
HET VISSERIJBLAD



51e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 27 JULI 1984 – NR. 27

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

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

KNIELAARS		402
LAARS gevoerd met wol		389
DIJLAARS		705
HEUPLAARS		919
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	675
	maat 58	739
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	402
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	419
	maat 58	453
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	641
	maat 56	692
JUMPERS blauw goed		
small en medium		517
large		517
extra-large		517
ZUIDWESTER (lange kap)		192
OLIEHEMD zonder kap		568
met kap		675
OLIESCHORT		543
GUTTERS		73
AIRCOAT BROEKEN		470
broeken met bretel		
maat 42 - 54		906
56 - 58		996
60		1.030
JUMPERS aircoat		470

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende
of bij HAND IN HAND Zeebrugge

ALLE ANDERE WERKNEMERS KUNNEN DEZE WERKKLEDIJ OOK BEKOMEN AAN DEZELFDE PRIJS !

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44
OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588.
VERANTW. UITGEVER: P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het visserijblad

Vrijdag 27 juli 1984 – Nr. 27

IJM. 44 BESCHADIGDE BOORKOP OP ZEEBODEM 76 MILJOEN FR. SCHADE? – WORDT DE VISSERIJ UITGETELD?

We menen dat het hoog tijd is, dat men zich in visserijmiddelen eens bezint over de voortschrijdende inbeslagname van de zeebodem door de olieindustrie. We weten allen goed, dat het hier over één der machtigste wereldconcerns gaat, maar juist daarom dienen de producentenorganisaties uit alle landen in het bijzonder en de visserij in het algemeen, de koppen bijeen te steken om hun belangen en de TRADITIONELE RECHTEN v.d. visserij te verdedigen.

Enkele weken terug verspeelde de Nederlandse kotter IJM. 44 „Maarten Cornelia” zijn vistuig door plots en onverwachts vast te slaan achter een bodemhindernis, die later één uit de zeebodem uitstekende, door een kop afgelosten olieboorpijp bleek te zijn.

Volgens de verklaring van de schipper B. van de Ree, werd de kotter plots door elkaar geschud door vast te slaan achter een bodemhindernis. Het ganse bakboordvistuig werd afgerukt, hetgeen duidelijk de kracht van de schok aantoonde.

Men heeft toen tevergeefs naar het net gedregd, waarbij maar liefst anderhalve dag verloren ging. Een Brits bergingsvaartuig met duikers aan boord slaagde er ten slotte in het net op te sporen, maar zij namen alles mede naar het Engelse New-Castle.

Het ongeval gebeurde in positie Noorderbreedte van ongeveer 54°40' op het Continentaal Plat. De hindernis op de zeebodem was een uitstekende boorpijp die toebehoort aan de Amerikaanse oliemaatschappij Hamilton Brothers. Volgens deskundigen van deze maatschappij, zou er voor 76 miljoen B.fr. schade aan de boorpijp zijn, dat wil zeggen, dat de middelen die zullen moeten aangewend worden om met drijvend en onderwatermateriaal, de zaak te herstellen, of een nieuwe boorpijp met kop aan te brengen, tot dit miljoenenbedrag zou oplopen.

De verzekeringsmaatschappij van de Hamilton Brothers, stuurde inderdaad een schadeëis in voor dit bedrag. De IJM. 44 heeft een motor met een sterkte van 1.500 p.k., zodat in volle sleep, het begrijpelijk is dat het vistuig moest breken.

De verantwoordelijkheid

Het is evident, dat in de eerste plaats de kwestie van de verantwoordelijkheid hier opduikt. Men kan zo maar niet de bodem bezaaien met hindernissen zonder zich aan bepaalde reglementen te houden, die onder meer inhouden dat deze hindernis dient beboeid te worden en tevens in kaart gebracht.

De zeekaart, die aan boord van de IJM. 44 gebruikt werd, duidde geen hindernis op bewuste plaats aan, maar naar het schijnt, is dit wel het geval op de nieuwe kaarten, waarvan er toch één aan boord van de „Maarten-Cornelia” voorhanden was.

De visroutes die op de zeekaart met betrekking tot dit gebied aangeduid zijn door de schipper van de IJM. 44, staan echter niet op de nieuwe, maar op de oude die gebruikt werd, zodat men over de boorpijp onwetend was. Dit is natuurlijk geen verontschuldiging voor de schipper, maar, volgens de internationale reglementen moet de hindernis eveneens beboeid worden.

Ondertussen zou echter een overeenkomst tot stand zijn gekomen met de Britse visserijorganisaties om de hindernissen alleen maar in kaart te brengen. Bepaalde oliemaatschappijen keren onder meer vergoedingen uit aan Britse visserijgemeenschappen wegens verlies van vangstgebieden en keren ook schade uit wanneer de netten van de vissers beschadigd worden door afval, die vanaf de olieplatformen in zee terecht gekomen is.

Dit zou waarschijnlijk de min of meer inschikkelijke houding verklaren van betrokken organisaties. Dit neemt echter niet weg, dat het de internationale reglementen zijn die voorgaan en dat een onderwater-hindernis dient beboeid te worden. Het moet zelfs om een verlichte baken gaan.

De Britse vissers uit dit gebied vissen anderzijds ter plaatse met pelagische netten, die de bodem niet raken. Dit is ook al een reden waarom zij met een eenvoudige aanduiding op de zeekaart genoegen nemen. Dit is dan natuurlijk niet de zaak van de vissers in het algemeen.

Volgens de Britten van een bergingsschip na het ongeval aan boord van de IJM. 44, lag de boei op zijn aangeduide plaats maar schipper B. van der Ree antwoordt hierop dat de boei zo een 700 meter van de hindernis weg lag!

Het is dus duidelijk dat, in geval het tot een proces komt, dit een duel zal worden tussen de juristen van beide partijen en tussen de deskundigen. Een zaakje, gezien de geëiste bedragen, dat jarenlang kan aanslepen. Deze procedure roept bij ons echter bepaalde vragen op die we hieronder verwoorden.

Een algemeen visserijbelang

Met verwondering stellen we vast, dat men in de media wel de feiten weergeeft, maar niet opkomt, of geen stelling neemt wat de visserijbelangen betreft.

Bij ons moet het dan ook uit de pen, dat zo langzamerhand de visserijbelangen opgeëfferd worden aan deze van de olieindustrie op zee. De eeuwenlange traditionele rechten van de visserij worden ondergeschikt gemaakt aan de recente belangen van de oliemagnaten.

Dat er plaats moet zijn voor elkeen, daarmee gaan we akkoord, maar dan zodanig, dat men

met de belangen van de visserij de vloer niet aanveegt zoals het er traag naar toe gaat. Het is natuurlijk een gevecht van de minst- tegenover de meestbedeelden.

Maar dit mag niemand, en zeker de betrokken E.E.G. visserijdiensten, er niet van afhouden zich scherp af te zetten tegen de arrogantie die maar al te duidelijk in de oliekringen inslag en schering is.

Er ligt hier dus een duidelijke weg afgebakend voor de visserijorganisatie, voor de nationale departementen van de lidstaten, die de visserij onder hun bevoegdheid hebben en ten slotte voor de E.E.G.-Commissaris der visserij.

De visserman wordt al te veel aan zijn lot overgelaten. En daar moet nu eens een einde aan komen. We wachten dus op de reacties van de producentenorganisaties, die in dergelijke zaken maar al te veel de kat uit de boom kijken en in hun schelp kruipen voor het oliekapitaal.

Zal dit hetzelfde zijn vanwege de betrokken ministers en/of staatssecretarissen van de lidstaten, die de visserij onder hun bevoegdheid hebben? En wat op E.E.G. niveau?

De proceskosten van het geding

Het is evident, dat het voor de betrokken rederij een zware kostelijke dobber wordt, die als verweerder, een zeer lange procedure tegemoet gaat indien de oliemaatschappij absoluut aan haar schadeëis houdt. De eventuele tegeneis vanwege de rederij, voor verlies aan vistuig en economische schade zinkt hierbij in het niet.

Het Visserijblad is van oordeel, vermits het hier om een voorgaande kan gaan van rechtspleging dat, niet alleen de visserij in het bijzonder, maar het betrokken Nederlands departement in het algemeen, de zaak tot zich zou moeten trekken, de zaak in handen nemen en leiden ten voordele van de visserij in het algemeen.

Een dergelijke zaak is er niet alleen één van Nederlands belang, maar één voor alle vissers van alle landen. We verwachten dan ook dat allen, zowel de vakpers, de visserijorganisaties, de producentenorganisaties als de visserijdiensten zich in dit debat mengen ten voordele van de visserij.

Als men straks de zeebodem bezaait met boorpijpen voor oliewinning in de toekomst, dan mag de visserij het binnen afzienbare tijd wel vergeeten. Wij nemen het dan ook geheel op voor schipper B. van de Ree, voor de Nederlandse reder in het bijzonder en voor de visserij in het algemeen.

P. Vandenberghe



LIPS n.v. *scheepsschroeven*

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
☎ 03 252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :
JAMES A. LAMBERT
Werfkaai 43,
8380 Zeebrugge
☎ (050) 54.64.26
Privé : (02) 731.74.66



REPARATIE
MONTAGE
ONDERHOUD
SERVICE

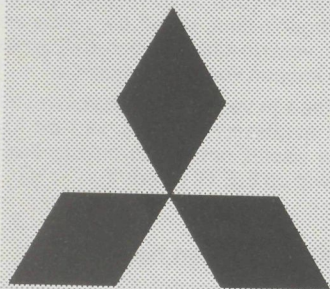
MACHINEFABRIEK **A. Th. VAN TOL B.V.**

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN

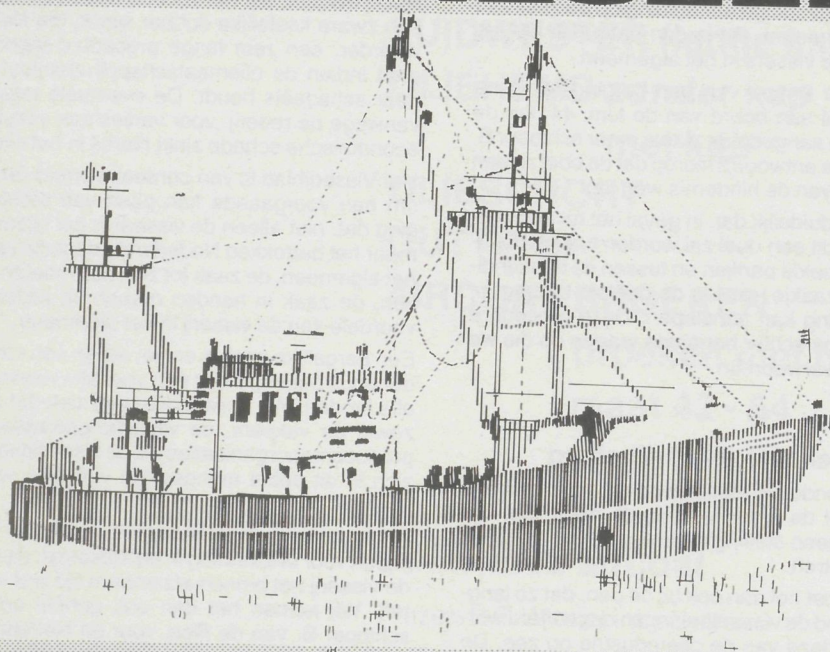


Pannerdenstraat 3-9, Waalhaven, Pier 2, 3087 CH Rotterdam;
Postbus 5420, 3008 AK Rotterdam.
Telefoon (010) 299822, b.g.g. (010) 299649
Telex 28183

en dat
24 uur per dag...



MITSUBISHI DIESELMOTOREN



PADMOS BV

MACHINEFABRIEK & DOKMIJ.
Officieel dealer voor de Belgische kust en Z.W.-
Nederland.
postbus 23, 3250 AA STELLENDAM-NEDERLAND
telefoon. 09-311879-1766/1792 dok -1933
telex: 24175 padsl
postbus 1, 4310 AA BRUINISSE-NEDERLAND
telefoon: 09-311113-1551/1488

S.C.A.P.

Service dealer voor België
H. Baelskaai 27, 8400 OOSTENDE
telefoon 059-32 08 20 - 32 39 79
telex: 81229

MHI SAMOFA DIESEL BV

Postbus 20, 3840 AA HARDERWIJK-NEDERLAND
telefoon: 09-313410-13041
telex: 47330 smofa nl

zuinig en betrouwbaar

FERNAND BOELS OVERLEDEN

Gewezen directeur van de Stedelijke
Visserijschool John Bauwens



Wij wisten het allemaal! De gezondheids-toestand van de heer Fernand Boels, gewezen directeur van de Stedelijke Visserijschool „John Bauwens” te Oostende, was de jongste tijd niet zo best. En toch, toen dinsdag zijn overlijden werd bekend gemaakt, stond de tijd even stil. Onze gedachten gingen toen even terug naar die vele jaren die wij de heer Boels hebben gekend, als vriend maar vooral als een leidinggevende figuur in de redactie van onze „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak”. Gedurende vele jaren mochten wij steeds beroep doen op de vakbekwaamheid van de overledene. Plichtsgetroouw en bezorgd voor het lot van de zeeman op zee, wijdde hij zijn beste krachten aan onze uitgave met een stiptheid die alleen maar het meeleven met de zeeman kan uitstralen. Vooral dat facet was typerend voor wijlen Fernand Boels die trouwens in de visserijmiddens een alom gewaardeerde faam genoot als een streng maar korrekt schoolhoofd en nadien, als de studies waren afgelopen, als een meelevende vriend.

De heer Boels werd geboren te Oostende op 3 april 1912, afkomstig uit een gezin van zeevarenden. Na het lager onderwijs te Oostende, studeerde hij aan de Rijksnormaalschool te Blankenberge waar hij in 1931 als onderwijzer afstudeerde. Tussen 1932 en 1937 gaf de heer Boels les te Brugge en te Kortrijk maar toen al ging zijn interesse vooral uit naar het zeevaartonderwijs. Zo gebeurde het ook dat hij in juli 1938 het diploma behaalde dat hem toeliet onderricht te geven in het zeevisserijonderwijs en amper enkele maanden later stond hij al voor de klas in de Stedelijke Visserijschool te Oostende.

