bestaan van gelijk welk begrenzingsakkoord over het continentaal plat geloofend tussen België en Frankrijk, Groot-Brittannië en Nederland aan de andere kant. Hij voegde er nog aan toe, dat onderhandelingen werden gevoerd op basis van het middellijnprincipe (dan toch?) zoals voorzien door de Belgische Wet over het Continentaal Plat van 13 juni 1969 (Staatsblad van 8 oktober 1969).

Sindsdien constateert men de grootste stilte... buiten het feit dat die zgn. onbestaande akkoorden geofficialiseerd zijn, niet alleen door de Nederlandse zeekaart, maar onrechtstreeks ook door onze regering bij het bepalen van concessiegrenzen aan baggerfirma's die zich bezig houden met zandwinning uit het continentaal plat. Deze concessiegrenzen vallen perfect samen met de grenzen van het «onbestaande» akkoord. Wat nu?

NIET GERESPECTEERDE GELIJKE AFSTAND

Men weet hoe wij denken over het middellijnprincipe dat, volgens de rechters van het Internationale Gerechtshof van Den Haag (in hun Arrest m.b.t. de Duits - Nederlands Deense twist), in bepaalde gevallen voor bepaalde landen een onbetwistbare onrechtvaardigheid kan inhouden. Wij denken dat dit laatste voor België ook het geval is. Maar wat wij in geen geval kunnen aanvaarden is dat zelfs dit middellijnprincipe niet werd toegepast.

Inderdaad, indien men het eerste punt van de scheidingslijn neemt, het punt NL 8, dan merkt men dat de lijn overdreven naar het westen ligt, tegen alle wetten van gelijke afstanden in. Dit blijkt ook het geval indien men de droogvallende Rassenbank voor Westkapelle (Walcheren) in beschouwing neemt. Trouwens, deze zandbank vervormt en verplaatst zich zoals men duidelijk merkt indien men kaarten vergelijkt van verschillende jaren.

INVLOED VAN DE UITBREIDING IN ZEE VAN ZEEBRUGGE

Of zij het gelijk aan haar kant heeft of niet, onze regering heeft zich voorstander verklaard van het middellijnprincipe ter bepaling van de maritieme grenzen tussen ons land en onze buurlanden. Het is dan ook normaal te verwachten dat dit principe verdedigd zal worden. En vermits verder de regering blijft beweren dat er geen officieel akkoord bestaat over deze grenzen van het continentaal plat, dan mag men in geval van een serieuze onderhandeling de havendijken van Zeebrugge niet uit het oog verliezen. Zij kunnen niet alleen maken dat de buitengrens van onze territoriale wateren wordt verschoven, temeer als deze grens naar 12 mijl wordt gebracht, maar kunnen ook helpen een voor België rechtvaardiger oplossing te bedingen voor wat betreft de begrenzing van het Continentaal Plat met Nederland. Daarvoor zullen echter onderhandelaars rond de tafel moeten zitten die van de problematiek op de hoogte zijn en die overtuigd zijn van het belang voor het land van de maritieme kwesties. Zij zullen ook moeten bijstaan worden door maritieme technici. Spijtig genoeg kan men zich de vraag stellen of dat tot nu toe wel het geval was...

ZWARE AANVARING IN HET KANAAL

Zondag 12.4.1981 had opnieuw in het Kanaal een aanvaring plaats tussen de N. 579 toebehorend aan Bekaert Rosa en een Portugees vissersvaartuig «S. GABRIEL» waarvan de eigenaar achteraf Sociedade de Pesca - Luso - Brasileira L.T.D.A. - Lisboa bleek te zijn.

De N. 579 «Karine» werd zwaar aan de voorsteven beschadigd door een schip welke in alle opzichten de brui geeft aan zeevaartreglementen en zich achteraf niet bekommerde omtrent de berokkenede schade.

De laatste jaren komen talrijke aanvaringen voor van onbekenden, welke achteraf opgespoord dienen te worden als varende voor vreemde landen, meestal behorend tot het Zuiderse type zoals Griekenland, Portugal, Spanje, Afrikaanse en Amerikaanse eenheden.

Het wordt groot tijd dat er streng opgetreden wordt daar de schade aan schepen veroorzaakt achteraf dikwijls niet inbaar is tengevolge van het feit dat rechterlijk noch financieel kan ingegaan worden op rechtvaardig gestelde eisen.

ER MAG NIET MEER GEVIST VANOP OOSTELIJKE DAM TE ZEEBRUGGE

Er mag niet langer worden gevist vanop de oostelijke dam in de voorhaven van Zeebrugge.

Volgens het ministerie van Openbare Werken is het veel te gevaarlijk om er nog publiek toe te laten, iemand kan ongezien tussen de grote betonkubussen van de werken aan de LNG-terminal vallen, er niet uit geraken, en bij opkomend tij verdrinken.

De toestand is er niet te vergelijken met de westelijke havendam (Leopold-2-dam), waar er een schutmuur is langs het hoge wandelpad op de westelijke rand, noch met de staketsels te Oostende, Nieuwpoort en Blankenberge, waar de lijnvisser veilig hun geliefkoosde sport kunnen beoefenen.



NOG ALTIJD GEEN STATUUT NATIONALE ERKENNELIJKHEID VOOR DE OORLOGSVISSERS

Voor de zoveelste maal werd op een schrijnende ongelijke behandeling gewezen waarvan de oorlogsvissers het slachtoffer zijn.

Ter gelegenheid van de Dag der Zeelieden die op paasmaandag te Oostende met een plechtigheid aan het Monument der Zeelieden zal herdacht worden, zal op deze achttuitstelling gewezen worden.

Meer dan vijfëndertig jaar na de oorlog vecht de Federatie der Belgische Zeelieden van de Wereldoorlogen nog altijd voor een nationale erkenning van de zeelieden-vissers die de geallieerde zaak gediend hebben binst de laatste wereldoorlog met gevaar voor hun leven. Meer dan 35 jaar wordt dezelfde federatie en worden dezelfde mensen met beloften en een kluitje in het riet gestuurd. Ware het om Brusselse en/of Waalse belangen of om generaals van het leger, dan had men gewis verder gestaan dan thans het geval is.

De Verbroedering van de Belgische Zeelieden van de oorlogen 1914-1918 en 1940-45 met maatschappelijke zetel te Oostende heeft onlangs een memorandum voorgelegd aan de voorzitter van de Permanente Commissie belast met de regeling van de Betwiste Zaken der Oorlogsslachtoffers.

VISSERS EN ZEELIEDEN

OPZIJ GEZET

Alle Belgen die aan de oorlog van 1940-45 hebben deelgenomen als militairen, gewapende weerstanders, politieke gevangenen en inlichtingsagenten, sluikpers, weggevoerden en werkweigeraars, hebben een Statuut van Nationale Erkentelijkheid bekomen en werden bepaalde voordelen toegekend, alsof zij de helden zijn geweest. Alleen de zeelieden-vissers blijven hiervan verstoken. Een aalmoes werd hen nochtans toegekend, namelijk 70 fr. per maand oorlogsvaart. Voor diegenen die tenvolge van oorlogsfeiten omkwamen, geldt het vergoedingspensioen van werkongeval! De koopvaardij kreeg in 1968 wel het statuut van nationale erkentelijkheid zonder materiële voordelen. De oorlogsvissers kregen echter nog geen erkenning, behalve 70 fr. p. maand (!) oorlogsvaart aan boord van een Belgisch of geallieerd vissersvaartuig.

Nochtans verloor de Belgische visserijvloot 30 eenheden door vijandelijke acties, terwijl volgens het memorandum, 114 vissers het leven verloren.

Bij het uitbreken van de oorlog verliet bijna de gehele vissersvloot de thuishaven volgeladen met vluchtelingen om aan de oprukkende Duitsers te ontkomen.

Volgens een beschikbare statistiek gingen van een totaal van 444 vissersvaartuigen, er 12 verloren tijdens de uittocht, terwijl er 226 aankwamen in Groot-Brittannië.

De meeste vaartuigen gingen in op de oproep van de Britse admiraliteit om koers te zetten naar Duinkerke om er zich ten dienste te stellen van de evacuatie en redding van de geallieerde legers. De vissersschepen voeren tot onder het strand en slaagden er in, onder het vuur van de Duitse stuka's duizenden soldaten over te brengen naar Engeland.

Van de staaltjes van moed en zelfopoffering die hierbij betoond werden, kan men, onder meer, een treffend relaas lezen in de laatste uitgaven van „Neptunus”, waar men het in het bijzonder heeft over vader Vercouter uit Nieuwpoort, zonder van nog veel anderen te spreken.

DE VISSERSVLOOT

IN ENGELAND

Van de 226 vissersvaartuigen die Engeland bereikten, werden een honderdtal onder het beheer gesteld van de Britse admiraliteit. De anderen gingen in moeilijke omstandigheden gaan vissen voor de bevoorrading van het land. Hierbij stonden zij eveneens onder vijandig vuur. Zij werden zelfs bewepend met machinegeweren en snelvuurkanonnen. Van de 113 schepen die de visserij bedreven gingen er 17 verloren met dodelijk gevolg voor 25 bemanningsleden. Dit alles heeft echter geen erkentelijkheid gevonden en men heeft geweigerd de vissers gelijk te stellen met militairen, weerstanders, weggevoerden, onderduikers, sluikpers, inlichtingsagenten, enz., waarvan velen nooit iets gedaan hebben omdat hen de krijgswetten niet werden voorgelezen! Dit werd echter ook niet gedaan aan de andere categorieën, behalve de militairen die echter wel erkend werden! Tussenkomen van parlementairen werden in de doofpot gestopt en beloften van ministers werden rotte appels. Men wijst de erkenning af omdat de vissers niet vaarden in opdracht van het Ministerie van Landsverdediging, waarvan de drie vierden nooit een front gezien hebben. Inderdaad ze werden door de Britse admiraliteit opgevorderd. Ook zouden de tekortkomingen van de zeelieden niet beslecht geweest zijn door militaire rechtbanken. Dit is echter het gevolg van een fout dat de toenmalige Belgische bewindvoerders vergaten de eed van trouw af te nemen en de krijgswetten voor te lezen, alsof het de heldendaden zouden vergroot hebben. Verder wordt nog als reden voor niet-erkenning opgegeven, dat ook vroeger, geen enkele maatregel hen ooit een militaire gelijkstelling heeft toegekend. Inderdaad heeft de wet na de oorlog 40-45 geen militaire gelijkstelling verleend aan de zeelieden. Maar dat is niet alleen een grove vergetelheid maar tevens een grote onrechtvaardig-

heid. Het is effenaf belachelijk en potsierlijk te komen verklaren dat men op geen wettelijke erkenning kan rekenen omdat..... men deze niet gegeven heeft!

RECHTVAARDIGE EISEN

Het resultaat van de wet van 24.4.58 is, dat de zeelieden van de oorlog 1940-45 nooit erkend werden als militairen en nooit het statuut van oudstrijder kunnen bekomen. Dat men hen dan een sociaal statuut geve, dat gelijk loopt met dit van de gewapende weerstanders, de inlichtingsagenten, de politieke gevangenen, de sluikpers, enz..... Ook deze groeperingen kregen geen militair statuut maar kregen toch de nationale erkentelijkheid.

Daarom vraagt de Verbroedering een optrekken van de jaarlijkse vergoeding per maand oorlogsvaart van 70 tot 100 fr., 50 % vermindering op de netten van de N.M.B.S. Een gelijkwaardig statuut voor de zeelieden-vissers die minstens 6 maand gevaren hebben op Belgische of geallieerde schepen, als voor de gewapende weerstanders, politieke gevangenen, enz. Dat de maanden oorlogsvaart dubbel zouden tellen voor berekening van het pensioen; dat de uitbetaling van de oorlogsvergoeding zou gebeuren vanaf 55 jaar, zoals bij de gewapende weersand. De herziening van de pensioenen voor de oorlogsvwe-duwen. Een oorlogsvergoeding voor verminkten en invaliden. Een afzonderlijke vergoeding voor diege-

nen die minder dan 6 maand oorlogsvaart tellen, en mobilisatierente voor de periode van 3 september 1939 tot 10 mei 1940 en ten slotte de grote eis van een Statuut van Nationale Erkentelijkheid.

Kortom de Verbroedering eist gerechtigheid voor de oorlogsvissers en vraagt dat de regering een werkgroep zou samenstellen belast met het onderzoek van de grieven van de zeelieden-vissers.

Het Visserijblad en het Nieuwsblad van de Kust zijn meer dan wie ook, overtuigd van de rechtmatige eisen van de oorlogsvissers. In zijn eveneens overtuigd dat heel wat personen en zelfs groeperingen een statuut van nationale erkentelijkheid gekregen hebben en er heel wat minder voor gedaan hebben dan onze oorlogsvissers. Het gaat hier echter slechts om een klein groepje en het gaat hier evenmin om personaliteiten die zich slechts op het laatste van de oorlog in, zelfs nooit bestaande weerstandgroeperingen geïnfiltraerd hebben en met het gewicht van hun persoonlijkheid, mede uit persoonlijke en electorale belangen, voor erkenning gezorgd hebben. Van de oorlogsvissers staat het echter vast dat zij in gevaar verkeerd hebben en het gevaar getrotseerd hebben. Het is dan ook meer dan een schromelijke tekortkoming, dat de oorlogsvissers geen recht hebben op nationale erkentelijkheid. Het is een misdaad dat men in het gelaat van de regeringsverantwoordelijken zou dienen te slingeren. De vissers zijn slechts een kleine en dan nog Vlaamse groep en gewoon stiefmoederlijk behandeld te worden. Het zeer verdienstelijke en vele werk door de heren R. Ryx en F. Lauwereins, voorzitter en sekretaris van de Verbroedering geleverd en die alle waardering verdient, zal terug hierop stranden.

P. VANDENBERGHE

DIEPTETOEGANG HAVEN VAN ZEEBRUGGE

Op een vraag gericht aan de Minister van Openbare Werken door de Belgische parlementair, de heer du Monceau de Bergendal, over de toegangsdiepte van de haven van Zeebrugge, werd onder meer geantwoord dat het zeker niet juist is dat schepen met een groter diepgang dan 12 meter nooit de haven zullen kunnen aandoen. In de voorbije jaren zijn reeds schepen met een diepgang van 12 meter regelmatig de haven binnengelopen. De uitbouw van de voorhaven zal het in principe mogelijk maken, dat in 1985, schepen met een diepgang van 15 meter binnelopen.

Hierop werd dan aangemerkt dat volgens de kaart van de Vlaamse banken, in maart 1980 uitgegeven door het ministerie van Openbare Werken, hydrografische diensten van de kust, varieert de diepte van de toegangsgoed nu van 10 tot 11 meter over een lengte van 3 km vanaf het uiteinde van de zeedam. Het besluit van betrokken parlementair is dus dat heel wat gebaggerd zal moeten worden om de voorha-

ven in aanbouw, toegankelijk te maken voor de verwachte schepen. Verder werd er door dezelfde parlementair op gewezen, dat de «Methania» die het vloeibaar gas uit Algerië naar Zeebrugge moet brengen, een diepgang van 11 meter heeft.

Eén en ander was natuurlijk opgemerkt om, eerstens op de grote kosten van de baggerwerken te wijzen, tevens op de grote kosten voor het toegankelijk maken van de haven van Zeebrugge voor schepen met grote diepgang. Het is nog al duidelijk dat voor heel wat mensen de investeringskosten om van Zeebrugge een haven van wereldformaat te maken, te hoog liggen. Voor de bouw van een nutteloze prestige scheepslijft in het Waalse Roncquière, die een vijftien jaren terug reeds miljarden kostte en jaarlijks nog altijd tientallen miljoenen aan onderhoudspersoneel en herstellingen, was er echter geen enkel Brussels, noch Waals, noch zelfs Vlaams vuilteje aan de lucht.

De Walen kunnen wanneer nodig in alle talen zwijgen.

Is de kwaliteit van gasolie verminderd ?

In het Antwerps dagblad «De Lloyd», lazen we van de hand van zijn medewerker H. Van Hoek, een artikel over de huidige kwaliteit van de aan vaartuigen geleverde gasolie.

Hij meldt o.m.

De onderhoudskosten van de motoren van binnenschepen, baggerschepen, vissersschepen en kleine handelsvaartuigen stijgen door de slechter wordende kwaliteit van de gasolie. Dit is één van de conclusies van een rapport van de Vereniging «Centrale Baggerbedrijf», dat uiteenzet welke toekomstige ontwikkelingen t.a.v. beschikbaarheid en kwaliteit van de olie het baggerbedrijf staan te wachten.

Door de baggerwerktuigen wordt in Nederland jaarlijks zo'n 200.000 ton gasolie verbruikt. Verrekenend naar de kostprijs bij baggeren betekent dit dat het aandeel van de energiekosten vandaag de dag varieert van 15 tot 30 pct van de kostprijs, al naar gelang van het type materiaal uiteraard.

Het feit dat medio 1980 de zware olie ca f 320 per metric ton goedkoper was dan gasolie, verklaart de belangstelling in de baggerindustrie om te onderzoeken of zware olie ook in deze sector toepasbaar is, zowel technisch als economisch gezien, zulks in navolging van de visserij.

Bij de Nederlandse visserij is een proefproject gestart met steun van de overheid om motoren op vissersschepen geschikt te maken voor het verbruik van zwaardere olie in plaats van gasolie. Aan dit project liggen twee aspecten ten grondslag. Het eerste is het reeds genoemde prijsverschil tussen gasolie en zwaardere olie en het verloop daarvan. Het tweede aspect is de beschikbaarheid.

Volgens een deskundige van het Rijksinstituut voor Visserij Onderzoek zal de beschikbaarheid van gasolie op langere termijn een probleem gaan vormen. Daarbij komt, dat door de vraag en het prijsniveau van de afzonderlijke olieproducten de aardolie dermate gekraakt wordt, dat de kwaliteit van de gasolie de laatste jaren is verminderd.