In oktober 1947 werd hij aangesteld als waarnemend directeur, ter vervanging van de heer Callant en weer een jaar later werd hij benoemd tot directeur van de Stedelijke Visserijschool „John Bauwens”, taak die

hij met de grootste zorg waarnam tot hij op rust ging na een biezonder markante loopbaan in het zeevaartonderwijs. Trouwens, de heer Boels had ook nog, omwille van zijn vakbekwaamheid merdere nevenactiviteiten. Zo werd hij reeds in 1948 benoemd tot lesgever van de avondcursus, afdeling dek en in 1963 werd hij belast met het geven van een specialisatiecursus voor volwassenen aan de Stedelijke Visserijschool. Verder was de heer Boels lid van de examencommissie van de middenjury in de zeevaartschool en lid van de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs, afdeling zeevisserij.

En zoals in de aanhef gezegd was hij voor ons een biezonder gewaardeerd medewerker aan de „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak”. Ongeveer een maand geleden nog hadden wij het over de nieuwe editie want ongeveer rond die tijd pakte de heer Boels de werkzaamheden voor de nieuwe zeemansalmanak op. Helaas, het zal bij een onvoltooide blijven.

De heer Boels is niet meer! Voor ons zal hij steeds een lichtbaken blijven in de verdere uitgaven van de Zeemansalmanak. Wij zullen proberen ons te spiegelen aan zijn inzet, zijn bekwaamheid en zijn drang om goed te doen. Als wij daar voor een klein gedeelte in lukken, dan zal dat voor ons gelden als een blijvende herinnering aan de afgestorvene... ons lichtend voorbeeld in die ongeveer twintig jaar dat wij met hem samen mochten werken.

Maandag wordt de heer Boels naar zijn laatste rustplaats gedragen. De grote strijd heeft hij niet gehaald.

Ons blad biedt aan de familie Boels zijn oprecht rouwbeklag aan in de zware rouw die hen komt te treffen. De visserij in het biezonder en het zeevaartonderwijs in het algemeen heeft weeral een van die markante figuren verloren.

Elvire BOELS-FREMAUT
Anne BOELS en de families
melden U met droefheid het overlijden van hun beminde echtgenoot en vader

FERNAND BOELS

gewezen Directeur Stedelijke Visserijschool John Bauwens

Overleden te Oostende op 24 juli 1984

De afscheidsplichtigheid zal plaatshebben in het mortuarium van het H. Serruysziekenhuis op maandag 30 juli 1984 van 10 tot 10.30 u.; waarna de crematie en de asverstrooiing volgen in beperkte kring

Dit bericht is de enige kennisgeving
Meibloempjeslaan 15, 8400 Oostende

Uitvaartverzorging: B & C NUYTTEN N.V. - tel. 80.15.53

99 MILJOEN VOOR BELGISCHE ZEEVISSERIJ

De Belgische visserij krijgt 99,3 miljoen fr. uit het E.G.-landbouwfonds, afdeling oriëntatie. Naar maandag is medege-deeld worden, dertien Belgische projecten gesteund.

Acht daarvan hebben betrekking op de bouw van schepen (5 in Zeebrugge, 2 in Oostende en 1 in Nieuwpoort) en vijf op de modernisering van schepen (2 te Zeebrugge, 2 te Oostende en 1 te Nieuwpoort).

De toekenning van de E.G.-steun kadert in een actie voor de herstructurering, modernisering en ontwikkeling van de visserij en ter ontwikkeling van de aquacultuur.

Voor de ganse E.G. worden 451 projecten gesteund met in totaal 34,9 miljoen ECU (ong. 1,6 miljoen B.fr.).

OPROEP TOT VERMIJDEN VAN SLUIKSTORTEN

De h. O. Vanneste, Provinciegouverneur, heeft onlangs aan alle Westvlaamse gemeentebesturen een schrijven gericht over het nog steeds bestaande probleem van het sluikstorten van allerlei afval. Het stadsbestuur van Brugge wou zich hierbij volmondig aansluiten.

De jongste jaren zijn er door de overheid immers grote inspanningen gedaan ter bevordering van het leefmilieu en de hygiëne, en voor de verfraaiing van het landschap.

Ook zijn er dure infrastrukturen voor de afvalverwerking uitgebouwd, voor Brugge en omstreken o.m. de installaties van de I.V.B.O.

Toch worden wegbermen, braak liggende lapjes grond, e.d. nog geregeld herschapen in verzamelaars van allerlei vuil. Er wordt dan ook met aandrang aan de W. Vlaamse bevolking gevraagd om niet mee te doen aan dit soort milieuhinder. Inwoners die sluikstorten vaststellen worden gevraagd om dit te melden aan de Politie die proces-verbaal zal opmaken.

Wij maken hiervan gebruik om er op te wijzen dat dit ook het geval is voor de Vissershaven van Oostende, waar niet alleen sluikstortingen plaats hebben, maar de gronden er gelegen een vuilnisbelt zijn, waar de stadsbevoegdheden het nooit bekijken.

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 48 cm.

58 LITER : ± 50 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 53,5 cm.

wend U tot :

S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende ☎ 059/32 29 51
32 09 31

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 - 54 41 92

- volledig en deskundig advies en bijstand -



*Neem de magnesium
daar waar hij is*

**Natuurlijk gashoudend mineraal water,
één der rijkste aan magnesium**

REDERS en
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

HET GEVAAR VAN YACHTEN VOOR IN- EN UITVARENDE VISSERSVAARTUIGEN

EEN NUTTIG VONNIS

In datum van 2 oktober 1982 verliet de N.575 van reder-schipper Beuckels Charles in kalm en goed zichtbaar weder te 16 uur de vissershaven van Nieuwpoort, bestendig de rechterzijde van de vaargeul houdend, om de visserij te gaan bedrijven.

Op zeker afstand van de Kromme Hoek gekomen, bemerkte hij een zeilyacht dat op de motor van uit de yachthaven kwam en naar zee toe vaarde met een tamelijk snelle vaart.

Plots kwam dit zeilyacht uit tegengestelde richting op hem af. Een waarschuwingsein hielp niet, zodat het yacht, niettegenstaande de N.575 het roer volledig overhaalde, met zijn sterven de bakboordzijde van het vissersvaartuig aanvaarde.

Niettegenstaande de schipper tenslotte nog poogde zijn vaartuig tussen twee pikkels in te sturen, lukte dit niet, zodat het yacht tweemaal tegen het vissersvaartuig langs bakboordzijde botste.

In zijn ongevallenaangifte verklaarde de yachtmans van Franse nationaliteit dat op het ogenblik dat het zeilyacht in vooruit wilde gaan, de stuurhefboom niet in versnelling geraakte en zijn yacht afdreef. Hij maakte daarop gebruik van zijn zeilen en stuurde echter het yacht in de vaargeul van de vissershaven.

HET VONNIS

Na de stelling van partijen gehoord te hebben waarbij de N.575 de yachtmans volledig verantwoordelijk stelde en deze laatste het tegenovergestelde beweerde, daar hij, volgens hem met een onmanoevrerbaar zeilyacht te doen had, luidt na rijp beraad en grondig onderzoek van de feiten, het vonnis als volgt:

Ten aanzien van het recht.

De vordering en tegenvordering hebben betrekking tot de schadelijke gevolgen van een aanvaring op 2.10.1982 voorgevallen tussen de gemotoriseerde vissersboot van eiser, de N.575 „Francine” en het zeilyacht „Slievenamon” van verweerder.

Beide partijen zijn volledig tegenstrijdig in hun versie over het gebeuren zodat aan de hand van de feitelijke elementen en van de respectievelijke verklaringen van beide betrokken partijen de verantwoordelijkheid van de aanvaring moet nagegaan worden en moet worden uitgemaakt wie van beiden fout draagt voor de schadelijke gevolgen ervan.

De verklaring van aanlegger is weergegeven in een „verslag van de schipper” opgemaakt ten overstaan van de waterschout van de haven van Nieuwpoort.

Daaruit blijkt dat aanlegger ter visserij vertrok, in de rechterzijde van de havengeul en aan een normale snelheid naar zee toe vaarde. Er was ten andere niet de minste aanleiding om, zoals verweerder het stelt, midden in de vaargeul te varen, vermits aanlegger als ervaren schipper verondersteld is voldoende kennis te hebben van de zeevaartreglementen, inzonderheid het voorschrift 9 met betrekking tot de nauwe vaarwateren, welke bepalen dat de buitenzijde van het vaarwater of de vaargeul aan zijn stuurboordzijde moet worden gehouden en zo dicht als veilig en uitvoerbaar is.

Hetzelfde kan echter niet gezegd worden van verweerder, waar zijn uitleg over het gebeuren aan duidelijkheid mist en in alle geval zijn manoeuvres in de vaargeul tenslotte de ware oorzaak van de aanvaring zijn geweest.

Verweerder althans volgens zijn eigen verklaring, vaart achteruit uit de yachthaven V.V.W. om in de vaargeul naar zee toe te varen. Hij geraakt niet in versnelling, wijl het yacht afdrijft. Hij tracht de zeilen te gebruiken en gelukt erin het yacht in rechte richting te krijgen, ditmaal richting de vissershaven.

Door een onverklaarbaar manoeuvre, komt zijn yacht dwars in botsing met de voorsteven tegen de bakboordzijde van het vissersvaartuig N.575. De aanvaringshoek bedroeg $\pm 45^\circ$.

Uit deze uitleg kan duidelijk afgeleid worden, dat verweerder vermoedelijk het meesterschap over zijn yacht verloren heeft en wellicht in paniek verkeerdelijk zijn ontwijkingsmanoeuvre heeft uitgevoerd. Er was immers niet de minste reden om het rechtsvarende vissersvaartuig van aanlegger aan te varen, vermits verweerder zelf over voldoende vaartruimte beschikte om zijn yacht in veilige vaart te brengen.

De redenering van verweerder dat zijn yacht onmanoevrerbaar of onbestuurbaar was geworden, wordt door geen enkel element gestaafd en evenmin wordt het bewijs geleverd dat een breuk aan motor of roerinstallatie voorgevallen was.

Verweerder is dus hier in alle geval in overtreding met art. 10 par. 8 van het K.B. van 4.8.1981 houdende het Politie- en scheepvaartreglement van de Belgische territoriale zee, haven en stranden van de Belgische kust, dat bepaalt dat vaartuigen met een lengte over alles van minder dan 20 m zo dicht als veilig en uitvoerbaar is, moeten de stuurboordwal of het stuurboordstaketsel aanhouden en in ieder geval bijtijds en ruim uit de weg van andere vaartuigen blijven.

Art. 10 par. 9 bepaalt eveneens dat zeilvaartuigen niet mogen laveren in de toegangseulen tot de havens van de Belgische kust of in de wateren van die havens en dat indien zij ingericht zijn met middelen tot werktuigkundige voortbeweging zij deze in die wateren moeten gebruiken.

Verweerder is dus hier in overtreding met deze reglementen betreffende de scheepsvaartbewegingen, welke door ieder vaartuig moeten nageleefd worden.

Hij heeft daarenboven evenmin de voorschriften voorzien in de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee - 1972 - nageleefd vermits voorschrift 9b op duidelijke wijze bepaalt dat in nauwe vaarwateren zoals hier het geval was, een vaartuig met een lengte van

minder dan twintig meter of een zeilvaartuig de doorvaart van een ander vaartuig dat slechts in het nauwe vaarwater of de vaargeul veilig kan varen, niet mag belemmeren.

Par. d. stelt daarbij dat een vaartuig een nauw vaarwater of vaargeul niet mag kruisen, indien dit kruisen de doorvaart belemmert van een vaartuig dat slechts in zulk vaarwater of vaargeul veilig kan varen.

Waar verweerder niet bewijst dat het yacht onbestuurbaar was moet besloten worden dat hij zich niet gehouden heeft aan de bepalingen van het K.B. van 4.8.1981 en aan de internationale bepalingen en nagelaten heeft de nodige maatregelen te nemen ter voorkoming van een aanvaring.

Zelfs indien verweerder geen gebruik kon maken van zijn motor, had hij de verplichting mees- ter te blijven van zijn stuurrichting en zijn yacht zoveel mogelijk aan stuurboordzijde te houden.

De aanvaring moet derhalve uitsluitend te wijten zijn aan een verkeerd manoeuvre en wellicht aan een gebrek aan voldoende kennis van het vaartuig dat verweerder pas sedert enige maanden aangeworven had hetgeen laat vermoeden dat hij nog niet over de nodige middelen beschikte om in de gegeven omstandigheden een degelijk verantwoorde en doeltreffende beslissing te nemen ter vermijding van een aanvaring.

Verweerder is derhalve uitsluitend verantwoordelijk voor de ontstane schade, zodat zijn weder- eis in alle geval als ongegrond en allerminst gestaafd dient geweerd.

Om deze redenen: DE RECHTBANK, alle verdere besluiten van de hand wijzende als ongegrond en allerminst bewezen; rechtdoende op tegenspraak tussen partijen.

Ontvangt de hoofd- en de tegeneis.

Rechtdoende op de hoofdeis: verklaart deze gegrond; dienvolgens veroordeelt de verweerder om te betalen aan de hoofdeiser de som van **VIJF EN DERTIG DUIZEND DRIEHONDERD FRANK (35.300 F.)** meer de moratoire intresten sedert 2.10.1982 tot 21.11.1983 en vanaf deze datum met de gerechtelijke intresten en de kosten van het geding.

Rechtdoende op de wedereis: verwerpt deze als ongegrond en allerminst bewezen.

Verklaart dit vonnis uitvoerbaar bij voorraad, ondanks alle verhaal en zonder borgstelling.

Totdaar dit vonnis, waaruit nogmaals blijkt hoeveel onervaren yachtmans, zowel met een motoryacht of zeilyacht nog zee kiezen en het ook voor onze vissers aangeraden is, wanneer ze deze in de haven of in zee zien, ze best doen hun manoeuvres en hun laten en doen, grondig en bestendig gade te slaan.

P. Vandenberghe.

Apollinaris

- HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!
- NATUURLIJK GASHOUDEND MINERAAL WATER
- ZEER RIJK AAN MAGNESIUM

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

Ø 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

RESTAURANT 'T SCHUURKE

Voorhavenlaan 20, Oostende - Ø (059) 32 36 03

- Patroon aan het fornuis
- Specialiteiten van visgerechten
- Paling op grootmoeders wijze
- Ribstuk op 't Schuurkes wijze

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

Zalen ter beschikking voor alle feesten.
alsook bij U thuis of in uw zaak.