Het rapport van de werkgroep van «Centrale Baggerbedrijf», behandelt alle facetten van het onderwerp en geeft een indruk van de economie van zware olie aan de hand van praktijkvoorbeelden, over de voor- en nadelen van de toepassing van zware olie, de beschikbaarheid ervan, de toepasbaarheid in de baggersector en van de ontwikkelingen die te wachten staan.

Als de nadelen worden ondermeer genoemd, dat bij gebruik van zware olie de levensduur, al naar gelang van type en merk van de motor, terugloopt van 0

tot 10 pct; er moet meer deskundig personeel in de machinekamer zijn een onontkombare eis, die in strijd is met de huidige trend om het machinekamerpersoneel te verminderen of te vervangen door minder geschoold personeel voorts liggen de onderhoudskosten t.o.v. gasolie of marine diesel olie hoger als gevolg van de kortere standtijden van brandstofpompen, verstuivers, uitlaatkleppen, zuigerveren, cilindervoeringen, enz. Motorenfabrikanten schatten dit aspect tussen 10 à 30 pct in. De praktijk heeft tot op heden zo'n 10 pct uitgewezen. Bovendien neemt als gevolg van het gebruik van zware olie de capaciteit van de motoren af met 8 pct.

H. VAN HOEK

ONS ONDERZOEK EN BEVINDINGEN

Wij zijn het eens met de heer Van Hoek, voor zover op deze verkoop geen controle bestaat. Het is een feit dat sommige maatschappijen tegenwoordig er niet nauw op zien aan koopvaardij-, kust- en vissersvaartuigen gasolie te leveren die in feite lichte fuel betekent en daardoor op de markt en aan de schepen tegen goedkoper prijzen leveren dan deze van de gewone markt.

Veel reders, schippers en verantwoordelijke motoristen bepalen zich met een bestelling te doen. Deze wordt gewoonlijk per kamion geleverd of in kleine gasolie scheepjes. Niemand denkt er aan eerst de kwaliteit er van te controleren. Een onderzoek bij de rederscoöperatieve SCAP heeft ons doen vaststellen dat de feiten juist zijn en dat veel reders van sommige verkopers gasolie krijgen, waarvan de kwaliteit te wensen overlaat, een snellere vervuiling teweegbrengt en 'n groter verbruik.

Vooraleer SCAP gewoonlijk per schip een kwantum aankoopt, die gaat van één tot twee miljoen liter, wordt bij de bestelling, de te leveren kwaliteit opgenomen en wordt bij aankomst niet alleen met de douane het geleverd kwantum gemeten maar ook drie stalen genomen van het geleverd produkt, welke bestemd worden voor de leverancier, de koper en het laboratorium.

De prijs kan naargelang de kwaliteit inderdaad van 10 tot 30 centiemmen per liter verschillen, zonder te spreken van de niet zichtbare schade aan motor en het groter verbruik.

Wij menen dat hieraan door de reders te weinig aandacht wordt verleend en dat de heer Van Hoek in die zin gelijk heeft, maar dat niet het geval zou zijn, moest de koper, dus de reder, schipper of motorist, daar aandacht kunnen aan besteden.

NEDERLAND

Voor 35.000 gulden aan vis gestolen

Bij een inbraak in een vishandel aan de Halkade te IJmuiden is vorige week donderdagnacht v. zo'n 35.000 gulden aan vis gestolen. Het gaat om 350 kg. Chinese garnalen en 260 kg. Alaska-krab. De dieven kwamen binnen door een ruitje stuk te slaan.

Dit weekeinde is op drie scholen in Velsen ingebroken. Bij de Pieter Vermeulenschool en de Julianaschool, die tegen elkaar zijn gebouwd, werd een kleine hoeveelheid geld en een cassettedeck weggehaald. Erger was dat in diverse lokalen een enorme ravage is aangericht. Ook de Visserij-schoallengemeenschap was doelwit van het inbrekersgilde, maar daar werd niets gestolen. De conciërge had de waardevolle apparatuur toevalig voor dit weekeinde weggeborgen.

EEN FRANSE TREILER MET ZWARE LEKKAGE IN NEWLYN BINNENGEKREGEN

Eén door een zwaar lek getroffen Franse trailer, de „Christ Marie” is verleden week met heel wat moeite aan het zinken ontsnapt. Vrijdagnacht om 2 u. kreeg de kustradio van Brest een „Mayday” in het Frans van de schipper van deze trailer, dat het vaartuig in zinkende toestand verkeerde zowat 80 mijl W.N.W. van «Lands End».

De Franse kustradio zond dit bericht in de Engelse taal aan de kustwacht van „Land's End”, die een dringend bericht aan de scheepvaart uit de omgeving stuurde waarop het patrouillevaartuig «HMS. Guernsey» antwoordde dat zich zo'n 32 mijl van de aangewezen plaats bevond en in een paar uur op de aangeduide plaats verscheen.

Onmiddellijk werd een zware pomp overgebracht op de „Christ Maria” terwijl een lintussen bijgekomen Franse trailer de zes koppige bemanning overnam. Deze trailer, de „Marquise des Anges” die reeds enige tijd „stand-by” stond slaagde er ten slotte in, dank zij de zware pomp van de „Guernsey”, het lek geslagen schip op sleeptouw te nemen. Binst de opsleping vergezeld het visserijbewakingschip van de Britse marine beiden tot in Newlyn. Deze sleep die zich uitstreckte over een kleine honderd mijl duurde 20 uur. Voor eenmaal was het een vreedig opbrengen vanwege H.M.S. „Guernsey” die anders meer bekendheid verwierf door het opbrengen van vissersvaartuigen die met één of ander visserijreglement niet in orde zijn.

PAVILJOEN VAN JACHTCLUB TE NIEUWPOORT UITGEBRAND

Woensdag, omstreeks de middag, is brand uitgebroken in de buurt van de jachtclub (YCN) te Nieuwpoort. Twee van de zes paviljoenen zijn volledig ten prooi van de vlammen gevallen. Men tast nog steeds in het duister nopens de oorzaak van de brand maar het is niet uitgesloten dat een kortsluiting kan ontstaan zijn op de plaats waar arbeiders asfalteringswerken uitvoerden. Vóór de brandweer ter plaatse was had de brand zich, aangewakkerd door een felle wind, van het ene paviljoen, door een aanpalende loods naar het tweede paviljoen verplaatst. Hierdoor waren 't eerste paviljoen, gebruikt als jeugdhuis voor de jachtclub en de verbindingsloods reeds volledig in as gelegd terwijl ook het tweede paviljoen, waar het sanitair was ondergebracht, volledig werd vernield.

In de loods bevond zich veel materiaal van de club. Daaronder enkele kleine zeilbootjes. Men raamt de schade op ruim vijf miljoen frank. Gelukkig vielen er geen slachtoffers te betreuren.

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 getijseenen 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.

Weetjes...

— Volgens een studie verricht door het Visserij-Instituut van de Poolse haven- en visserijstad Gdansk zijn de kosten voor de vangst van één ton vis verdubbeld tussen 1975 en 1980. Zo men deze kosten als 100 aanrekenit in 1975, waren zij 136 in 1977, 170 in 1979 en 200 in 1980. Deze berekening heeft betrekking op de kosten voor de Poolse visserij. Voor het Westen zal daar wel nog een stukje bijkomen.

X X X

— Het jaarlijks visverbruik per hoofd in Polen voor 1980 was nagenoeg 7,6 kg. De dietisten van dit land zouden dit verbruik graag stimuleren en tot 11 kg. brengen. Hiervoor zou de jaarlijkse visvangst in Polen echter van 790 duizend ton tot 1,2 miljoen ton dienen te stijgen. Dit is nu echter een praktisch onoplosbaar probleem met de veralgemening van de 200 mijlszone.

X X X

— Spanje heeft een leveringsakkoord met Angola afgesloten voor de levering van 30 vissersvaartuigen waarvan 9 zo spoedig mogelijk. Op langere termijn voorziet dit akkoord de levering van een nog groter aantal vissersvaartuigen.

X X X

— Om het hoofd te bieden aan een bijvangst van een 200 duizend ton niet commerciële kleine vissoorten, heeft Thailand opdracht gegeven tot het bouwen van een fabriekschip dat zich speciaal zal toefleggen op de kouserven en de vismeelbereiding. Het schip zal 560 miljoen B. fr. kosten. Japan zal hiertoe een goedkope lening toestaan, samen met wellicht wel een gunstig visserij-akkoord voor zijn vissersschepen. Ook zullen enkele patrouillevaartuigen voor rekening van Thailand gebouwd worden om het toezicht op de visserijlimieten beter onder controle te kunnen houden.

X X X

— De Schotse schelpenvangers maken zich zorgen over de Franse afzetmarkt die hen ontsnapt. Japanners bieden het schelpenvlees op de Franse markt, 50 B.fr. goedkoper aan het kg., dan dit tot nu het geval was met de Schotten. Dit, samen met de hoge waarde van het Pond maken het natuurlijk zeer moeilijk voor onze overburen en vormen een bedreiging voor de Schotse uitvoer.