Neem contact met Guido Devolder
't Schuurke Ø (059) 32 36 03

(10885N)

Gullevisiers

Gebruikt voor de **DANISH PAIR VISSERIJ**
onze speciaal „**DUIVELSTERK**” KABEL
van 16 mm. 6 × 7 gegalvaniseerd



(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE - Ø (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

WERKHUIZEN : Ø (059) 32 39 79 - (059) 32 08 20

DE O.216 KORTELIINGS TERUG IN VAART?

De O.216, één der laatste Belgische IJslandvaarders, wordt terug in orde gebracht om in de vaart te komen. Op welke visserij dit schip zal gaan, moet nog afgewacht worden.

Als het zo voort gaat met onze IJslandse vloot, zullen we wellicht binnen een paar jaar over onze laatste IJslander kunnen schrijven. Wie deze eer (?) zal toekomen moet natuurlijk nog uitmaken worden.

Normaal zou de O.216 reeds deze week op de visserij vertrokken zijn, maar enkele vervangingsstukken die nog moeten ingebouwd worden, laten op zich wachten, zodat de geplande vaart eveneens dient uitgesteld.

Van zodra de O.216 terug de visserij zal beëffenen, zal de O.81 dan de plaats innemen van de O.216 langs de kade van de zijde Hendrik Baelskaai omdat, waar de O.81 thans ligt, deze meerplaats traditioneel ingenomen werd door andere vaartuigen en/of door maatschappijen die er hun instellingen hebben en er laden of herstellen.

De O.81 zal dan ter hoogte liggen aan de kade waar de betrokken rederij gevestigd is. De grote lengte van de O.81 zal echter ook daar nog altijd een hinder vormen voor het afmeren van andere vaartuigen.

Wij vragen ons af waarom de stad vaartuigen die opliggen voor sloop en uit de vaart getrokken zijn, nog in het eerste visserijdok, die een los- en laaddok is, laat blijven liggen.

Het beheer van de Oostendse vissershaven laat sedert jaren zeer veel te wensen over!

HET GEVAAR VAN WINDSURFERS OP ZEE

Door het Oostends gemeenteraadslid Quatacker, werd het gemeentebestuur van Oostende in verband met de gevaren door de windsurfers op zee verwekt, hiernavolgende vraag gesteld.

„Onze bezorgdheid voor de gevaren van de windsurfers op zee heeft ertoe geleid dat er reeds noodzakelijke maatregelen genomen werden.

Nochtans werd vastgesteld, dat bij de opzoeken naar een windsurfer in nood op zee deze moeilijk te lokaliseren is en in het bijzonder voor de heli-hulp.

Vandaar mijn voorstel om in overleg met BLOSO en/of verenigingen van windsurfers het politiereglement uit te breiden met de verplichting voor windsurfers op zee om minstens één vuurpijl bij zich te hebben.

Antwoord: „Door het Ministerie van Openbare Werken werden de voorwaarden vastgelegd met betrekking tot het beoefenen van het windsurfen op zee. Daarin wordt niet vermeld, dat de windsurfers in het bezit moeten zijn van een vuurpijl. Volgens het Waterschoutsambt wordt deze verplichting niet opgelegd, omdat een surflank niet kan worden aanzien als een boot. De kleine boten moeten overigens evenmin in het bezit zijn van een vuurpijl.

Door de helikopterdienst werd reeds vroeger een gelijkaardige vraag gesteld aan het Waterschoutsambt. Daarop werd niet ingegaan, omdat wordt verondersteld dat een windsurfer die in nood verkeert, niet in staat is om een vuurpijl af te schieten”.

GOEDKEURING KREDIETEN NIEUWBOUW VISSERSVAARTUIGEN

Tijdens de voorbije zitting van het Sociaal Economisch Kernkabinet van donderdag 12 juli, werden twee scheepskredieten voor de bouw en de uitrusting van stalen vissersvaartuigen goedgekeurd.

Het eerste is bestemd voor de financiering met 80% af te lossen in 15 jaar à 4 ten honderd van een vissersvaartuig voor de rederij Jami (Emiel Maesen) bij de scheepswerf Seghers te Oostende en bedraagt 52.081.000 fr.

Het tweede scheepskrediet is bestemd voor de gedeeltelijke financiering van twee polyvalente

uitgeruste vaartuigen, type Eurokotters, voor de rederij p.v.b.a. Orka. Dit scheepskrediet bedraagt 63 miljoen frank.

Naar wij vernemen is ene daarvan bestemd voor Alfred Vlietinck en zonen, de vroegere eigenaar van de Z.38, die dit vaartuig twee jaar geleden aan een Engelse reder verkocht heeft. Het tweede gelijkaardig vaartuig zal gebouwd worden voor dezelfde rederij waarin de scheepswerf Fulton Marine belangen heeft.

Ook het Euro vissersvaartuig, volledig voor rekening van Alfred Vlietinck, wordt op dezelfde werf gebouwd.



MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE



A. DE BOCK

Verkrijgbaar in België door storting van 330 fr. + 20 fr. B.T.W. + 25 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 of bankrekening 384-1605797-46 van drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust” te Oostende. Voor Nederland door storting van 330 fr. + 75 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44.

U zoekt de oplossing: Wij hebben ze!

NIEUW - BIJ DE GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ

Gewaarborgd gezinsinkomen – Interessant – ook voor U
voor 600 fr. per jaar

Zeg JA – Er is eenvoudig geen enkel argument tegen –
en neem snel contact op met uw „G”-bankkantoor

GENERALE BANKMIJ

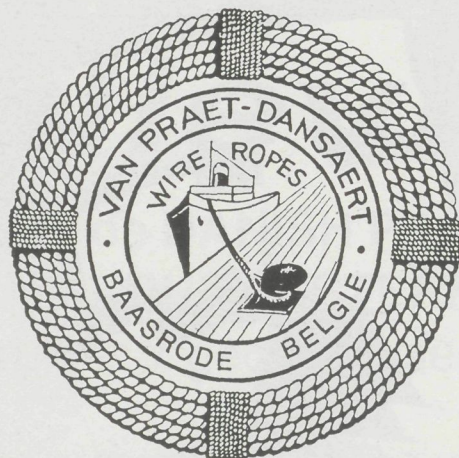


- BANK VAN MIJ

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

VAN PRAET - DANSAERT, p.v.b.a.

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust en in 't bijzonder bij **S.C.A.P. Oostende**.

Ø (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

Paul HOSTYN

Ten dienste van de VISSERIJ
CENTRALE VERWARMING
SANITAIR — ZINKWERK
Onderhoudsdienst verzekerd

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

De nieuwe kaart der Vlaamse Banken, bijgewerkt tot einde 1983, is te bekomen ter **DRUKKERIJ VAN HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST, HENDRIK BAELSKAAI 30, OOSTENDE** en mits comptante betaling.

HOOGWATERBOEKJE 1984

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 35 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 35 fr. + 24 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

SCHIPPERS!

Houdt rekening met de Internationale voorschriften! Het is in het belang van uw reder, u zelf en de ganse Belgische visserij.

IN DE VISSERSHAVEN VAN OOSTENDE VEEARTS-VISKEURDER FILEERT AANGEVOERDE VIS!

Het is niet zozeer het feit, dat de veearts-viskeurder, de heer Casier, in de afslag te Oostende, zijn beroepsijver zover drijft om, bij buitenlandse aanvoer, in casu hier van Deense wrakvissers, enkele specimen kabeljauw en/of gul zelf fileert, om zich beter te kunnen overtuigen van de kwaliteit hiervan, maar vanwege de manier waarop dit gebeurt, die bij de aanvoerder vragen oproept of hij wel bekwaam is, en zeker niet in dank aangenomen wordt.

Een veearts-viskeurder kan zich het fileren eigen gemaakt hebben en van goede kwaliteitskabeljauw vaste en zuiver gesneden filets trekken, maar spijtig genoeg voor de heer Casier, is dit hier niet het geval. Na het fileren en de vaststelling worden de getrokken filets dan terug bovenop de ben gelegd, soms een paar uur bloot gesteld aan weer en wind, daarbij nog soms te pas en te onpas in de hand genomen door nieuwsgierige potentiële kopers en men kan zich dan zowat voorstellen dat deze filets zeker geen functie meer doen van kwaliteitslabel. Vooral dan ook als deze reeds van bij de aanvang, half in brokken gefileerd werd door een onbekwame keurder.

We kunnen niet anders dan de Deense aanvoerders gelijk geven wanneer zij volgende tegenargumenten naar voor brengen:

- 1) er werd en wordt slechts kabeljauw en/of gul bij ons alleen aan een filetest onderworpen.
- 2) als men kabeljauw en/of gul op dergelijke opvallende wijze fileert, dan beduidt dit, dat men ergens een idee had of heeft, dat de betrokken vis niet zuiver op de graat is.
- 3) in elk geval mag, of mogen de filets dan niet terug op de ben gelegd worden, in het bijzonder omdat zij slecht getrokken zijn en de kans krijgen na een bepaalde tijd te verkleuren, ook al omdat zij te veel in de hand genomen worden. De veearts moet na deze operatie de filets aan de Deense reder overhandigen en een briefje op de ben leggen met aanpassing van het gewicht. Dit des te meer omdat door de veearts-viskeurder bij voorkeur een kabeljauw of gul uitgevist wordt die een tikje aan de magere kant is, of een tikje van minder eerste-klasse kwaliteit.

We kunnen met deze opmerkingen zeker akkoord gaan en begrijpen best, dat er, vanwege de vertegenwoordiger van het Deens vaartuig, vanwege de schipper en vissers zelf, met reden protesten ter zake zijn uitgegaan.

Of komen er misschien nog te veel vissers met kwalitatief van de beste vis op onze markt?

In elk geval vinden we het goed, dat de toezichter, de heer Passchijn Freddy, een zeer ernstig man, hieromtrent zijn bedenkingen heeft en deze dan ook niet onder stoelen of banken heeft gestoken. De handel schreeuwt om vis en om kwaliteitsvis. Bewezen dat de vis van de Deense wrakvissers hier niet van zeer goede kwaliteit is, is nonsens. Handelingen stellen zoals deze gesteld door de veearts-keurder, moeten dan ook totaal afgekeurd worden en betrokkene dient bescheidener te werk te gaan zonder schade te veroorzaken aan derden.

Ook bevoorradingsfirmas hebben er belang

bij dat vreemde vaartuigen uit de lidstaten onze haven aandoen. Daar blijft altijd iets van. In dit verband verwijzen wij naar de havenautoriteiten uit de andere lidstaten, die grote publiciteit voeren opdat treilers uit de andere lidstaten bij hen hun vis zouden kunnen verkopen. Handelingen zoals deze die uitgaan van de heer Casier, kunnen we dus best missen, ook al werden deze niet met inzicht gesteld, maar door al te grote beroepsijver of onbekwaamheid of om te veel aan te tonen dat hij de keuring minitieuus uitvoert. Dit laatste is trouwens slechts voor de galerij bestemd.

't Wordt tijd dat dergelijke heerschappen, die aan de Staat miljoenen kosten naar de veehandel verwezen worden, daar onze Stadsberoepsvisserskeurders van destijds en het Rijksstation het zeker veel beter zouden doen en een jaarlijkse besparing van 25 miljoen zouden betekenen. Want al deze vleeskeurders werden destijds door Minister De Vleeshouwer naar de visserij geloodst om ze een job te geven.

P. Vandenberghe.

VISSERSVAARTUIG TE KOOP

Prachtig vissersvaartuig gebouwd in 1973 op de werf Beliard Crighton voorzien van een motor ABC van 375 PK.

Schip onlangs gans hergestructureerd.

Verzekerd voor tien miljoen frank.

Inlichtingen: schrijven kantoor blad nr 9520

BETOELAGING VAN UITBREIDING VISMIJN ZEEBRUGGE

Gemeenschapsminister M. Galle heeft, ingevolge de bemiddeling van Burgemeester F. Van Acker, de principiële belofte van overheids-subsidies - ten bedrage van 23.273.000 fr. - verleend voor de geplande uitbreidingswerken aan de Vismijn te Zeebrugge.



IN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN SPAANSE EIGENAAR VAN O.305 EN O.124 LAAT DEZE VERKOMMEREN

Een Spanjaard die de treilers O.305 en O.124 aankocht, laat deze in het nieuwe tweede visserijdok verkommeren. Hij had deze schepen aangekocht voor een cliënt in Ghana, maar er komt geen schot in de zaak en beide vaartuigen liggen er gewoon sedert meer dan een jaar te roesten. Voor de O.124 is de zaak reeds bekeken en dit is een werkelijk wrak geworden. De nieuwe Spaanse eigenaar betaalt wel nog zijn dokrechten, maar geeft geen afdoende antwoord op de verzoeken wanneer de betrokken schepen naar hun nieuwe bestemming zullen afvaren. Om hem er toe aan te zetten het dok te verlaten en plaats te maken voor eventueel ernstiger gevallen, heeft men reeds de dokrechten drievoudig verhoogd, maar deze worden vreemd genoeg regelmatig betaald. Voor de O.124 zou dit thans een jaarbedrag van 40 duizend fr. bereiken!

Ten slotte is de Spanjaard door de stad Oostende voor de rechtbank gedaagd opdat hij het dok met de O.124 zou verlaten, en na een procedure die een jaar aansleepte, werd een vonnis geveld dat de O.124 het betrokken dok dient te verlaten en naar de kuisbank gebracht voor aftakeling. Of men de Spanjaard hiertoe zal kunnen bewegen de uitvoering van het vonnis na te komen, is een andere zaak. De stad Oostende kan wellicht zelf de zaak in handen nemen mits een nieuw vonnis voor uitvoering van de eerste beslissing van de rechtbank, maar er wordt gevreesd dat het wrak op weg naar de kuisbank zou kunnen zinken. Of is de stad dan maar zo op de hoogte van haar mogelijkheden?

Indien dit vermoeden bevestigd wordt, dan ligt dit ook in de lijn van de mogelijkheden

wanneer de Spanjaard zelf hiertoe besluit. Indien dit gebeurt in het nieuw dok zelf, dan kan daar geen voldoende grote waterbok naartoe omdat de toegang tot dit dok dit niet toelaat. Moet de ontmanteling en de sloop dan ter plaatse zelf gebeuren van op de kade? Feit is in elk geval, dat men geen toelating had mogen verlenen voor het afmeren in dit dok van afgedankte vaartuigen, hetzij mits neerlegging van een betrekkelijke hoge bankwaarborg.

Maar zoals we reeds schreven worden sinds het nieuw dok er is de belangen van een baggermaatschappij veel beter verzorgd dan die van de visserij.

Anderzijds indien men er in slaagt de O.124 te doen verdwijnen, kan de O.305 die niet zo aangetast is, op die plaats afgemeerd worden, hopelijk niet tot het eveneens een totaal wrak wordt. Want waarom wordt ook dit vaartuig, zoals dit vroeger wel het geval was, in de Oostendse vaart, ongeveer ter hoogte van het gemeentehuis van Bredene, in die hoek niet gelegd. Daar is het uit de weg en is hier plaats voor herstelbedrijven.

Wat de „Pico” betreft, werd er vergeefs getracht dit vaartuig uit het dok weg te krijgen. Aan boord hiervan wordt de zeescoutjeugd opgeleid en deze organisatie heeft gezorgd voor het nodig politiek rugsteuntje zodanig, dat dit gamele houten schip ankervast blijft liggen, waarschijnlijk ook tot het eensdaags op de bodem zal zinken, waar het door het uitzetten van de boordplanken uit elkaar zal splijten, gedeeltelijk in het zand en slijk wegzinken en een gans stuk kademuur ongenietbaar maken en dit voor eventueel afmeren of gebruik zal verloren gaan.

NAAR EEN BETERE BESCHERMING VAN DE 12-MIJLSZONE EN DE KLEINE KUSTVISSERIJ?

De meeste landen-lidstaten van de E.E.G. hebben bijzondere beperking opgelegd voor het vissen in de 12-mijlszone, dit wat het vistuig, de grootte van het vaartuig en de motorsterkte betreft.

Aldus werd de visserij in de 12-mijlszone verboden voor de boomkorrevisserij uitgeoefend voor de vangst op tong, pladijs en schar voor vaartuigen, die groter zijn dan 70 Brt en/of met een motorsterkte van meer dan 300 p.k.

Dit heeft echter aanleiding gegeven voor de verschijning van de Eurokotter, waarin de spitsvondigheden van de scheepswerven, door gebruik te maken van allerlei open deurtjes en achterpoortjes, **schepen af te leveren die meer dan 24 meter lang zijn** en in feite tot de kleine midenslagvaartuigen behoren.

Met dergelijke schepen wordt thans nog, minstens in de Belgische visserij, de visserij op de West, het Kanaal en de Noordzee uitgeoefend. We mogen dan ook kort zijn om te verklaren, dat deze Eurokotters niets meer met kleine kustvisserij gemeen hebben.

Dit schijnt thans ook doorgedrongen te zijn tot de Belgische overheidsinstanties, die nu natuurlijk, na de bouw van de Eurokotter voor de 12-mijlszone toegelaten te hebben, deze niet zo maar plots kunnen verbieden om in deze zone te vissen, maar de visserij strakker zullen reglementeren in dit gebied!

Aldus zou de korrestok in de 12-mijlszone in de boomkorrevisserij beperkt worden tot 4 meter opening en zou, voor wat de meting van het vaartuig betreft, de Brt-eenheid vervangen worden door de Gt (grosston).

De vaartuigen die meer dan 70 Gt zouden meten, worden dan uit de 12-mijlszone voor de boomkorrevisserij **op de platvisserij geweeerd**. Voor deze vaartuigen, die meer dan 70 Gt meten, maar minder dan 70 Brt, zouden overgangsmaatregelen voorzien worden en hen enkele tijd respijt gegeven worden.

Belgische controlemaatregelen

Zoals men weet, is België niet ingericht voor speciale visserijkontrolemaatregelen. Sinds 1980 is het de Belgische Zeemacht die de controle over de kustzone verzekert. Dit gebeurt echter, spijtig genoeg, niet doorlopend, maar gewoonlijk als gevolg van een melding.

Thans wordt de Belgische kust, voor een doelmatiger controle in drie gebieden onderverdeeld, namelijk het gebied voor Nieuwpoort tot aan de Franse kust, het gebied voor Oostende en het gebied voor Zeebrugge.

Voor elk dezer gebieden wordt een pilootvaartuig aangeduid, die in contact staat met de Belgische kustvisserijsschepen, die de aanwezigheid van illegale vissersvaartuigen die niet binnen de opgelegde normen vallen, aan het pilootvaartuig per V.H.F. doorgeven.

Het walstation van de Zeemacht stuurt dan een visserijwachtschip. De inlichtingen gebeuren onder een codesysteem omdat het duidelijk is dat de overtreders op de luister liggen en snel de biezen zouden pakken. **Gezien het doorgaans om Nederlandse vissersvaartuigen met zeer snelle en zware motoren gaat**, zou de vogel doorgaans gaan vliegen zijn buiten de 12-mijlszone vooraleer het visserijwachtschip of het vaartuig dat als dusdanig dienst doet, ter plaatse is.

We vrezen echter, dat betrokkene illegale vissers wel spoedig op de hoogte zullen zijn van het zogenaamd codesysteem.

Een leemte in het Belgisch controlesysteem is zeker wel dat noch het Ministerie van Verkeerswezen noch het Departement van Landbouw over een vaartuig beschikken dat altijd ter plaatse in de zone vertoeft.

Nochtans herinneren wij ons, dat de E.E.G., zeer grote kredieten toegestaan heeft aan ler-

land en Denemarken, voor de uitbouw van een visserijkontrole-inspectiedienst.

Wij vragen ons af waarom of voor welke redenen ons land toen geen beroep gedaan heeft op deze subsidiëring. We vragen ons eveneens af of dit beroep op de E.E.G. voor een belangrijke subsidiëring ter zake nog altijd niet open blijft.

Voor Denemarken werd het een subsidie ten bedrage van 450 miljoen B.fr. en voor Ierland, met een uitgebreide kust, zelfs meer dan 2 miljard B.fr.! Het blijft in elk geval een feit, dat zonder een snel en aan de omstandigheden aangepast vaartuig, het moeilijk zal zijn, overtreders die over een veel krachtiger motor en sneller vaart beschikken, in overtreding te nemen.

Voor wanneer iets beter?

STEUNLIJST TEN BATE VAN NIEUWBOUWWERKEN K.W. IBIS

Door „Het Visserijblad” werd het initiatief genomen om een steunfonds op te richten ten bate van de nieuwbouwwerken die momenteel aan de gang zijn voor het K.W. Ibis.

De bedoeling is dat personen en bedrijven die rechtstreeks of onrechtstreeks bij het zeevisserijbedrijf betrokken zijn, een bijdrage kunnen storten en mede daardoor een steentje bijdragen tot de financiering van deze werken.

Alsnog was de respons van de aangeschreven personen en bedrijven voortreffelijk want ook deze week kwamen opnieuw enkele belangrijke bijdragen onze lijst aanvullen.

Wij doen derhalve nogmaals een oproep tot steun. Dat kan gebeuren door:

- 1) storting ten bate van het Nieuwbouwfonds van het K.W. Ibis op nummer 000-0207440-54;
- 2) storting op postrekening 000-0418987-44 van het Visserijblad met vermelding „Steunfonds Ibis”;
- 3) storting op bankrekening 384-1605309-43 van de rederscoöperatieve S.C.A.P., eveneens met vermelding „Steunfonds Ibis”.

Alsnog hebben volgende personen of bedrijven een bedrage geleverd:

- Rederscentrale	100.000 fr.
- Rederscoöperatieve S.C.A.P.	50.000 fr.
- Beroepsvereniging Hand in Hand - Oostende	50.000 fr.
- Onderlinge Visafslag Oostende	50.000 fr.
- Verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood	50.000 fr.
- Smessaert Josephine & Sleuyter Florent (O.260)	5.000 fr.
- P.V.B.A. Rammeloo Gebr. (N.708-N.709)	1.000 fr.
- Verleene Lucien (O.369)	5.000 fr.
- Rederij Shamrock p.v.b.a. (Z.185)	5.000 fr.
- Bouwondernemingen Van Heule - Oostende	1.000 fr.
- P. Vandenberghe (Drukkerij Nieuwsblad v.d. Kust)	5.000 fr.
- Bogaert Jaak - O.148	1.000 fr.
- Beroepsvereniging Hand in Hand - Zeebrugge	20.000 fr.
- Mr. en Mevr. A. Vantorre - Knokke-Heist	5.000 fr.
- Rederij Zuiderzee - Knokke-Heist	5.000 fr.
- Rederij Vandembroucke-Schiltz - Knokke-Heist	1.500 fr.
- Beuckels - Oostduinkerke	3.000 fr.
- Rederij Ravelingen - Oostende	2.000 fr.
- L. Crevits & Zn - Lissewege	10.000 fr.

Van de zakenrelaties van de rederscoöperatieve S.C.A.P. kwamen volgende stortingen binnen:

- Bolnes Motorenfabriek (Nederland)	9.821 fr.
- Naamloos	1.000 fr.
- IJmuiden Stores (Nederland)	1.538 fr.
- BP-Trading - Antwerpen	10.000 fr.
- Anglo Belgian Corporation (ABC) - Gent	2.500 fr.
- Groep Aspeslagh - Oostende	(waardebons) 1.000 fr.
- Kantoor Morbee - Ballegeer - Knokke	10.000 fr.
- Antwerpen Motorenwerke	2.000 fr.
- Econosto - Antwerpen	5.000 fr.
- Holvoet - Kortrijk	300 fr.
- Schunk und Ebe - Antwerpen	750 fr.
- Lowyck & Zn - Oostende	5.000 fr.
- Alleweirelt - Arnoys	1.000 fr.
- Van Leeuwen - Vilvoorde	500 fr.
- Hempels Marine Paints - Antwerpen	1.000 fr.
- Soudometal - Brussel	500 fr.
- Van Praet-Dansaert - Dendermonde	2.000 fr.
- Van Stigt-Gorinchem (Nederland)	1.535 fr.
- Scheepswerf De Graeve - Zeebrugge	20.000 fr.

Nieuwe bijdrage:

- Verheye Joel - Zeebrugge	2.000 fr.
----------------------------	-----------

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

WEEK VAN 13 TOT 20 JULI

VRIJDAG 13 JULI 1984

	dag.	vis	tong	fr.
KREEFTENPUT				
N.752	9	50	1.500	326.714
MONKEY BANK				
O.124	14	220	—	452.026
N.708	14	280	—	466.350

MAANDAG 16 JULI 1984

IJSLAND				
O.129	19	681	—	1.433.830
WEST				
N.52	8	91	—	519.545
O.309	11	212	—	430.217
O.709	14	281	—	544.402
O.83	16	204	—	480.120
Z.296		166	—	788.876
N.45	10	310	—	802.168
KANAAL				
O.369	15	295	—	407.251
KREEFTENPUT				
N.45		275	—	846.058
N.723		129	—	333.904
NOORD				
O.108		61	—	149.877
O.118	9	185	—	328.192
O.51	16	412	—	993.874
O.274	13	311	—	522.413

DINSDAG 17 JULI 1984

WEST				
O.35	11	170	—	380.601
KREEFTENPUT				
N.597	10	164	—	398.119
NOORD				
O.127	14	290	—	552.553

WEEK VAN 20 TOT 26 JULI

VRIJDAG 20 JULI 1984

	dag.	vis	tong	fr.
KREEFTENPUT				
O.123	10	151	—	441.891
O.306	11	174	—	444.398
WEST				
N.3	13	321	—	860.445
NOORD				
O.33	12	434	—	1.104.570
NOORDZEE				
O.243/N.706	13	500	—	967.854

MAANDAG 23 JULI 1984

KANAAL				
O.141	17	420	—	700.914
NOORDZEE				
O.135/O.275	12	442	—	937.982
WEST + MONKEY BANK				
O.229	12	155	—	313.305
NOORDZEE				
Ri.244		403	—	1.560.392
N.708	14	112	—	328.323

DINSDAG 24 JULI 1984

WEST				
O.206	10	175	—	570.127

KANAAL				
Z.183	19	253	—	1.233.219

WOENSDAG 25 JULI 1984

KANAAL				
Z.583	17	151	—	649.120
KREEFTENPUT				
N.752	11	122	—	412.009
NOORDZEE				
Ri.11		228	—	700.844
WEST				
Z.596	10	135	—	565.739

Verwachtingen

VRIJDAG 27 JULI

KANAAL: Z.499
NOORD + WEST: O.134

MAANDAG 30 JULI

NOORD: O.705 - O.518
WEST: O.309 - N.45
MONKEY BANK: N.709 - O.369
KREEFTENPUT: N.723

DINSDAG 31 JULI

WEST: O.83
KREEFTENPUT: N.597

WOENSDAG 1 AUGUSTUS

WEST: N.3 - N.40

ZEEBRUGGE

WEEK VAN 12 TOT 18 JULI

tong vis dag. fr.

DONDERDAG 12 JULI 1984

Z.43	W	250	80	13	670.260
Z.44	W	400	100	13	900.731
Z.568	W	500	70	10	392.630
					1.964.221

VRIJDAG 13 JULI 1984

Z.50	N	1.400	200	14	827.160
Z.560	KNN	20	40	8	196.720
Z.30	W	700	240	15	758.200
Z.573	KRP		80	11	341.794
Z.582	KRP		75	11	38.205
Z.573	KRP		100	11	353.090
Z.46	W	200	280	18	1.145.033
Z.55	K	200	40	2	107.550
					2.767.587

MAANDAG 16 JULI 1984

Z.12	K	600	50		234.840
Z.176	N		240	14	707.730
Z.571	N		300	16	694.318
Z.196	N	1.800	240		821.875
Z.526	KN	500	100	19	775.720
Z.186	N		330		1.049.250
Z.48	W	500	250	14	895.910
Z.189	N	100	260	14	511.120
Z.27		100	30	4	225.590
Z.519	KN	300	150	19	576.204
					6.742.607

DINSDAG 17 JULI 1984

Z.42	KN	300	50	11	451.535
Z.181	KRP		60	9	294.415
Z.41	KRP		60	2	379.290
					1.125.240

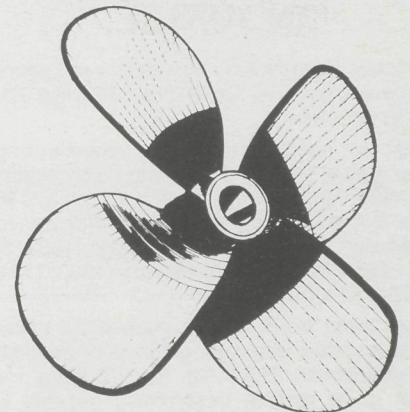
WOENSDAG 18 JULI 1984

N.126	N		240	13	612.040
Z.307	KRP		100	11	519.428
Z.506	N	500	230	11	699.935
					1.831.403

VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL
HODI ZALTBOMMEL
PROMAC NEDERLAND
VAN VOORDEN PROP. REPARATE

**ONZE
KWALITEIT
IS UW
KRACHT**



VORDAP

Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons,
nikkelaluminiumbrons,
gietijzer en semistaal.