X X X

— In het Britse Scarborough werd een kustvisser-reder des

nachts uit bed gehaald omdat zijn vaartuig in de haven gezonken was. De voorstevens was geklemd geraakt onder de pijlers van het kaaistakketsel. Het is dus niet alleen te Oostenide dat dergelijke ongevallen gebeuren.

X X X

— Een Noorse bevelhebber van een visserij-patrouillevaartuig heeft zijn ongenoegen kenbaar gemaakt over het feit dat de schippers van 3 Britse vissersvaartuigen slechts tot een boete van 30 duizend B.fr. werden veroordeeld nadat zij opgebracht werden voor gebruik van te kleine netmaaswijdten die slechts 74 mm. bedroegen in plaats van 80 mm. Normaal ligt de boete twaalf maal hoger. Als het zo voort gaat, vreest de betrokken kapitein, zal men zeker het risico van een kleine boete op zich nemen en met te kleine netmaaswijdten komen visse.

X X X

— Canada is voor het ogenblik de grootste uitvoerder van visproducten in de wereld. Het gaat hier over een uitvoerwaarde van 40 miljard B.fr. Om de Canadese uitvoer nog verder aan te moedigen heeft men zelf op het departement voor de visserij een nieuwe staf medewerkers in dienst genomen. Canada met haar uitgestrekte viswateren heeft, na het van kracht worden van de 200 mijlszone, een gevoelige uitbreiding aan haar visserijvloot gegeven.

X X X

— Nu sinds verscheidene weken de makreelvisserij door de grote seiners voor de Engelse zuidkust stil ligt, kregen lijnvisservaartuigen in het gebied van de «The Lizard» en de baai van Falmouth plots veel en grote makreel aan de haken, zodanig dat aanvoeren in één enkel uitvaart gebeuren van 900 kgr. per man. Gezien de zeer goede kwaliteit kreeg men tot 23 B.fr. het kgr. In een ommezien trokken alle kleine kustlijnvisservaartuigen op de makreel en kregen mooie vangsten.

X X X

— De Britten verwijten de Duitsers dat zij reeds lang door het hún, in Groenlandse wateren toegerekend kwotum van 2 duizend ton kabeljauw heen zijn en bijgevolg aan illegale visserij doen, waarschijnlijk omdat de negatieve houding van de Britse minister Peter Wafker hun belet in de Canadese wateren op kabeljauw te vissen. De Britten hebben dan ook bij hun minister klacht ingediend tegen de Duitsers die nog verder op kabeljauw vissen. Peter Walker heeft

echter geantwoord dat een eventuele illegale visserij in Groenlandse wateren geen Britse aansprakelijkheid is, waarmede de afgunstige Britten het konden stellen.

X X X

— Het Britse Grimsby wordt met een afvalprobleem gekonfronteerd van honderden achtergelaten houten kisten die gebruikt werden voor de invoer van vis uit Denemarken, Zweden en Noorwegen. Alhoewel op de meeste bakken de firma-naam van de invoerder staat, kan men deze niet verantwoordelijk stellen omdat het de invoerder is, dus de Britse groothandelaar die voor deze kisten verantwoordelijk is. Die kan men echter niet achterhalen. Op verscheidene plaatsen langs de kaaien treft men bergen van dergelijke, hele en gebroken houten kisten aan, zodat het een plaag begint te worden. Er werd ook reeds vastgesteld dat ratten zich daaronder best thuis voelen. Eén enkel oplossing volgens ons, de brand er in op een plaats waar het geen gevaar schiept.

X X X

— De Hulse visafslag heeft zich een reinigingsmachines voor het zuiver maken van de visbakken aangeschaft die een capaciteit heeft van verscheidene honderden per uur. Men kan zich dergelijke machines reeds aanschaffen in

Denemarken die van 100 tot 2000 bakken per uur reinigen!

X X X

— De 65-meter Britse diepvriezer «Arctic Raider» van de Boyd Line is verleden week, na een campagne van 58 dagen in de opnieuw opengestelde visserijgronden, met 470 ton bewerkte en diepbevoren vis in Hull aangekomen. Het moet zijn dat dit een gunstig resultaat is vermits de Boyd-rederij beslist heeft nog twee opgelegde diepvriezers naar deze gronden uit te sturen. Het ging hoofdzakelijk om kabeljauw, koolvis, rode poon en schelvis. De rederij beschikt over nog twee, heel wat grotere diepvriezers, maar deze zijn te kostelijk in uitbating om ze in bedrijf te stellen.

X X X

— De schipper van de Franse treiler «Pors Theolen» uit Bretagne werd voor de Schotse rechtbank van Stornoway veroordeeld tot een boete van 70 duizend B.fr. wegens gebruik van een net met te kleine netmaaswijdte. Volgens de schipper was zijn net in orde bij het verlaten van de thuishaven maar door contact met het water gekrompen. Dit is natuurlijk een reeds al te veel gehoord verhaal voor de rechtbank die afgewezen wordt. Ook de schippers dienen met een eventueel krimpen van het garen rekening te houden. Het net werd aangeslagen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD V.D. KUST

De aandacht van onze lezers wordt er op gevestigd dat herna volgende werken, zeekaarten, visserijplaten, enz. op onze drukkerij verkrijgbaar zijn.

1. De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen deel I en II door Gaston en Roland Desnerck.
Deel I verkoopprijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW
Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW
2. De Belgische Nederlandse Zeemansalmanak 1981.
Prijs 950 fr. plus 57 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
3. De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981
aangevuld tot einde december 1980
Prijs 200 fr.
4. De nieuwe kaart der Vlaamse Banken
Prijs 215 fr. plus 35 fr. BTW
5. Moderne Autosnelwegenkaart van België
Prijs 200 fr. en verzendingskosten 11 fr.
6. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen
verschillende soorten zeevis
schaal- en weekdieren
sport- en lijnvis
Noord Amerikaanse vis
Prijs 400 fr. plus 52 fr. verzendingskosten.

ACTIES VAN MILFORDHAVEN-VISSERS TEGEN SPAANSE TREILERS ONDER BRITSE VLAG

We hebben vroeger reeds melding gemaakt van een paar Spaanse treilers die het tenslotte waar maakten om, met een Spaanse bemanning onder Britse vlag en op het Brits kwotum te komen vissen in Britse wateren. De Britse manager van deze schepen toonde toen aan, dat er hierbij geen enkele wet werd overtreden en dat die Spaanse treilers dan nog slechts gebieden opzochten die door de Britse vissers niet meer, of nooit aangedaan werden. In Milford-Haven kwamen nu echter drie Spaanse treilers die een Britse naam gekregen hadden, onder Britse vlag, maar met een Spaanse bemanning. De lokale vissers trachtten tevergeefs het lossen van de 7 duizend kgr. vis van een eerste Spaans vaartuig te verhinderen, toen plots nog twee gekamoufleerde Spaanse treilers opdoken. Bepaalde hoeveelheden van deze vis werden op een container geladen met bestemming Frankrijk en Spanje. Een dertigtal reders uit Milford-Haven kwamen toen bij elkaar om de akties te bespreken, die zouden genomen worden, met eventueel het lamleggen van de vissershaven door een volledige staking. Nochtans werd beslist eerst de eigen regering en de EEG te Brussel te benaderen en hen te verzoeken, indien er werkelijk een wettig achterpoortje voorhanden is in de EEG-wetgeving die dergelijke transactie met Spaanse schepen mogelijk maakt, dit voor de toekomst ten spoedigste te verhinderen. Slechts wanneer hieraan binnen een bepaalde tijd geen gevolg zou gegeven worden, zou men de vissershaven en de handel door een doorgedreven staking, lam leggen.

De drie Spaanse treilers die tot de grootste van de Milford-Haven-

visserijvloot behoren, worden in manage genomen door een visgroothandelaar uit deze vissersplaats, die beweert dat deze Spaanse schepen aangekocht werden met Brits geld. Hij beweerde eveneens dat hij te vergeefs getracht heeft een Engelse bemanning voor deze vaartuigen te vinden. Verder zullen de vangsten op de lokale markt tegen fatsoenlijke prijzen verkocht worden. Dit heeft de vissers en reders van Milford-Haven echter niet kunnen overtuigen. Op die manier kan men vreemde visserijvloeten in Britse wateren brengen en de Britse kwota komen opvissen, besluiten zij terecht. Wat het aan boord houden van de Spaanse bemanning betreft, zal dit waarschijnlijk wel zijn dat deze aan lagere lonen of op lager percent varen, of ook wel dat dit deel van de overeenkomst van overdracht van de vaartuigen uitmaakt. Ondertussen kwamen berichten van steun van vissers en redersfederaties uit de andere vissershavens. Ondertussen worden de betrokken lokale vissers met een belofte van het eigen departement zoet gehouden, dat men aan het onderzoeken is op welke manier aan het gebeurlijk verder binnenkomen van vreemde vaartuigen een einde zou kunnen gesteld worden. Nochtans dateert het reeds van december van vorig jaar dat de Britse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, Peter Walker, en dit als gevolg van klachten over een gelijkaar dig geval, onderzocht zou worden om de betrokken wet aan te passen en dit indringen verder onmogelijk te maken. De Britse managers die de Spaanse actie leiden, laten het echter wettelijk gebeuren onder een vorm van Britse aanschaffing van tweedehandse vaartuigen gekocht in het buitenland.

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
10- 4	2	23.840	3.248.262			
13- 4	10	223.331	9.255.250			
14- 4	2	21.830	977.126			
15- 4	2	13.793	2.084.362			
	16	282.794	15.565.000			
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
10.4	9	2.907	214.443			
13.4	14	29.818	1.013.026			
15.4	3	13.724	1.264.139			
GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT						
9.4	2	219	26.157	111,—	130,—	
10.4	1	64	8.576	134,—	134,—	
11.4	1	35	5.775	165,—	165,—	

Nog het opbrengen van de N.736 "Lucky"

Zoals we reeds mededeelden, werd de N.736 de „Lucky“ voor de kust van Suffolk op donderdag 2 april opgebracht naar Yarmouth. Het opbrengen gebeurde door het Brits visserijbeschermingsvaartuig „HMS. Crichton“ dat aan boord van het vaartuig kwam en vaststelde, dat de netmaaswijdte slechts 74 mm. bedroeg terwijl het, voor de aard van de visserij door de N.736 bedreven, 80 mm moest zijn.

Het Nieuwpoorts vaartuig stond onder bevel van schipper Nikolaas Faict.

Voor de Britse rechtbank pleitte de schipper schuldig om gevisst te hebben met een net waarvan de mazen kleiner waren dan 80 mm.

De rechtbank aanvaardde dat de netmaaswijdte 75 mm. was en veroordeelde de schipper tot een boete van 750 pond, ongeveer acht en vijftig duizend B. fr., het verbeurd verklaren van het 75 mm-net en de betaling van de gerechtskosten ten belope van 150 pond, of nogmaals ongeveer 11 duizend B. fr.

Volgens de Britse aanklager was de netmaaswijdte sinds 1 december 1980 op 80 mm. gebracht, behalve voor de visserij op tong die nog mocht gebeuren met een netmaaswijdte van 75 m. Een onderzoek aan boord van de gevangen vis had echter uitgewezen, dat hoofdzakelijk kabeljauw en wijting gevangen werd en dat er geen spoor was van gevangen tong. De vaststelling gebeurde op 21 mijl zuidoost van Orford-Ness. De openbare aanklager deelde eveneens

aan de rechters mede, dat men nog een nieuw net aan boord had gevonden, dat een gemiddelde maaswijdte van 82 mm. aantoonde! De Britse advocaat Adkison die de Belgische schipper vertegenwoordigde, wees er op dat de schipper, in de zeven jaar dat hij het bevel voerde nog nooit voor een overtreding in aanmerking gekomen was en dat het hier dus wel aanvaardbaar was. dat het om een misverstand ging. Hij wees er tevens op, dat de schippers tegenwoordig gekonfronteerd worden met een heleboel reglementen die dan nog dikwijls aangepast en veranderd worden, zodanig dat eenvoudige vissers er ten slotte in verdoeld geraken. Trouwens werd dit net reeds door Belgische en Franse overheden onderzocht en er werd nooit een aanmerking gemaakt. Hierdoor was de Belgische schipper de overtuiging toegedaan, dat hij in orde was om in de gemeenschapswateren met het, in beslag genomen net te mogen vissen.

Eén en ander heeft er waarschijnlijk toe bijgedragen dat de uitgesproken boete eerder aan de lage kant was. Op geen enkel ogenblik was er ergens sprake van tussenkomst van de Rederscentrale zoals men dat in sommige dagbladen, gedikteerd door de Rederscentrale heeft doen geloven.

Integendeel de reder mag hier de rekening betalen en alleen de rekening doen betalen en alleen een tussenkomst van Landbouw langs Buitenlandse Zaken, kan hier in beroep een soepeler houding doen aannemen, tenware de Rederscentrale de kosten van dit zogezegd principieel proces voor eigen rekening neemt de reders er op wijzend dat het zo in de toekomst moet zijn, dat het nutteloos is met netten te vissen van 75 cm. waar er 80 vereidit zijn en zij dan er zelf verantwoordelijk voor zijn

DE PRACHTIGE VISMAPPEN VOOR WINKELS EN SCHOLEN

Door leraars en leraressen, viswinkels en instituten worden ons regelmatig vismappen gevraagd om in de lokalen of in winkels uit te hangen.

Onze lezers worden er attent op gemaakt dat IN VIER TALEN hiernavolgende mappen bij ons nog steeds verkrijgbaar zijn tegen de prijs van 400 fr. per vismap plus 52 fr. verzendingskosten vooraf te storten op bankrekening Bank Brussel Lambert nr. 384-1605797-46 of op p.c.r. nr. 000-0418987-44.

Deze zeer mooie mappen zijn verschillend van aard.

Zo zijn er :

- 1) Deze die de schaal- en weekdieren in de Noordzee weergeven ;
- 2) De verschillende soorten vis welke in gans de Noordzee, IJsland en Groenland inbegrepen, te vangen zijn ;
- 3) De verschillende soorten vis in rivieren en vijvers, gevangen door sport- en lijnvissers ;
- 4) De talrijke vissoorten in Noord- en Zuid Amerikaanse wateren gevangen.

(10951N)

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

OOSTENDE

Maandag zowat 4300 bennen vis dank zij de IJslandse vangst aangevoerd door de O. 81. Die bevatte wel voor het grootste gedeelte kabeljauw en gul (1100 bennen) en verder schelvis (300 bennen). Rode zeebaars en leng waren evenals koolvis erg schaars. Toch kreeg leng geen te beste prijs en bleef zeebaars rond de 50 fr. draaien.

Van het kanaal kregen we meest vlaswijting en rog. Voor vlaswijting noteerden we prijzen die lager lagen dan verleden week en varieerden tussen 25 en 36 fr. het kg. Voor rog bleef de prijs redelijk goed. Grote sortering kreeg tot 60 fr., de kleine sortering schommelden tussen 25 en 32 fr.

Voor de tongen bleven de prijzen nagenoeg op hetzelfde peil. Zo noteerden we weer tot 165 fr. voor lappen en kregen grote tongen tot 230 fr. De driekwarttong werd verkocht tegen 265 tot 280 fr. het kg. en bloktong haalde opnieuw tot 305 fr. Voor/kleine tong ging weg aan 275 fr. en kleine tong varieerde tussen 245 en 260 fr. Voor griet, tarbot en staartvis bleef men hoge prijzen betalen.

De Westschepen deden het niet te best. Dinsdag kregen de gullen nochtans heel wat betere prijzen dan maandag. Wijting bleef erg goedkoop, kleine sortering werd zelfs naar dierenvoeding en vismeel verwezen. De kabeljauwprijs lag maandag erg laag, voor IJslandse sortering werd rond de 26 fr. betaald, de West-kabeljauw kreeg dinsdag toch tot 61 fr. het kg.

De kustvisserij deed het iets minder goed tijdens de voorbije week. Het heet dat het beste er al weer af is terwijl anderzijds ook de weersomstandigheden minder gunstig waren. Er zijn een paar garnalvisserij bijgekomen wat nu de garnalaanvoer niet bepaald hoog heeft opgedreven. De prijs is wel iets gedaald en viel zelfs terug onder de 100 fr. Ook al noteerden we voor mooie sortering tot 140 fr. het kg.

VRIJDAG 10 APRIL
KANAAL
TS.1 17 165 7875 2.100.828
O.114 16 85 3465 929.734

MAANDAG 13 APRIL
IJSLAND
O.81 18 1760 — 2.548.639

KANAAL
O.118 18 345 — 649.471
N.719 17 380 — 672.757
N.3 17 575 260 947.626
Z.499 16 95 3896 1.110.619
Z.502 17 100 3960 1.134.527
N.579 6 70 3465 1.005.366
WEST
N.5997 5 360 — 341.260
O.309 6 285 — 287.860
N.723 7 265 — 272.195

DINSDAG 14 APRIL
Z.72 2 30 830 300.697
N.708 8 390 — 464.200

WOENSDAG 15 APRIL
KANAAL
Z.180 12 55 4430 1.101.518
O.705 11 45 2180 588.514

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 4 APRIL
WEST
Z.84 2500 300 — 920.480
Z.600 100 80 — 212.150
GUL
Z.578-Z.580 171.812
Z.538-Z.554 163.096
1.467.538

VRIJDAG 10 APRIL
KANAAL
Z.161 5500 310 — 1.853.974
WEST
Z.408 1500 60 — 518.312
Z.564 1200 80 — 505.380
Z.512 400 70 — 252.240
NOORD
Z.506 300 150 — 355.815
GUL
Z.471-Z.472 62.484
Z.538-Z.554 23.190
Z.570-Z.601 55.760
3.627.155