Vertegenwoordiger België
J. Theunissen
Terneuzen Nederland
Tel.: 00-31-1150-94117

Reparatie Van Voorden België
Dijkstraat 7
Rupelmonde
Tel.: 03-774 20 51

WEEK VAN 20 TOT 26 JULI

		tong	vis	dag.	fr.
VRIJDAG 20 JULI 1984					
Z.16	W	1.000	250	13	1.144.071
Z.418	KRP		150	12	573.161
Z.580	W	800	50	9	263.880
					1.964.221

MAANDAG 23 JULI 1984

Z.425	W	500	30	4	274.480
Z.53	KN	1.200	200	15	1.225.175
Z.462	W	1.000	90	8	769.875
Z.47	N		420	14	1.124.260
Z.89	N	500	320	14	1.306.900
Z.289	N	100	300	14	227.780
Z.300	W	1.400	70	9	554.550
Z.510	KRP		350	15	1.591.516
					7.651.201

DINSDAG 24 JULI 1984

Z.563	KRP		80	10	426.840
Z.576	W		160	12	490.870
Z.321	W	500	60	10	557.800
					1.475.510

WOENSDAG 25 JULI 1984

Z.402	KRP		80	2	401.170
Z.60	N		400	12	1.276.510
Z.559	KRP		110	1	582.020
Z.99	KN	1000	160	1	1.214.414
Z.483	W	700	170	1	774.730
Z.182	W	100	100	2	806.410
Z.14	W	2.500	140	1	1.126.680
					6.181.934

MARKTSITUATIE IN DE VISMIJN VAN ZEEBRUGGE IN JUNI JL.

De totale visaanvoer in de vismijn van Zeebrugge daalde van 1.421 ton in juni 1983 naar 1.169 ton in juni 1984.

Waar het aantal aangeboden vangsten ongeveer stabiel bleef (120), daalde de gemiddelde omvang van de vangsten van 11 ton in 1983, naar 9,4 ton in 1984. De verminderde aanvoer deed zich vooral voor bij de pladijs (1983: 568 ton - 1984: 384 ton) en kabeljauw (1983: 115 ton - 1984: 61 ton).

Deze trend wordt slechts gedeeltelijk gecompenseerd door een verhoging van de gemiddelde visprijs van 70,6 fr./kg. naar 78 fr./kg. Hierdoor is de globale besomming gedaald van 100.341.027 fr. in juni 1983 naar 91.299.403 fr. in juni 1984.

De prijzen voor de tong en de pladijs handhaafden zich op het niveau van vorig jaar. De gemiddelde prijs van de wijting (35,54 fr./kg.), kabeljauw (52,88 fr./kg.), griet (224,86 fr./kg.), en zee-duivel (193,35 fr./kg.) lagen hoger dan in juni 1983.

Er werd zeer weinig garnaal gevangen (28 ton, tegenover 46 ton in juni 1983 en 59 ton in juni 1982). Deze maand bereikte de gemiddelde prijs van de garnaal 254,79 fr./kg. of ongeveer het dubbele van verleden jaar (117,47 fr./kg.).

De vangsten van de Noorse kreeftjes waren eerder zwak. Er werd een aanvoer van 56.776 kg. gerealiseerd tegenover 74.472 kg. in 1983. De gemiddelde prijs lag iets hoger (125,82 fr./kg.).

NIEUWPOORT

WEEK VAN 20 TOT 26 JULI 1984

VRIJDAG 20 JULI 1984

VIS			
N.736	1.735 kg.	251.096 fr.	
N.88	221 kg.	27.596 fr.	
N.22	295 kg.	38.636 fr.	
N.349	359 kg.	57.341 fr.	
N.700	1.387 kg.	101.082 fr.	
N.512	536 kg.	78.508 fr.	

Vijf kustvaartuigen en één vaartuig van de West losten op de vrijdagmarkt samen ongeveer 4.533 kg vis voor een brutowaarde van 554.269 fr. Tong nr. 1 kreeg 338 à 346 fr./kg en tong nr. 2 384 à 392 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 372 à 384 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 356 à 368 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 297 à 301 fr./kg en kleine tong 172 à 186 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 328 à 359 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 263 à 310 fr./kg, varia tegen 190 à 240 fr./kg en griet tegen 190 à 336 fr./kg. Voor grote pladijs werd 82 à 86 fr./kg geboekt, voor de drieling- of middenslag pladijs 2850 à 3050 fr. de ben en voor visjes 1300 à 1450 fr. de ben. Een partij rog werd tegen een dure prijsnotering aan de man gebracht. Moerrog kreeg 4750 à 4900 fr. de ben, tilten 5200 à 5400 fr. de ben, scherpstaarten 4950 à 5150 fr. de ben en katrog 2800 à 3250 fr. de ben. Tong-schar werd tegen 119 à 168 fr./kg geboekt, robaard tegen 95 à 105 fr./kg en knorhaan tegen 1750 à 2250 fr. de ben. Grote zandschar bekam 2140 à 2280 fr. de ben, kleine zandschar 1680 à 1750 fr. de ben en bot 500 à 800 fr. de ben. Een ruime belangstelling der winkeliers van de kust was op de vrijdagmarkt waar te nemen en alle geboekte prijzen waren peperduur.

MAANDAG 23 JULI 1984

VIS			
N.738	4.144 kg.	182.361 fr.	
N.700	463 kg.	34.291 fr.	
N.346	2.163 kg.	139.544 fr.	
N.22	465 kg.	65.891 fr.	
N.512	606 kg.	83.032 fr.	
N.88	155 kg.	22.039 fr.	

Op de maandagmarkt losten twee Westvaartuigen en vier kustvaartuigen hun vangst. Ongeveer 8000 kg vis werd aangevoerd voor een bruto-opbrengst van 527.158 fr. Tong nr. 1 haalde 364 à 370 fr./kg en tong nr. 2 386 à 394 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 kreeg 366 à 374 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 350 à 360 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 278 à 284 fr./kg en kleine tong 182 à 194 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 369 à 392 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 240 à 298 fr./kg, varia tegen 190 à 230 fr./kg en griet tegen 220 à 260 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 4300 à 4750 fr. de ben geboekt, middenslag- of drielingpladijs tegen 2750 à 3000 fr. de ben en visjes tegen 1300 à 1700 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 146 à 158 fr./kg genoteerd en voor gul 2500 à 5250 fr. de ben. Tongschar haalde 82 à 168 fr./kg, grote zandschar 2100 à 2300 fr. de ben en kleine zandschar 1640 à 1750 fr. de ben. Moerrog werd tegen 4800 à 4900 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 4100 à 4200 fr. de ben, scherpstaarten tegen 4000 à 4100 fr. de ben en katrog tegen 2500 à 2700 fr. de ben. Grote wijting bekam 3600 à 3800 fr. de ben en kleine wijting 1700 à 2100 fr. de ben. Robaard bekam 85 à 94 fr./kg, knorhaan 900 à 1100 fr. de ben en bot 500 à 750 fr. de ben. Zeehond haalde 2350 à 2500 fr. de ben en zeehaai 600 à 800 fr. de ben.

WOENSDAG 25 JULI 1984

VIS			
N.736	1.883 kg.	200.283 fr.	
N.88	85 kg.	22.360 fr.	
N.700	268 kg.	31.844 fr.	

Slechts één vaartuig van de West en twee kustvaartuigen losten hun vangst op de woensdagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 358 à 364 fr./kg en tong nr. 2 369 à 374 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 373 à 378 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 347 à 354 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 285 à 290 fr./kg en kleine tong 188 à 197 fr./kg. Middenslagtarbot noteerde men aan 260 à 288 fr./kg, varia aan 180 à 220 fr./kg, griet aan 190 à 240 fr./kg en tongschar aan 80 tot 156 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3750 à 4000 fr. de ben aangekocht, drieling- of middenslagpladijs tegen 3050 à 3250 fr. de ben en visjes tegen 1300 à 1600 fr. de ben. Moerrog kocht men tegen 4700 à 4800 fr. de ben aan, tilten tegen 4150 à 4300 fr. de ben, scherpstaarten tegen 4250 à 4800 fr. de ben en katrog tegen 2400 à 2850 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 2400 à 2600 fr. de ben en kleine zandschar 1600 à 1700 fr. de ben. Zeehond werd tegen 2500 à 2700 fr. de ben geboekt en zee- of zandhaai tegen 1000 à 1250 fr. de ben. Voor knorhaan werd 1600 à 1800 fr. de ben opgetekend en voor bot 500 à 750 fr. de ben.

WEEK VAN 13 TOT 20 JULI 1984

VRIJDAG 13 JULI 1984

VIS			
N.88	100 kg.	18.133 fr.	
N.700	391 kg.	33.926 fr.	
N.512	626 kg.	73.687 fr.	
N.349	413 kg.	56.096 fr.	

Slechts vier kustvaartuigen losten op de vrijdagmarkt hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 315 à 326 fr./kg en tong nr. 2 336 à 348 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 349 à 356 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 344 à 352 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 288 à 296 fr./kg en kleine tong 176 à 184 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 246 à 290 fr./kg geboekt, varia tarbot tegen 190 à 240 fr./kg en griet tegen 210 à 260 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 4000 à 4250 fr. de ben aangekocht, drieling- of middenslag pladijs tegen 3750 à 4000 fr. de ben en visjes tegen 1500 à 1700 fr. de ben. Robaard werd tegen 95 à 100 fr./kg genoteerd, grote zandschar tegen 48 à 52 fr./kg en kleine zandschar tegen 38 à 40 fr./kg, wijl voor bot 500 à 750 fr. de ben werd genoteerd.

MAANDAG 16 JULI 1984

VIS			
N.736	497 kg.	60.110 fr.	
N.512	325 kg.	35.180 fr.	
N.738	2.754 kg.	148.260 fr.	
N.346	3.038 kg.	204.164 fr.	

Op de maandagmarkt losten twee Westvaartuigen en twee kustvaartuigen enkel 6600 kg vis, dit voor een bruto-opbrengst van 447.714 fr. De overige kustvaartuigen werden door de heersende windkracht verhinderd uit te varen. Tong nr. 1 haalde 310 à 316 fr./kg en tong nr. 2 334 à 342 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 kreeg 348 à 356 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 318 à 344 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 268 à 276 fr./kg en kleine tong 186 à 192 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 226 à 290 fr./kg aangekocht, varia tegen 190 à 240 fr./kg en griet tegen 240 à 290 fr./kg. Tongschar boekte men aan 100 tot 145 fr./kg, rode soldaten aan 104 tot 115 fr./kg, robaard aan 96 tot 100 fr./kg en knorhaan aan 2250 tot

2500 fr. de ben. Voor grote pladijs werd 4250 à 4500 fr. de ben opgetekend, voor middenslag- of drielingpladijs 3050 à 3300 fr. de ben en voor visjes 1450 à 1700 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 6500 à 6800 fr. de ben geveild en gul tegen 4300 à 5500 fr. de ben. Voor grote wijting werd 4100 à 4250 fr. de ben opgetekend en voor kleine wijting 2200 à 2350 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 2400 à 2500 fr. de ben en kleine zandschar 1600 à 1750 fr. de ben. Moerrog werd tegen 4250 à 4500 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 4000 à 4250 fr. de ben, scherpstaarten tegen 4050 à 4250 fr. de ben en katrog tegen 3700 à 3800 fr. de ben. Zeehond haalde 2300 à 2500 fr. de ben, doorn- of speurhaai 2500 à 2900 fr. de ben en zand- of zeehaai 500 à 800 fr. de ben. Er werd vanwege de handelaars een goede belangstelling waargenomen en alle genoteerde prijzen konden duur genoemd worden.

WOENSDAG 18 JULI 1984

VIS			
N.512	973 kg.	118.942 fr.	
N.88	353 kg.	51.547 fr.	
N.700	1.047 kg.	96.787 fr.	
N.349	233 kg.	46.566 fr.	

Op de woensdagmarkt losten enkel vier kustvaartuigen hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 323 à 334 fr./kg en tong nr. 2 356 à 362 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 349 à 358 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 348 à 362 fr./kg. Tong nr. 5 bewakwam 288 à 318 fr./kg en kleine tong 186 à 194 fr./kg. Middenslagtarbot werd tegen 276 à 340 fr./kg aangekocht, varia tegen 180 à 240 fr./kg en griet tegen 210 à 260 fr./kg. Voor grote pladijs werd 80 à 85 fr./kg geboekt, voor drieling- of middenslagpladijs 3250 à 3500 fr. de ben en visjes 1350 à 1700 fr. de ben. Roodbaard bewakwam 85 à 90 fr./kg en knorhaan 2100 à 2700 fr. de ben. Voor tongschar werd 110 à 170 fr./kg opgetekend, voor grote zandschar 2450 à 2600 fr. de ben en voor kleine zandschar 1850 à 2000 fr. de ben, wijl voor bot 500 à 800 fr. de ben werd genoteerd.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

(1)	(2)	(3)	(4)
6 juli	6	4.533	554.269
23 juli	6	7.996	527.158
25 juli	3	2.236	254.487

(1) Datum; (2) Vangsten; (3) Kgr.; (4) Fr.;

Z.80 TE WATER GELATEN

De Z.80 van de rederij Silverpit werd te Oostkamp te water gelaten en wordt naar Brugge gesleept om daar voltooid te worden.

Het gaat om een Eurokotter van het recente type, 69 Brt en een motor die de 300 p.k. niet overschrijdt, maar 24,50 m lang is. De reders worden er op attent gemaakt, dat de nieuwe voorschriften inzake scheepsmeting in de toekomst niet meer zal toelaten dat als Eurokotters te bestempelen.

Er is logies voorzien voor vijf man. De vislier wordt aangedreven door een hulpmotor van 60 p.k.

Voor de scheepswerf is het het 19de vissersvaartuig dat de werf verlaat, sinds in 1961 met de bouw van vissersvaartuigen een aanvang werd genomen. De Z.80 is een modern vaartuig, zowel wat de uitrusting als de accommodaties voor de bemanning betreffen.

BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN IN GRIMSBY

Verleden week verkochten vier Belgische vaartuigen te Grimsby, namelijk de Z.60, O.231, O.313 en O.108, voor een totale afslagwaarde van 6,607 miljoen B.fr. waarvoor ongeveer 2.300 van onze bennen in de markt werden gebracht.

Beste uitslag verwierf de Z.60 „Blue Angel” van de rederij pvba „Blue Angel” met 2,188 miljoen B.fr. voor een aanvoer van 726 van onze bennen van 50 kg, hetzij een gemiddelde van iets over de 3 duizend fr. de ben. Tweede in de rij werd de O.231 met een brutobesomming van 1,852 miljoen fr. voor een aanvoer van 665 bennen, hetgeen een gemiddelde prijs per ben geeft van nagenoeg 2.800 fr. De O.313 Falcon van de Noordvisserij N.V. verwezenlijkte 1,701 miljoen voor een aanvoer van 578 bennen, hetgeen een gemiddelde prijs per ben geeft van 3 duizend fr. Ten slotte kwam de O.108 „Arend” van de rederij Versluys pvba aan de afslag met slechts 324 van onze bennen waarvoor een opbrengst bekomen werd van 865 duizend B.fr., hetzij een gemiddelde prijs per ben van 2.670 fr.!

Voor de afslag van Grimsby aardig medegenomen van de kleine Belgie.



MOSSELEN, HOLLAND DOET ER IETS AAN

Het is niet alleen op gebied van de maatjesharing, dat men in Nederland van aanpakken weet wat de verkoopspropaganda betreft. Ook de mosselen worden met een flinke publiciteit bedacht.

Het is aldus dat de mosseluitvoerders van het Nederlandse Yerseke op 19 juli te Oostende voor een mosselweek zorgden. Een werkelijk mosselweek waar men aan zijn mossel trekken kwam voor 150 fr. Voor dit zacht prijsje had men inderdaad genoeg voor één kg. mosselen in witte wijn, een biertje en een vers ovenbroodje. Wie zegt meer!

Inderdaad blijven de Hollanders niet bij de pakken zitten en nemen elke gelegenheid te baat om op één of ander wijze voor één of ander specifiek Hollands produkt een promotiekampagne te starten.

Dat was zo het geval met de makreel in Japan, waar aan het verbaasde Japanse publiek, die nochtans van vis heel wat ... kaas gegeten heeft, een prachtige film over de vangst en verwerking van de NEDERLANDSE makreel ten zien gegeven werd.

Dit was zo met de maatjesharing, waar zelf haringmajoretten en muziekkorpsen voor de promotie zorgden en dit werd nu te Oostende het geval voor de Hollandse, of moeten we zeggen Yerseekse mosselen.

Jammer genoeg zijn er dit jaar minder mosselen, zodat ze veel duurder kosten. Ze zijn eveneens kleiner van stuk en ook wel bepot. Maar ze zijn goed gevleesd en zijn bijzonder lekker en dit is ten slotte het voornaamste. Toch wordt gevreesd, dat de hogere prijs de consumptie enigszins zal drukken...

GETIJEN TE OOSTENDE

JULI

27 vrijdag	1217	413	0629	056
NM 28 zaterdag	0038	432	0714	040
	1259	432	1946	019
29 zondag	0123	452	0758	026
	1342	449	2032	-004

30 maandag	0209	466	0844	016
	1426	461	2122	-022
31 dinsdag	0256	473	0931	011
	1511	467	2212	-034

AUGUSTUS

17 vrijdag	0425	420	1053	046
	1632	420	2317	034
18 zaterdag	0455	408	1128	066
	1704	406	2349	059
LK 19 zondag	0529	393		
	1742	392	1204	090

20 maandag	0613	377	0029	083
	1830	377	1255	111
21 dinsdag	0713	360	0127	104
	1941	365	1406	124
22 woensdag	0836	352	0243	113
	2111	366	1527	120
23 donderdag	1004	362	0404	104
	2333	385	1645	097
24 vrijdag	1111	385	0515	081
	2335	414	1749	062
25 zaterdag			0610	053
	1201	413	1843	025
NM 26 zondag	0025	442	0657	028
	1243	440	1932	-008

27 maandag	0111	465	0741	009
	1325	462	2018	-032
28 dinsdag	0154	480	0825	-001
	1406	479	2105	-046
29 woensdag	0238	487	0912	-002
	1450	487	2152	-047
30 donderdag	0323	485	0957	005
	1535	485	2238	-036
31 vrijdag	0409	473	1041	018
	1621	472	2320	-015

VERKLARING

- 1e kolom : Uur van het hoogwater.
- 2e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak
- 3e kolom : Uur van het laag water.
- 4e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak.

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE:

Dover	1 h 13	vóór	Oostende
Boulogne	1 h 04	»	»
Calais	0 h 53	»	»
Duinkerke	0 h 21	»	»
Nieuwpoort	0 h 10	»	»
Blankenberge	0 h 17	na	Oostende
Zeebrugge	0 h 21	»	»
Knokke	0 h 27	»	»
Vlissingen	0 h 53	»	»
Terneuzen	1 h 15	»	»
Antwerpen	3 h 10	»	»
Hoek v. Holland	1 h 42	»	»
IJmuiden	2 h 33	»	»
Rotterdam	3 h 43	»	»

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE:

Duinkerke	0 h 07	vóór	Oostende
Nieuwpoort	0 h 00	»	»
Zeebrugge	0 h 11	na	Oostende
Vlissingen	0 h 25	»	»
Terneuzen	0 h 55	»	»
Antwerpen	3 h 10	»	»
IJmuiden	3 h 48	»	»
Rotterdam	4 h 21	»	»

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	23 juli	24 juli	25 juli
Lappen	384
Grote	391 399
3/4	354
Bloktongen	312 321
Vóór-kleine	254 255
Kleine	194 196
Slips	168 179

ZEEBRUGGE

Grote	385 396	397	277 396
Bloktongen	396 403	359	325 392
Fruittongen	316 340	338 348	326 367
Schone kleine	257 290	269 289	260 280
Kleine	207 227	227 230	177 185
Tout petit	176 183	196	178 180
Slips	183 166	180	168

NIEUWPOORT

Tong I	364 370	.....	358 364
Tong II	386 394	.....	369 374
Tong III	366 374	.....	373 378
Tong IV	350 360	.....	347 354
Tong V	278 284	.....	285 290
Kleine tongen	182 194	.....	188 197

PLADIJS

OOSTENDE

	23 juli	24 juli	25 juli
Platen	63	.....	.....
lek (groot-klein) ...	66	.....	.....
Derde slag	46 60	.....	.....
Platjes	25	.....	.....

ZEEBRUGGE

I	65 59	48 55	50 64
II	67 55	48 56	53 60
III	47 49	48 50	67 69
IV	25	25	25
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	86 95	.....	75 80
Platjes	26 34	.....	26 32
Drielingen	55 60	.....	61 65

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Op 13 juli, terwijl de Z.564 van eigenaar Jonckheere Leon, aan de korre lag, werd men plots hevige kloppen gewaar op het achterschip. Bij nazicht werd vastgesteld, dat de keerkoppeling abnormaal draaide. De visserij werd gestaakt en via Radio Oostende de hulp ingeroepen van de sleepboot Zeearend, die het vaartuig naar Zeebrugge opsleepte.

■ Ook bij de Z.507, eigenaars Adams André en Adams Jeannine, werd men op de visserij plots hevige kloppen op het achterschip gewaar, waarna de hoofdmotor stil viel. Er werd vastgesteld dat een polythyleentros van 80 Ø in het schroef gedraaid was. Het schroef kon vrijgemaakt en de visserij herbegonnen, waarbij echter een abnormaal geluid van uit de reductiekast van de keerkoppeling vastgesteld werd. Bij nazicht werd vastgesteld, dat een sateliet van een kogellager gebroken was. Sleephulp van de in de nabijheid liggende Z.465 werd ingeroepen en het vaartuig door deze laatste naar Zeebrugge opgesleept.

■ Bij het binnenzetten van de boelen aan boord van de O.51 eigenaar pvba Rederij Versluys-Decuyperre, kreeg het vaartuig een hevige zee op bakboordzijde, waardoor de voorste slede van de bakboordkorrestok tegen de as van de bakboordbok sloeg, waardoor de bout van het scharnierstuk onderaan de bb-bok brak. De O.51 was verplicht Grimsby aan te doen voor herstelling.

■ Door de N.45 „Herakles” werd bij het verhalen van het vaartuig naar de IJsfabriek, lichte schade veroorzaakt aan de O.114, die gemeerd lag. De N.45 liep geen schade op.

■ Op de visserij is bij de Z.27, eigenaars Neyts L.-Claeys F., de motor bij het opdrijven van het toerental plots uitgevallen, op een ogenblik dat men met de boelen vast zat aan een oneffenheid in de zeebodem. Toen de motor terug op gang gebracht werd, bemerkte men dat de temperatuur niet normaal was en er witte rook uit de uitlaat kwam. Op halve kracht werd de terugreis aangevat. In de thuishaven werd vastgesteld dat de ketting van de krukas die naar de nokken-as loopt, ontregeld was.

■ Bij het winden van de boelen van de Z.12, eigenaar Welvaart Jozef, kwam het stuurboordnet onder het schip terecht en sloeg hierbij in het schroef. Vermits men het net niet vrij kon krijgen, werd de sleephulp ingeroepen van de N.52, die in de nabijheid lag te vissen. Deze sleepte de Z.12 naar Zeebrugge. Binst de opsleping brak de sleeptros tijdens een uitwijkmanoeuvre van de N.52. De verbinding werd terug hersteld met dezelfde tros.

■ Tijdens het wegzetten van de boelen kwam de bakboordkuil met kuiltouw van de O.33 eigenaars Martinsen O.-Vanbillemont P. in de schroef terecht. Het kuiltouw en de kuil konden verwijderd worden uit de schroef door te vieren en de visserij kon verder bedreven worden. Bij het aandoen van de thuishaven werd het vaartuig op de sloop gezet en vastgesteld dat één blad van het schroef lichtjes beschadigd was.

■ Bij het droogzetten van het vaartuig Z.53 van rederij De Paepe pvba, werd vastgesteld dat een lichte kabel, alsook een lichte polytheelenlijn rond de schroefas en het beschermhulsel van de schroef gedraaid waren.

■ Door de Z.99 rederij „Terra-Nova” werd te Zeebrugge proef gedraaid op de voorbehouden ligplaats aan de kleine steiger van scheepswerf De Graeve. Door dit proefdraaien werd aan de

overkant aan een afgemeerd vaartuig lichte schade veroorzaakt.

■ Op de visserij stelde men aan boord van de O.470 eigenaar pvba Ranjo, plots een verminderde druk op de keerkoppeling vast. Bij nazicht bleek er olieversies op de leiding te zitten. Door de grote druk op de leiding kon het lek niet gedicht worden en moest de O.470 door de O.473 naar Oostende opgesleept worden.

■ Toen de vooruitstand van de keerkoppeling aan boord van de Z.509, eigenaar Meyers Georges, geblokkeerd was, is de viskorre in de schroef gedraaid. Hierdoor moest de Z.509 door de Z.198 naar Zeebrugge opgesleept worden.

■ Op de visserij is de O.518, eigenaars pvba Versluys-Vermote, blijven hangen met de stuurboordboel aan een hindernis op de zeebodem. Bij het winden hing een zware weier aan de stuurboordboel over het korijzer. Deze werd doorgebrand. Toen de korreboel aldus vrij kwam, schoot deze met een ruk naar voor en werd de hand van de schipper Vermote Daniël hierdoor geklemd tussen korresteunder en korreijzer. De hand (linker) zwol geweldig en de schipper kon deze niet meer bewegen. 's Anderendaags werd besloten de visserij te staken en de thuishaven aan te doen.

■ Terwijl de Z.578, eigenaar Degroote-Bil, aan de korre lag, voelde men plots een harde klop op het achterschip, gevolgd van een abnormaal geluid uit de keerkoppeling. Er hadden zich, bij nazicht, metaaldeeltjes afgezet op de magneetfilter van de koppeling. Men vermoedde een breuk van een onderdeel in de keerkoppeling en sleephulp werd gevraagd aan de „Zeearend” die de Z.578 naar Zeebrugge opsleepte.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	23/7	23/7	24/7	24/7	25/7	26/7	23/7	25/7	23/7	23/7	26/7	26/7	23/7	23/7	25/7	25/7
Tarbot groot		327 427		429 435		387 425	369 392									
Tarbot middel	384	292 317		334 352		289 318	240 298	260 288								
Tarbot klein		274 295		202 280		268 284										
Griet groot		326 344				279 329										
Griet middel	256	218 163		294		240 287	220 260	190 240								
Griet klein						209										
Schelvis groot	46 72															
Schelvis middel	35 36															
Schelvis klein	21 22															
Heek grote	42 48															
Heek middel	58 66															
Heek klein	46 50															
Lom																
Leng		58 55														
Rog I		100 97														
Keilrog	56 92															
Rog	58 60															
Tilten	52 53	92											82 95	85 86		
Scherpstaart	40 47	84 92											80 82	85 96		
Halve Mans		78														
Teelt																
Katrog	26 30	37 42													48 57	
Kabeljauw	58 65	114 128		85		90 99	146 158									
Gul (groot)	56 74	114 128		57		90 99	105									
Gul (middel)	58 66	85				81 84										
Gul (klein)	44 60	76		69		68 70	50									
Hozemondhamme	303	214 354		188 353		139 339										
Wijting groot	19 60	60 65		59 57		48 54	72 76									
Wijting klein		14 16				15	34 42									
Schar		21		19		17 19	35 46	34 52								
Steenschol	96 50	22 123		18 104		26 79										
Zeehaai	12 36							12 16	20 25							
Hondshaai																
Doornhaai																
Pieterman																
Makreel																
Horsmakreel																
Zeekreeft																
Schaat																
Zeebaars (klipvis)																
Kongeraal		15														
Schartong																
Volle haring																
IJle haring																
Haringshaai																
Steenholk																
Heilbot																
Steur																
Koolvis																
Zeewolf																
Pollak																
Zonnevis																
Koningsvis																
Vlaswijting		60														
Zeeduivel																
Schotse schol																
Zeehond		29 44		18 22		14 19	47 50	50 54								
Bot							10 15	10 15								
Rode Poon (roobaard)	60						85 94									
Grauwe poon (knorhaan)	10						18 26	32 36								
Rode knorhaan																
Posten	21															

NEDERLAND

WORDT VISSERIJ TE IJMUIDEN SLACHTOFFER VAN PRIVATISERING VAN HET S.V.H.B.?

Zoals we reeds enkele maanden terug mededeelden, ligt de mogelijkheid voor handen dat het Staatsvisserijhavenbedrijf te IJmuiden overgenomen wordt door het privaat.

Het is vooral het visserijbedrijf, dat hieromtrent voorbehoud maakt, onder meer via de Nederlandse Zeevisgroothandelvereniging die tot de groep IJmuidense Ondernemers is toegetreden, welke bereid gevonden werd, onder bepaalde voorwaarden, het S.V.H.B. over te nemen.

Deze toetreding van de Nederlandse zeevisgroothandel tot de groep potentiële overnemers, houdt zeker geen goedkeuring door deze vereniging der privatisering van het S.V.H.B. in, maar gebeurde vooral om de belangen van de zeevisgroothandel en van de visserij te kunnen verdedigen in de nieuwe groep, zo de privatisering toch doorgaat.

Deze vereniging is er dan ook in geslaagd in het verslag opgemaakt door de Stuurgroep, die opgericht werd om te onderzoeken of de overdracht van de S.V.H.B. naar het privaat te verwezenlijken is en de visie van de vereniging weer te geven.

Aldus staat in het rapport dat het visserijbedrijf haar huidige bevoorrechte positie in de S.V.H.B. als een verworven recht aanziet en een privatisering, die hier geen rekening mede houdt als een aantasting van dit verworven recht zal aanzien, met als gevolg het indienen van schade-eisen bij het Rijk.

Het valt inderdaad te vrezen, dat de groep die behalve de betrokken vereniging, geen belangen heeft aan de visserij, de lasten voor de visserij zal uitbreiden. Voor de visserij zou dit kunnen betekenen, dat zij andere havens zouden kunnen aandoen, waardoor de groothandel verplicht zou zijn te volgen en hun eigendommen en verwerkingsinstallaties een volledige ontwaarding zouden oplopen met als gevolg een geducht verlies aan geïnvesteerd kapitaal.

Ook de gemeenteraad van Katwijk heeft voorbehoud gemaakt bij de Stuurgroep met het onderzoek naar de privatisering belast. Het is inderdaad eveneens het Rijk, dat destijds het S.V.H.B. aangewezen heeft als de thuishaven voor de Katwijkse visserijvloot.

De gemeenteraad van Katwijk is dan ook gladweg tegen een mogelijke vorm van privatisering die de belangen van de Katwijkse visserij zou aantasten.

Indien het toch naar een privatisering zou gaan, waarover het departement van Waterstaat van de minister Mevr. Smit-Kroes beslist, dan maar een „havenschap” waarin de gemeente Katwijk medezeggenschap zou hebben.

Behalve de Nederlandse Zeevisgroothandel en de Katwijkse gemeenteraad, heeft ook de Stichting Overleg Orgaan Velsler Ondernemers de Stuurgroep laten weten, dat zij zich niet tegen de overname door het privaat van het S.V.H.B. zal verzetten, wanneer de positie van de visserij en het visserijbedrijf die deze thans bekleden, geëerbiedigd wordt.

Hierbij komt nog, dat ook de gemeente Velsen de Stuurgroep heeft laten weten dat ook zij be-

trokken wenst te worden bij een andere vorm van beheer van het S.V.H.B.

De gemeente Velsen heeft zelfs een bestuursplan ingediend bij de Stuurgroep, maar deze zag zich verplicht slechts akte te nemen van het verzoek van de gemeente Velsen om betrokken te worden in het medezeggenschap.

Inderdaad heeft de Stuurgroep geen mandaat van het departement Verkeer-Waterstaat gekregen om een vorm van nieuw bestuur uit te dokteren, maar alleen tot een onderzoek naar de mogelijkheden van overdracht van het S.V.H.B. naar de particuliere sector.

Het bestuur van het S.V.H.B. is een zware dobber voor het departement en via de privatisering wenst men hieraan te ontsnappen.

Nochtans zouden ook de verworven rechten en de plaatszekerheid van de ambtenaren van de S.V.H.B. dienen veilig gesteld en dit is juist iets wat de privaatovernemer niet mogelijk is.

Er zou dus zo weinig mogelijk personeel ontslagen worden en voor diegenen die hun plaats verliezen, uitgekeken worden voor een herplaatsing binnen het departement van Waterstaat en Verkeer.

Wanneer deze daar dan overtallig worden, dan is de zogenaamde besparing en sanering een slag in het water.

Ondertussen zal de Stuurgroep onder voorzitterschap van drs. Th. B. Voerman verder het overleg met de K.V.S.A.-ondernemersgroep voortzetten op basis van de ontwerpen van deze laatste groep, waarbij heel waarschijnlijk niet de visserij als hoofdbekommernis zal primeren.

Aan de visserij geven we dan ook gemeend het wachtwoord mede: „boer, waakt op uw ganzen”, „visserij, waakt op uw belangen”!

„HET VISSERIJBLAD”

„Het Visserijblad” is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1984

De editie 1984 van de Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak, die nu al aan de 46e jaargang is, omvat dit jaar zo maar eventjes 1.400 bladzijden, en loopt voor de rest in de trend van de voorgaande edities, met name de zeeman bestaan in de steeds complexer wordende maritieme wetgeving.

Dit boekwerk is verkrijgbaar door storting van 1.200 fr., vermeerderd met 72 fr. BTW (niet verschuldigd voor levering aan boord van vissersvaartuigen) en de verzendingskosten, ten bedrage van 132 fr. op, hetzij postrekening 000-0418987-44, hetzij bankrekening Brussel Lambert 384-1605797-46, op naam van Drukkerij Nieuwsblad van de Kust te Oostende.

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

WAAR VERKRIJGBAAR?

IN BELGIE:

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Rederskaai 21, te Zeebrugge.
OVA, Vismijn, Oostende.
Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

IN NEDERLAND:

Kantoor „Stuurboord” editie te Urk.
IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden.
Maritiem, Vissersweg 46, te Scheveningen.
Observator, Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam.
Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden.
Coöperatieve Inkoopvereniging, Texel.

De kostprijs in Nederland bedraagt 1.200 F., vermeerderd met 160 F voor verzendingskosten. Bestellingen kunnen eveneens geschieden door storting op een van de eerder vernoemde rekeningnummers. Pas na ontvangst van de storting wordt de bestelling uitgevoerd.

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 10 juli** werd aangevoerd: 1.805 kg tong; 8 kisten tarbot en griet; 88 kisten kabeljauw; 6 kisten wijting; 77 kisten schol; 37 kisten schar en 60 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:

grote tong 25,14-23,42; grootmiddel tong 17,79-16,31; kleinmiddel tong 14,49-13,33; tong één 14,34-14,04; tong twee 11,44-9,84; tarbot 20,70-19,90.

Per 40 kg.:

tarbot 726-404; griet 580-400; kabeljauw één 228; kabeljauw twee 222-200; kabeljauw drie 186; kabeljauw vier 176-166; kabeljauw vijf 156-84; schol drie 166-134; schol vier 73-43,20; schar 61-30; wijting vier 122-116; bot 38-34; horsmakreel 23; rode poon drie 166.

De besommingen waren:

HD 45 f 1.000; HD 103 f 4.100; UK 233 f 850; UK 234 f 950; VD 6 f 680; VD 18 f 3.500; VD 20 f 700; VD 24 f 7.800; VD 53 f 1.100; WR 10 f 1.300; WR 71 f 1.400; WR 75 f 3.200; WR 88 f 3.300; WR 98 f 2.800; WR 138 f 3.300; YE 25 f 3.300.

Aan de **woensdagmarkt van 11 juli** werd aangevoerd: 2.230 kg tong; 26 kisten tarbot en griet; 39 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 18 kisten wijting; 111 kisten schol; 53 kisten schar en 83 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:

grote tong 25,55-24,39; grootmiddel tong 17,36-16,91; kleinmiddel tong 15,42-14,48; tong één 14,36-13,46; tong twee 12,14-9,46; tarbot 21,10-20,28.

Per 40 kg.:

tarbot 676-372; griet 582-426; kabeljauw drie 176; kabeljauw vier 176; kabeljauw vijf 164-90; schol één 194; schol twee 192; schol drie 176-120; schol vier 63-45; schelvis vier 100; schar 39-12; wijting vier 110-100; bot 38-33; rode poon drie 166-146; mullets 356; tongschar 100.

De besommingen waren:

HD 14 f 1.000; HD 21 f 4.900; HD 45 f 800; UK 75 f 4.300; VD 6 f 1.100; VD 18 f 3.300; VD 20 f 850; VD 53 f 950; WR 17 f 4.800; WR 36 f 3.500; WR 71 f 1.300; WR 73 f 1.000; WR 75 f 500; WR 88 f 2.300; WR 98 f 1.900; WR 136 f 4.400; WR 138 f 2.700; YF 25 f 2.400; IJM 18 f 12.000.

Aan de **donderdagmarkt van 12 juli** werd aangevoerd: 3.725 kg tong; 49 kisten tarbot en griet; 1.786 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 54 kisten wijting; 240 kisten schol; 82 kisten schar en 97 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:

grote tong 25,96-23,37; grootmiddel tong 17,12-14,26; kleinmiddel tong 14,96-11,56; tong één 14,23-11,55; tong twee 11,77-9,16; tarbot 21,99-20,17; heilbot 13,43.

Per 40 kg.:

tarbot 734-385; griet 605-302; kabeljauw één 252-216; kabeljauw twee 232-104; kabeljauw drie 190-124; kabeljauw vier 136-116; kabeljauw vijf 138-65; schol één 178-170; schol twee 222-150; schol drie 162-120; schol vier 136-80;

schelvis 61; schar 66-30; rode poon drie 176; steenbolk 75-55; bot 26; horsmakreel 55-32; poontjes 32-26; tongschar 123-80.

De besommingen waren:

HD 21 f 2.100; HD 103 f 3.100; KW 34 f 41.200; UK 7 f 14.000; UK 90 + UK 307 f 110.000; UK 233 f 5.300; UK 234 f 3.500; VD 18 f 2.700; VD 54 + VD 77 f 45.000; WR 15 f 2.600; WR 17 f 2.000; WR 30 f 1.400; WR 71 f 800; WR 73 f 700; WR 75 f 500; WR 96 f 1.500; WR 136 f 1.250; WR 138 f 2.500; IJM 3 + IJM 27 f 41.000.

Aan de **vrijdagmarkt van 13 juli** werd aangevoerd: 4.735 kg tong; 58 kisten tarbot en griet; 2.112 kisten kabeljauw; 16 kisten schelvis; 415 kisten wijting; 325 kisten schol; 55 kisten schar; 8 kisten makreel en 178 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:

grote tong 26,79-25,08; grootmiddel tong 17,94-16,64; kleinmiddel tong 14,00-13,24; tong één 14,64-13,16; tong twee 10,76-9,51; tarbot 21,52-18,31; heilbot 13,91; zalm 17,21.

Per 40 kg.:

tarbot 728-340; griet 592-406; kabeljauw één 186-174; kabeljauw twee 182-130; kabeljauw drie 134-110; kabeljauw vier 132-108; kabeljauw vijf 132-53; schol één 176-122; schol twee 184-114; schol drie 152-84; schol vier 86-46; schelvis drie 204-110; schelvis vier 96-76; wijting vier 124-50; schar 50-30; makreel twee 86-66; hammen zonder kop 712-308; heek 86; leng 70; tongschar 273-102; krab 31; bot 36-26; horsmakreel 30; poontjes 62-26; wolf 220; haai 130-114; steenbolk 80-60; rode poon één 256; rode poon twee 262; rode poon drie 276-62.

De besommingen waren:

KW 12 f 12.700; UK 16 f 27.800; UK 20 f 13.400; UK 48 + UK 49 f 24.700; UK 124 + UK 271 f 51.400; VD 10 + VD 73 f 37.100; WR 36 f 650; WR 71 f 1.040; WR 98 2.180; WR 138 f 2.000; IJM 154 f 17.400.

Aan de **maandagmarkt van 16 juli** werd aangevoerd: 4.620 kg tong; 133 kisten tarbot en griet; 1.164 kisten kabeljauw; 24 kisten schelvis; 2 kisten koolvis; 222 kisten wijting; 1.080 kisten schol; 50 kisten schar; 2 kisten makreel en 219 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:

grote tong 24,01-21,98; grootmiddel tong 16,01-14,55; kleinmiddel tong 12,71-11,67; tong één 12,03-11,35; tong twee 10,30-9,26; tarbot 19,85-18,71; heilbot 19,95-16,51; zalm 10,11.

Per 40 kg.:

tarbot 746-366; griet 634-380; kabeljauw één 162-126; kabeljauw twee 156-100; kabeljauw drie 134-92; kabeljauw vier 126-82; kabeljauw vijf 130-50; schol één 170-134; schol twee 144-128; schol drie 132-92; schol vier 72-60,80; schelvis twee 102; schelvis drie 92-86; schelvis vier 84-76; wijting vier 102-45; schar 54-42; makreel twee 82-80; koolvis twee 76; schar tong 82-80; tongschar 280-80; leng 84; rog 180-26; haai 140-126; steenbolk 68-59; rode poon drie 116; poontjes 52-45; ham met kop 304-136; wolf 260-190; krab 20.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 42.200; KW 11 f 29.300; KW 22 f 31.100; KW 25 f 25.400; KW 36 f 75.700; KW 152 f 11.500; KW 173 + KW 214 f 43.700; KW 189 f 30.500; UK 138 + UK 208 f 41.400; IJM 44 f 21.600.

Aan de **dinsdagmarkt van 17 juli** werd aangevoerd: 657 kg tong; 11 kisten tarbot en griet; 19 kisten kabeljauw; 6 kisten schelvis; 2 kisten wijting; 365 kisten schol; 24 kisten schar en 50 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:

grote tong 25,81-24,24; grootmiddel tong 18,00-17,00; kleinmiddel tong 16,64-14,38; tong één 15,93-14,65; tong twee 10,15-9,66; tong één dicht 14,63-14,24; tong twee dicht 12,25-11,40.

Per 40 kg.:

tarbot 730-407; griet 580-434; kabeljauw vier 140-134; kabeljauw vijf 128-80; schol één 132; schol twee 134-126; schol drie 126-104; schol vier 70-50; schelvis twee 180; schelvis drie 118-112; schelvis vier 104; tongschar 223-104; wijting 112; schar 48-46; bot 26.