MAANDAG 13 APRIL
Z.576 4000 180 — 1.564.905
KANAAL
Z.176 3000 140 16 1.123.736
Z.196 500 360 16 1.981.151
Z.30 300 210 — 633.801
GUL
Z.578Z.580 145.790
5.479.383

DINSDAG 14 APRIL
KREEFTENPUT
Z.40 200 60 11 335.6770
Z.510 — 100 — 448.320
WEST
Z.596 2800 100 14 1.263.584

KANAAL
Z.525 1800 120 18 784.451
Z.47 4500 220 18 1.664.834
Z.574 2500 130 17 818.797
Z.418 4500 200 — 1.499.235

NOORD
O.313 100 450 — 652.346
Z.500 200 10 2 128.750
Z.571 400 450 — 513.644
8.19.631

WOENSDAG 15 APRIL
KANAAL
Z.200 4200 200 18 1.563.897
Z.462 4500 250 15 1.637.564
Z.189 300 150 15 1.160.070
Z.99 700 30 18 2.215.773
Z.484 2500 110 14 977.880
Z.497 4500 210 16 1.441.793

NOORD
Z.315 700 240 15 610.471
WEST
Z.560 — 30 — 64.760
KREEFTENPUT
Z.559 300 110 12 450.501
10.122.709

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Verwachtingen

VRIJDAG 18 APRIL

KANAAL : Z.183 (30 vis en 4500 tong); O.274 (50 vis en 3000 tong)
MONKEY BANK : O.243 (500 manden waarvan 460 schelvis en totten)
WEST : N.706 (200 manden)

DINSDAG 22 APRIL

IJSLAND : O.216 (1300 manden)
KANAAL : Z.583; O.303; O.134; O.35; Z.483
WEST : N.45; N.709; O.279
MONKEY BANK : O.232; O.26

WOENSDAG 23 APRIL

MONKEY BANK : O.141; Z.62 (vermoedelijk)

Uurtabel der afvaarten

Uurtabel der overvaarten voor de week van 19 tot 25 april 1981.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
Dagelijks te 7u35 10u45 14u40

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 20u00
Dagelijks te 17u00 behalve op 25 april 1981

Dagelijks te 8u00 behalve op 19 april 1981

Dagelijks te 23u00 behalve op 19 en 25 april 1981

Op 21, 22, 23 en 24 april bijkomende afvaart te 5u00

Op 19, 20, 21, 24 en 25 april 1981 bijkomende afvaart te 11u00.

Op 20 april bijkomende afvaart te 14u00.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 1u30 en 5u15
Dagelijks te 7u40 en te 3u30 behalve op 19 en 20 april 1981

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 11u40 15u45 19u10

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 23u59
Dagelijks te 3u00 behalve op 19 en 20 april 1981

Dagelijks te 7u00 behalve op 19 en 25 april 1981

Dagelijks te 9u00 behalve op 20 april 1981

Dagelijks te 21u00 behalve op 25 april 1981

Dagelijks te 12u00 behalve op 19 april 1981

Dagelijks te 15u00 behalve op 22 en 23 april 1981

Op 20 april 1981 bijkomende afvaart te 18u00

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 22u45
Dagelijks te 1u10 behalve op 19 en 20 april 1981.

Dagelijks te 20u55 behalve op 19 en 25 april 1981

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

	13-4-1981
Grote schelvis	38,60
Middelmatige schelvis	25,40-29,—
Kleine schelvis	19,40-23,80
Kabeljauw	25,60-26,40
Gul	20,60-26,—
Wijting	.....
Schaat	.....
Zeebaars	50,—-52,20
Leng	33,—-40,20
Schartong	.....
Heilbot	145 -298
Koolvis	22,—-27,60
Hondstong	.....
Zeewolf	.....
Staart	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	13.4.1981	14.4.1981	15.4.1981
Lappen	115 - 173	162 - 166	161 - 165
Grote	228 - 245	225 - 233	222 - 232
3/4	254 - 276	275 - 290	246 - 298
Blok	280 - 304	298 - 306	253 - 300
Voor-kleine	270 - 283	289	250 - 299
Kleine	256 - 268	242 - 267	250 - 265
Slips	—	—	—

Zeebrugge

Grote	166 - 176	163 - 168	158 - 162
Blok	228 - 236	230 - 236	230 - 231
Fruit	250 - 270	251 - 261	252 - 253
Schone kleine	268 - 288	279 - 284	252 - 253
Kleine	269 - 274	267 - 277	262 - 264
Tout petit	262 - 271	265 - 269	261 - 263
Slips	260 - 267	257 - 264	258 - 260

Nieuwpoort

I	164 - 168	—	156 - 176
II	240 - 250	—	222 - 230
III	302 - 318	—	260 - 309
IV	302 - 316	—	280 - 324
V	290 - 300	—	270 - 302
Kleine	—	—	—

PLADIJS

Oostende

	13.4-1981	14.4.1981	15.4.1981
Grote	46 - 50	51	40
Grote iek	41 - 47	45	43
Kleine iek	35 - 40	43	20 - 21
Derde slag	—	—	—
Platjes	17 - 23	—	—

Zeebrugge

I	38 - 47	30 - 41	21 - 22
II	24 - 33	21 - 30	21 - 22
III	21 - 30	20 - 24	20 - 21
IV	17 - 24	17 - 19	17 - 19
V	—	—	—

Nieuwpoort

Grote pladijs	—	—	—
Platjes	45 - 55	—	26 - 35
Drielingen	40 - 50	—	30 - 35
Moeien	17 - 24	—	17 - 24

NIEUWPOORT

VRIJDAG 10 APRIL 1981

	Kg.	Fr.
N.211	376	40.254
N.349	124	16.314
N.700	301	35.675
N.88	179	17.868
N.788	112	15.651
N.1	227	16.040
N.551	149	14.232
N.22	705	34.148
N.720	734	23.693

Negen kustvaartuigen losten hun vangst op de vrijdagmarkt, zodat de aanvoer gering bleef. Vanwege de handelaars viel tevens slechts een matige belangstelling waar te nemen. Voor tong nr. 1 betaalde men 158 à 168 fr./kg. en voor tong nr. 2 228 à 238 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 kreeg 284 à 296 fr./kg., tong nr. 4 of fruittong 294 à 300 fr./kg. Tong nr. 5 boekte men aan 278 tot 288 fr./kg. en kleine tong aan 252 tot 268 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 360 à 382 fr./kg. opgekocht, middenslag tarbot tegen 290 à 340 fr./kg. wijl voor griet 220 à 230 fr./kg. werd genoteerd.

Voor pladijs werden volgende marktwaarden geboekt Grote pladijs 40 à 50 fr./kg., drieling- of middenslag pladijs 30 à 45 fr./kg. en visjes 850 à 1.000 fr. de ben. Voor zandschar noteerde men tevens 35 à 45 fr./kg., dit volgens de bekomen sortering.

MAANDAG 13 APRIL 1981

	Kg.	Fr.
N.590	10.079	183.928
N.346	4.231	103.512
N.738	4.132	91.786
N.172	4.074	78.210
N.736	2.612	108.309
N.349	181	23.188
N.211	547	74.990
N.788	266	35.171
N.700	172	21.553
N.551	635	69.423
N.22	756	85.062
N.1	915	57.587
N.720	851	49.614
N.88	367	30.693

Op de maandagmarkt boden zich vijf vaartuigen van de West en tevens negen kustvaartuigen aan. Samen werd 29.800 kg. vis gelost voor een totale bruto-waarde van 1.013.000 fr. Tong nr. 1 kreeg 164 à 168 fr./kg. Voor tong nr. 3 of bloktong betaalde men 302 à 318 fr./kg. en voor tong nr. 4 of fruittong 302 à 316 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 290 à 300 fr./kg. en kleine tong 250 à 268 fr./kg. Voor grote tarbot boekte men 325 à 370 fr./kg. voor middenslag tarbot 280 à 320 fr. en voor griet 190 à 230 fr./kg. Staartvis werd tegen 210 à 248 fr./kg. aangekocht en tongschar tegen 95 à 158 fr./kg. Grote pladijs boekte men aan 2.250 tot 2.750 fr. de ben, drieling- of middenslag pladijs aan 2.000 tot 2.500 fr. de ben en visjes aan 850 tot 1.200 fr. de ben Kabeljauw werd tegen 3.500 à 4.000 fr. de ben geveild en

gul tegen 2.500 à 3.000 fr. de ben, dit volgens sortering. Grote wijting boekte men aan 950 tot 1.300 fr. de ben en kleine wijting aan 800 tot 1.000 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 1.900 à 2.250 fr. de ben genoteerd, voor kleine zandschar 700 à 1.100 fr. de ben en voor knorhaan 1.500 à 2.000 fr. de ben. Grote aanvoer en goede belangstelling met een middelmatige prijsnotering waren de karakteristieken der maandagmarkt.

WOENSDAG 15 APRIL 1981

	Kg.	Fr.
N.470	3.399	149.663
N.15	10.225	1.086.741
N.349	100	27.735

Met het oogmerk op het bekomen van een goede prijsnotering, beïnvloed door het paasweekende, loste één vaartuig van de West, één kustvaartuig en één bokkvisser hun vangst. Tong en variatie werden in ruime mate aangevoerd, zodat alle handelaars hun nodige kwantiteit probleemloos konden aankopen. Tong nr. 1 kreeg 156 à 176 fr./kg. en tong nr. 2 222 à 230 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 260 à 309 fr./kg. en tong nr. 4 of fruittong 280 à 324 fr./kg. Voor tong nr. 5 boekte men 270 à 302 fr./kg. en voor kleine tong 255 à 270 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 318 à 327 fr./kg. aangekocht en middenslag tarbot tegen 270 à 305 fr./kg. Griet betaalde men aan 190 tot 224 fr./kg., staartvis aan 224 tot 240 fr./kg. en tongschar aan 90 tot 140 fr./kg. Pladijs kende tegen de volgende prijsnotering zijn afzetgebied. Grote pladijs aan 1.300 tot 1.750 fr. de ben, drieling- of middenslag pladijs aan 1.500 tot 1.750 fr. de ben en visjes aan 850 tot 1.200 fr. de ben. 3.000 tot 3.500 fr. de ben werd als marktwaarde aan kabeljauw toegekend en 2.250 à 2.750 fr. de ben werd voor gul betaald. De weinig aangevoerde rog en zeehond waren de enige soorten die werkelijk paasprijzen op hun aktief toegewezen kregen.

Moerrog boekte men aan 4.000 tot 4.250 fr. de ben, tilten aan 3.750 tot 4.000 fr. de ben en scherpstaarten aan 4.000 tot 5.000 fr. de ben. Voor zeehond werd zo maar even 2.500 à 2.800 fr. de ben neergelgeld, hetgeen een rekordprijs voor deze soort betekent.

Wijting deed het als konsumptieprodukt ook niet op de woensdagmarkt. Zo neteerde men slechts 900 à 1.100 fr. de ben voor grote wijting en 800 à 900 fr. de ben voor kleine wijting. Grote zandschar werd tegen 600 à 1.300 fr. de ben opgekocht en kleine zandschar tegen 450 à 800 fr. de ben. Voor doornhaai betaalde men 2.500 à 3.000 fr. de ben en voor knorhaan 2.000 à 2.250 fr. de ben.

Een marktverloop met een prijsnotering die praktisch over gans de lijn middelmatig genoemd kon worden en met een attentie vanwege de handelaars die weinig entoesiasme betoonde. Zo werden door de prijsnotering der woensdagmarkt absoluut geen gouden paaseieren in de korf der reders gedeponeerd.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
Grote tarbot	13.4.1981	13.4.1981	14.4.1981	14.4.1981	15.4.1981	15.4.1981	13.4.1981
Middelmatige tarbot	254 - 300	279 - 364	281 - 335	295 - 312	.....	320 - 340	325 - 375
Kleine tarbot	.....	238 - 307	.....	214 - 234	.....	289 - 305	280 - 320
Grote griet	117 - 208	224 - 289	170 - 237	190 - 214	.....	219 - 279	.....
Middelmatige griet	.....	203 - 240	.....	194 - 208	137 - 163	209 - 227	190 - 230
Kleine griet	.....	165 - 215	.....	154 - 168	.....	187 - 200	190 - 224
Grote schelvis	.....	122 - 183	.....	114 - 199	.....	162 - 169	.....
Middelmatige schelvis	.....	24	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine schelvis	.....	17	.....	.....	.....	.....	.....
Grote heek	20 - 90	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middelmatige heek	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine heek	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	32 - 34	.....	.....	74 - 81	.....	88 - 90	.....
Keilrog	.....	102 - 106	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	55 - 82	.....	.....	54 - 62	60 - 67	80 - 82	75 - 85
Tilten	25 - 61	80 - 84	.....	.....	.....	.....	80 - 85
Scherpstaarten	.....	.....	.....	70 - 74	.....	90 - 94	60 - 64
Halve mans	.....	90 - 94	.....	40 - 51	.....	50 - 52	60 - 65
Teelt	.....	60 - 63	.....	40 - 50	.....	47 - 51	80 - 100
Katrog	.....	62 - 67	.....	20 - 30	.....	24 - 27	.....
Kabeljauw	.....	40 - 44	.....	28 - 51	32	45 - 52	70 - 80
Grote gul	26 - 46	26 - 55	61	24 - 47	17 - 44	40 - 42	60 - 70
Middelmatige gul	13 - 40	28 - 50	.....	23 - 34	.....	34 - 37	50 - 60
Kleine gul	.....	30 - 50	.....	20 - 30	.....	26 - 31	45 - 55
Hozemondhamme	.....	23 - 40	.....	.....	.....	.....	.....
Grote wijting	.....	.....	.....	20 - 26	.....	24 - 27	19 - 26
Kleine wijting	15 - 27	22 - 26	.....	14 - 16	.....	14 - 17	18 - 22
Schar	.....	14 - 17	.....	10 - 14	.....	16 - 18	16 - 20
Steeschol	6 - 15	14 - 18	.....	96 - 110	.....	93 - 97	35 - 45
Zeehaai	13 - 168	67 - 114	.....	48 - 54	.....	.....	14 - 20
Hondshaai	57 - 61	36 - 41	.....	.....	32	.....	.....
Doornhaai	25 - 31	.....	42	.....	.....	.....	60
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	95 - 158
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90 - 140
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	.....	.....	.....	.....	9,40	.....	.....
Heilbot	8 - 13	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	19 - 28	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	22 - 33	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	45	.....	40	.....	40	.....
Zeeduivel	95 - 216	83 - 197	.....	67 - 210	.....	117 - 232	210 - 248
Schotse schol	.....	32 - 34	.....	.....	.....	.....	224 - 240
Zeehond	.....	20 - 26	.....	36 - 34	.....	32 - 34	50 - 56
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 - 14
Rode poon (roobaard)	.....	41	.....	38 - 46	.....	50	60
Grauwe poon (knorhaan)	25 - 31	24 - 28	.....	10 - 12	6	26	30 - 40
Rode knorhaan	48 - 81	.....	.....	.....	.....	.....	40 - 45
Posten	.....	13 - 16	.....	6 - 18	.....	52 - 55	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 7 april werd aangevoerd :

185 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 146 kisten wijting; 8 kisten schol; 12 kisten schar; 13 kisten diversen.

Prijzen in gulden.

Per 40 kg : tarbot 752; griet 472-456; kabeljauw één 105; kabeljauw twee 140-128; kabeljauw drie 152-126; kabeljauw vier 142-122; kabeljauw vijf 114-68; schelvis vier 124; schol vier 100-90; wijting drie 61-46; schar 112-100; bot 34-26; poontjes 68-44; steenbolk 41.

De besommingen waren :

HD 67 X HD 103 f 9.700; KW 77 f 1.900; UK 223 + UK 234 f 5.750; VD 20 f 1.200; IJM 27 f 3.500.

Aan de woensdagmarkt van 8 april werd aangevoerd : 180 kg. tong; 10 kisten tarbot en griet; 485 kisten kabeljauw; 23 kisten blanke koolvis; 11 kisten schelvis; 903 kisten wijting; 136 kisten schol; 72 kisten schar; 1 kist haring en 38 kisten diversen.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg : tarbot 20,25-18,62; grote tong 13,74-13,73; grootmiddel tong 17,70-17,35; kleinmiddel tong 21,37-21,22; tong één 22,19-22,10; tong twee 20,03; zalm 18,67-17,52.

Per 40 kg : tarbot 774-684; griet 554-360; kabeljauw één 120-78; kabeljauw twee 160-78; kabeljauw drie 160-90; kabeljauw vier 140-94; kabeljauw vijf 104-70; schelvis vier 114-55; schol één 88-68; schol twee 104-66; schol drie 114-58; schol vier 110-54; wijting drie 61-30; haring twee 30; schar 94-45; poontjes 78-64; steenbolk 37-34; witte koolvis drie 104-81; hammen met kop 212-140.

Vanuit de Ierse Zee werd bovendien per container aangevoerd : 7.975 kg. tong. De prijzen van deze tong waren per 1 kg. als volgt grote 13,54-12,62; grootmiddel 16,74-16,30; kleinmiddel 19,54-19,11, éénen 19,79-19,54, tweeën 18,99-18,80.

De besommingen waren : UK 25 en UK 129 f 7.600; UK 208 f 10.900; UK 307 f 3.400; KW 4 f 13.000; KW 11 f 20.200; KW 77 f 450; KW 194 f 36.900; VD 19 f 6.000; VD 20 f 1.350; WR 32 f 26.000; WR 57 f 30.000; IJM 14 f 7.300; IJM 18 f 2.800; IJM 24 f 23.700; IJM 39 f 1.300; verder twee Texelaars met een totale besomming van f 21.000.

Aan de donderdagmarkt van 9 april werd aangevoerd : 450 kg. tong; 4 kisten tarbot en griet; 448 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 404 kisten wijting; 57 kisten schol; 29 kisten schar; 1 kist makreel en 38 kisten diversen.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg : tarbot 23,20-22,08; grote tong 13,95-13,73; grootmiddel tong 17,90-17,64; kleinmiddel tong 22,49-22,32; tong één 22,49-22,32; tong twee 20,50-20,19.

Per 40 kg : tarbot 779-749; griet 652-424; kabeljauw één 196-142; kabeljauw twee 196-142; kabeljauw drie 134-118; kabeljauw vier 130-102; kabeljauw vijf 96-72; schelvis vier 126-78; wijting drie 64-30; schol één 120; schol twee 122; schol drie 136-110; schol vier 96-77; schar 104-49; makreel twee 76; steenbolk 45-38; poontjes 44-38.

De besommingen waren : KW 77 f 1.780; UK 185 f 3.700; UK 233 en UK 234 f 6.600; VD 6 f 3.200; VD 19 f 2.600; IJM 5 f 950; verder twee Texelaars en één Goedereeder met een gezamenlijke besomming van f 53.000.

Aan de vrijdagmarkt van 10 april werd aangevoerd : 5.355 kg. tong; 70 kisten tarbot en griet; 425 kisten kabeljauw; 5 kisten schelvis; 977 kisten wijting; 3 kisten koolvis; 962 kisten schol; 253 kisten schar; 4 kisten haring en 445 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg. : tarbot 20,64-18,47; grote tong 13,15-12,50; grootmiddel tong 17,68-17,05; kleinmiddel tong 21,40-20,38; tong een 24,03-22,40; tong twee 22,71-22,40; tong twee 22,71-20,53.

Per 40 kg. : tarbot 774-640; griet 640-364; kabeljauw één 148-94; kabeljauw twee 154-120; kabeljauw drie 140-80; kabeljauw vier 124-78; kabeljauw vijf 100-52; koolvis vier 51; schelvis vier 61-50; schol een 69-59; schol twee 80-71; schol drie 84-64; schol vier 92-30; wijting drie 70-30; haring twee 29; kleine kreeft 400; hammen 440; wijting drie 70-30; haring twee 29; kleine kreeft 400; hammen 440; witte koolvis vier 100; tong-schar 264-222; steenbolk 30-22; poontjes 132-61; hake 52; schar 70-40; roggen 220-59.

Verder werd er vanuit de Ierse Zee aangevoerd : 2.775 kg. tong. De prijzen hiervan waren per 1 kg. : grote 12,51; grootmiddel 16,50; kleinmiddel 19,51; éénen 20,39; tweeën 19,66.

De besommingen waren : UK 208 f 7.500; UK 25 + UK 129 f 3.400; UK 233 + UK 234 f 1.580; KW 77 f 4.100; VD 19 f 760; VD 20 f 2.900; IJM 14 f 4.900; IJM 18 f 3.900; IJM 20 f 15.100; IJM 27 f 8.900; verder was er een Engels vaartuig, de FD 359 met f 55.800 aan besomming en dan nog eens een tweetal Goedereeders en een elftal aan Texelaars welke een gezamenlijke besomming konden maken van f 250.000.

IJMUIDEN. Aan de maandagmarkt van 13 april werd aangevoerd : 2780 kg tong, 103 kisten tarbot en griet, 1576 kisten kabeljauw, 78 kisten koolvis, 215 kisten schelvis, 449 kisten wijting, 1470 kisten schol, 122 kisten schar en 165 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg : tarbot 22,08-18,30, grote tong 13,59-12,80, grootmiddel tong 17,93-16,89

kleinmiddel tong 21,77-20,99, tong één 24,01-23,15, tong twee 23,88-22,48.

Per 40 kg : tarbot 810-721, griet 645-399, kabeljauw één 152-114, kabeljauw twee 132-80, kabeljauw drie 122-80, kabeljauw vier 118-67, kabeljauw vijf 81-42, schelvis één en twee 114, schelvis drie 132-86, schelvis vier 66-50, schol één 67-59, schol twee 85-75, schol drie 84-64, schol vier 70-50, wijting drie 67-29, schar 65-30, wolf 200-140, tong-schar 352-220, koolvis één 40, koolvis drie 78.

Vanuit de Ierse Zee werd aangevoerd per container : 6775 kg tong. De prijzen hiervan waren per 1 kg : grote 13,15-12,88, grootmiddel 17,06-16,66, kleinmiddel 20,24-19,38, éénen 20,53-19,78, tweeën 19,83-19,32.

De besommingen waren in gulden : KW 11 39.200, KW 22 36.300 KW 25 34.800, KW 29 8.500, KW 63 11.300, KW 77 4.000, KW 113 4.900, KW 137 4.900, KW 145

33.000, KW 149 8.400, KW 152 3.800, KW 167 8.000, KW 173 4.200 KW 185 5.000, KW 194 46.300, KW 214 14.300, KW 221 10.300, KW 226 7.200, SCH 256 13.000, IJM 44 21.500, KW 154 9.900, IJM 207 en IJM 209 14.600, IJM 19 10.200; verder nog twee Texelaars met een totale besomming van f 47.000.

DEN HELDER. In de periode van 6 tot en met 10 april werden door 129 Kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd.

27009 kg tong, f 489.584,93 van f 26,39-f 12,44; 7853 kg tarbot, f 145.130,30 van f 21,89-f 10,54; 106285 kg schol, f 203.205,71 van f 2,93-f 1,26; 69775 kg kabeljauw, f 139.229,52 van f 4,38-f 0,93; 2016 kg griet, f 25.334,88 van f 15,18-f 9,51; 7805 kg schar, f 11.877,91 van f 2,03-f 0,85; 15240 kg wijting, f 16.010,08 van f 1,74-f 0,75; 182752 kg diversen, f 418.518,36. Totaal aantal in kg : 418732 kg. Totaal bedrag : f 1.448.891,69.

VISSERIJ TE IJMUIDEN TEGEN OLIE-OPSLAGPLAATS

De Amerikaanse Oliemaatschappij « Union Oil » wenst te IJmuiden een olie-opslagplaats in te richten, bestaande uit drie tanks met een gezamenlijke opslagcapaciteit van 27 duizend m³, hetzij 27 miljoen liter. Hiertegen is de visserij en de visserijverwerkingsbedrijven in het verweer gekomen, samen met de milieugroepen omdat zij het speciaal karakter van IJmuiden als visserijhaven wensen te onderstrepen en het gewaar die een dergelijke aanlandingsplaats voor de visserij betekent. De gemeente Velsen-IJmuiden, die de plannen kreeg doorgespeeld, zou tegen dergelijke inpplanting niet gekant zijn, eensdeels vanwege de werkverschaffing, anderzijds eveneens omdat dergelijke bedrijven, via gemeentetaksen ook geld in het gemeenteschuifje brengen.

De betrokken visserijkringen rekenen echter met een latere uitbreiding van dit bedrijf en dit zou niet alleen een hinder betekenen voor de visserij vanwege aanleg- en oplegmogelijkheden, manoeuvreerruimte, enz., maar ook omdat dergelijk bedrijf, olieresten en afval achterlaat. Men zou dus liever deze terminal niet in de IJmuidense haven gevestigd zien. Wat verder de

werkverschaffing betreft, wijst het visserijbedrijf er op dat een olieterminal niet arbeidsintensief is en er bijgevolg betrekkelijk weinig arbeidskrachten zullen kunnen te werk gesteld worden. Alles gaat er immers automatisch. Wel zit men met een intensief verkeer te water en te land en met de vervuiling en de bezoedeling. Volgens de raadsman van de « Union-Oil » is de kans op verontreiniging echter uiterst gering, omdat de maatschappij alle voorzorgen genomen heeft. Dit is een liedje dat de milieugroeperingen en ook de visserij reeds dikwijls horen zingen en daarom heeft men er geen vertrouwen meer in. Trouwens zal er maar 3 duizend m³ olie per dag verwerkt worden.

De zeevisgroothandel is ook niet mals voor de gemeente Velsen op wier grondgebied de inpplanting gebeurt. Men verwijt het gemeentebestuur de zaak onzorgvuldig behandeld te hebben en er werd over het hoofd gezien dat de olieterminal en de aanlandingen niet te combineren vallen met de visserij. Volgens deze kringen is het een inbreuk op het algemeen aanvaard karakter van de visserijhaven. Men zou dan ook liefst een eind zien maken aan dit olieproject.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van : 6-4 t/m 10-4-1981.
Door 129 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
27.006 kg.	Tong	f 489.584,93	van f 26,39 tot f 12,44
7.853 kg.	Tarbot	f 145.130,30	van f 21,89 tot f 10,54
106.285 kg.	Schol	f 203.205,71	van f 2,93 tot f 1,26
69.775 kg.	Kabeljauw	f 139.229,52	van f 4,38 tot f 0,93
2.016 kg.	Griet	f 25.334,88	van f 15,18 tot f 9,51
7.805 kg.	Schar	f 11.877,91	van f 2,03 tot f 0,85
15.240 kg.	Wijting	f 16.010,08	van f 1,74 tot f 0,75
182.752 kg.	Diversen	f 418.518,36	
418.732 kg.		f 1.448.891,69	