De besommingen waren:

UK 61 f 15.500; UK 243 f 19.100; WR 10 f 1.700; WR 17 f 2.400; WR 36 f 1.900; WR 136 f 6.200.

Aan de **woensdagmarkt van 18 juli** werd aangevoerd: 2.480 kg tong; 15 kisten tarbot en griet; 3 kisten koolvis; 487 kisten kabeljauw; 42 kisten schelvis; 3 kisten wijting; 520 kisten schol; 43 kisten schar en 191 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:

grote tong 25,51-23,94; grootmiddel tong 17,42-15,54; kleinmiddel tong 16,87-13,21; tong één 15,46-12,68; tong twee 11,51-9,51; tarbot 21,05-21,92.

Per 40 kg.:

tarbot 660-420; griet 646-436; kabeljauw twee 180; kabeljauw drie 132-126; kabeljauw vier 114-88; kabeljauw vijf 110-61; schol één 140-112; schol twee 120; schol drie 154-84; schol vier 71-45; schelvis twee 120; schelvis drie 132-55; schelvis vier 100-55; wijting 124-80; schar 120-42; bot 35-26; hammen zonder kop 530-304; tongschar 156-81; koolvis vier 40; heek 90; rode poon drie 104.

De besommingen waren:

UK 36 + UK 37 f 44.200; UK 234 f 580; VD 6 f 650; VD 18 f 3.400; VD 20 f 5.200; WR 17 f 2.400; WR 36 f 980; WR 71 f 980; WR 88 f 4.000; WR 98 f 2.800; WR 136 f 4.800; WR 138 f 800; Z 92 f 77.000.

Aan de **donderdagmarkt van 19 juli** werd aangevoerd: 2.240 kg tong; 54 kisten tarbot en griet; 1.620 kisten kabeljauw; 2 kisten koolvis; 6 kisten schelvis; 173 kisten wijting; 84 kisten schol; 49 kisten schar en 136 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:

grote tong 25,41-24,38; grootmiddel tong 17,67-16,53; kleinmiddel tong 16,41-14,62; tong één 14,04-13,29; tong twee 10,58-9,32; tarbot 22,05-19,51.

Per 40 kg.:

tarbot 744-432; griet 609-340; kabeljauw één 186-114; kabeljauw twee 262-118; kabeljauw drie 152-124; kabeljauw vier 126-114; kabeljauw vijf 126-76; schol één 192-182; schol twee 184-162; schol drie 182-114; schol vier 96-44; zwarte koolvis drie 84; schelvis drie 220-190; schelvis vier 96-82; schar 83-41; wijting vier 112-70; tongschar 126; heek 124; kleine kreeft 412; horsmakreel 23-12; poontjes 45; steenbolk 63-45; bot 30-26; haai 136-100; mullets 322; rode poon drie 152.

NEDERLAND

De besommingen waren:

UK 27 + UK 137 f 53.400; UK 48 + UK 49 f 7.100; UK 261 + UK 247 f 36.900; UK 233 f 1.900; UK 234 f 2.300; VD 6 f 1.300; VD 28 f 2.600; VD 19 + VD 73 f 37.200; VD 20 3.900; VD 54 + VD 77 f 36.800; WR 10 f 2.290; WR 17 f 2.160; WR 36 f 2.400; WR 71 f 1.020; WR 73 f 450; WR 98 f 2.200; WR 138 f 2.500.

Aan de **vrijdagmarkt van 20 juli** werd aangevoerd: 5.510 kg tong; 48 kisten tarbot en griet; 1.472 kisten kabeljauw; 37 kisten schelvis; 320 kisten wijting; 768 kisten schol; 57 kisten schar; 5 kisten makreel en 289 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

grote tong 26,39-23,97; grootmiddel tong 18,92-16,88; kleinmiddel tong 15,64-14,67; tong één 14,78-13,50; tong twee 10,95-9,89; tarbot 22,70-20,06.

Per 40 kg.:

tarbot 778-432; griet 622-396; kabeljauw één 210; kabeljauw twee 240-162; kabeljauw drie 146-126; kabeljauw vier 132-118; kabeljauw vijf 130-55; schelvis twee 178-176; schelvis drie 100-92; schelvis vier 61-50; schol één 184-110; schol twee 185-120; schol drie 142-88; schol vier 68-43,20; wijting drie 112-86; wijting vier 85-52; schar 92-35; makreel twee 102-92; tong-schar 172-60; poontjes 38; rog 204-104; hammen zonder kop 522-400; heek 204-136; mullets 316; haai 130-110; bot 30-26; rode poon drie 126; horsmakreel 38-23; wolf 190-140; inktvis 148-126; steenbolk 45-32.

De besommingen waren:

KW 12 f 10.200; UK 28 f 9.800; UK 50 + UK 52 f 40.000; UK 90 + UK 307 f 31.400; UK 142 + UK 271 f 36.200; UK 234 f 1.900; VD 24 f 16.000; WR 15 f 3.400; WR 17 f 2.000; WR 36 f 2.000; WR 71 f 2.200; WR 98 f 1.400; WR 138 f 1.560; Oostende 114 f 48.300; verder drie Goedereeder en twee Texelaars met een gezamenlijke besomming van f 170.000.

Aan de **maandagmarkt van 23 juli** werd aangevoerd: 2.600 kg tong; 103 kisten tarbot en griet; 1.427 kisten kabeljauw; 4 kisten koolvis; 44 kisten schelvis; 365 kisten wijting; 1.602 kisten schol; 74 kisten schar; 10 kisten makreel en 376 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

grote tong 28,77-25,77; grootmiddel tong 18,32-17,51; kleinmiddel tong 14,29-13,16; tong één 14,34-11,50; tong twee 10,49-10,89; tarbot 22,79-20,35; heilbot 17,56-13,60.

Per 40 kg.:

tarbot 776-464; griet 616-449; kabeljauw één 192-154; kabeljauw twee 162-132; kabeljauw drie 136-114; kabeljauw vier 114-100; kabeljauw vijf 114-56; schelvis twee 132-122; schelvis drie 126-76; schelvis vier 90-50; schol één 162-124; schol twee 152-106; schol drie 136-100; schol vier 65-57; schar 82-42; wijting vier 85-51; makreel twee 104-86; tongschar 100-81; koolvis drie 72-59; leng 100-70; ham met kop 212-160; bot 26; haai 148-124; wolf 234-154; inktvis 132; krab 21-19; horsmakreel 19-17; poontjes 28-26; rode poon drie 90-77.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 24.800; KW 22 f 43.900; KW 45 f 87.900; KW 113 f 26.400; KW 145 f 10.900; KW 152 f 15.700; KW 173 + KW 214 f 39.200; WW 189 f 32.400; UK 138 f 24.700; UK 1 f 7.200; UK 16 f 6.800; UK 208 + 309 f

23.400; IJM 3 + IJM 27 f 36.500; IJM 44 f 21.900; Oostende 303 f 45.800.

RONDE LOSPLANK

De aanvoer begon bij het begin van de vorige week erg pover. Alleen de KW.36 slaagde er in een behoorlijke besomming te maken.

Alle overige Katwijkers moesten met minder genoegen nemen. De prijzen van schol en kabeljauw maakten, in vergelijking met de voorgaande week, een behoorlijke duikeling. De oorzaak lag in de Engelse havenstaking. Die betekende namelijk een exportstop van vis die, zoals gebruikelijk, zijn weg naar de overkant van de Noordzee vindt.

De Spanners die van de haring zijn overgestapt op kabeljauw besommen gemiddeld per week toch bedragen van om en nabij de 40.000 gulden. Overigens mogen de haringspanners ook niet opperen over de resultaten die zij boven water vissen.

Zelfs het span TX.32 en TX.52 heeft zich weer op de haringvangst geworpen. De dinsdagmarkt leverde een matige aanvoer op van ± 350 kisten platvis.

Aan de woensdagmarkt was sprake van een opleving; mede veroorzaakt door een Belgische platviskotter die een ruime sortering aan wal bracht. Door de Engelse havenstaking was deze Belg gedwongen zijn vangst in IJmuiden op de markt te brengen. Daaronder bevond zich een partij van 750 kisten „hoops”.

Ook aan de vrijdagmarkt van 20 juli verschenen een Belg met een mooie partij vis. Te zamen besomden de Belgen 125.000 gulden. Zonder meer een redelijk alternatief voor de staking aan de „overkant”.

Intussen was er aan de donderdagmarkt wat leven in de brouwerij gekomen door de aanvoer van 1.700 kisten kabeljauw. De prijzen voor deze vis bleven de hele week redelijk stabiel rond de 140 gulden hangen.

Per kotter betekende dat een gemiddelde besomming van 40.000 gulden. Van de schol bleven de prijzen van de grote maten aan de hoge kant; 170 gulden. Schol-IV zakte door naar een dieptepunt. De reden daarvan mag intussen als bekend worden verondersteld.

Van de vloot der grote diepvriestrawlers is weinig nieuws te melden. De schepen lijken constant te vangen. Aan de donderdagmarkt verscheen de Schotse ringnetvisser „Taidis” met een partij stevig uit de kluiten gewassen haring.

VLISSINGEN

VRIJDAG 13 JULI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	213	5.545	26,03
Tong gm	630	11.231	17,83
Tong km	691	9.419	13,63
Tong I	712	9.025	12,68
Tong II	679	6.474	9,53
Tarbot I	202	4.488	22,22
Tarbot II	222	3.618	16,30
Tarbot III	334	4.812	14,41
Tarbot IV	198	2.056	10,38
Griet I	186	2.697	14,50
Griet II	135	1.381	10,23
Schol 1 (G)	455	1.949	4,28
Schol 2 (G)	2.033	7.534	3,71
Schol 3 (G)	7.079	19.245	2,72
Schol 4 (G)	7.346	10.454	1,42
Kab 1 (G)	96	588	6,13
Kab 2 (G)	108	719	6,66
Kab 3 (G)	277	1.333	4,81
Kab 4 (G)	607	2.633	4,34
Kab 5 (G)	4.081	7.501	1,84
Wijt. 3 (G)	236	547	2,32
Wijt. 4 (G)	938	1.143	1,22
Schar 1	6.310	6.667	1,06
Tongschar I	652	4.181	6,41
Tongschr II	295	1.136	3,85
Zeebaars	1	17	16,61
Poon gr	154	586	3,80
Poon 1	603	2.023	3,35
Poon 2	1.502	1.860	1,24
Rog I	5	32	6,32
Rog II	8	51	6,39
Rog III	33	75	2,28
Schel. 3 (G)	14	63	4,47
Bot	9.001	5.986	0,67
Haai + P	3	13	4,45
Haai - P	21	21	1,02
Zandhaai	40	122	2,81

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht.

Door 76 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
38.707 kg.	Tong	f 515.054,69	van f
12.757 kg.	Tarbot	f 171.008,26	van f
145.378 kg.	Schol	f 322.089,77	van f
23.025 kg.	Kabeljauw	f 37.820,25	van f
2.546 kg.	Griet	f 30.621,46	van f
9.530 kg.	Schar	f 10.019,30	van f
3.825 kg.	Wijting	f 5.364,25	van f
156.350 kg.	Diversen	f 669.717,35	
392.118 kg.		f 1.761.695,33	

NEDERLAND

Inktvis W	110	846	7,69
Inktvis ZW	140	386	2,76
Steenbolk	2.461	2.863	1,16
Mullen	54	413	7,65
Hammen	9	170	18,85
Pieterman	3	14	4,52
Paling	7	114	16,32
Diversen	21.861	121.080	5,54
Kommeraal	5	20	3,99
H. Makreel	341	124	0,36
Zonnevis	5	40	8,03
Krab. poot	61	311	5,10
TOTAAL	71.157	263.597	

VRIJDAG 20 JULI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	77	2.079	27,00
Tong gm	386	7.166	18,57
Tong km	361	5.432	15,05
Tong I	450	5.965	13,26
Tong II	700	6.797	9,71
Tarbot I	324	7.585	23,41
Tarbot II	317	5.517	17,40
Tarbot III	413	6.250	15,13
Tarbot IV	297	3.508	11,81
Tarbot afw	5	79	15,77
Griet I	104	1.634	15,71
Griet II	72	849	11,79
Schol 1 (G)	144	685	4,76
Schol 2 (G)	669	2.622	3,92
Schol 3 (G)	2.580	6.675	2,59
Schol 4 (G)	5.370	7.363	1,37
Kab 1 (G)	20	98	4,89
Kab 2 (G)	69	377	5,46
Kab 3 (G)	83	373	4,49
Kab 4 (G)	387	1.867	4,83
Kab 5 (G)	2.323	4.626	1,99
Wijt. 3 (G)	386	1.104	2,86
Schar 1	5.506	5.984	1,09
Tongschr I	374	2.794	7,47
Tongschr II	423	2.405	5,68
Zeebaars	18	317	17,64
Tng besch.	2	7	3,58
Poon gr	143	580	4,06
Poon 1	844	2.712	3,21
Poon 2	1.073	1.544	1,44
Rog I	9	56	6,18
Rog II	22	106	4,80
Rog III	23	75	3,26
Schel. 3 (G)	2	10	5,17
Bot	4.578	2.141	0,47
Zandhaai	84	195	2,32
Inktvis W	44	835	18,99
Inktvis ZW	84	306	3,65
Steenbolk	1.308	1.574	1,20
Mullen	49	361	7,36
Hammen	14	322	22,92
Pieterman	3	20	6,75
Paling	19	290	15,29
Diversen	27.706	122.839	4,43
Krabben	23	157	6,83
Kommeraal	8	29	3,65
H. Makreel	440	216	0,49
Zonnevis	1	8	7,26
Krab. poot	22	126	5,75
TOTAAL	58.359	224.659	

GOEDEREDE

DONDERDAG 12 JULI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	73	1.739	23,82
Tong gm	339	5.603	16,53
Tong km	460	5.782	12,57
Tong I	448	5.491	12,26
Tong II	1.743	15.992	9,17
Tarbot I	101	2.218	21,96
Tarbot II	95	1.552	16,33
Tarbot III	163	2.366	14,52
Tarbot IV	276	2.722	9,86
Tarbot afw	4	32	7,91
Griet I	40	546	13,65
Griet II	191	1.802	9,43
Kab 3 (G)	10	50	5,03
Kab 4 (G)	20	105	5,27
Kab 5 (G)	313	788	2,52
Wijt. 3 (G)	188	462	2,46
Wijt. 4 (G)	36	62	1,72
Schar 1/D	1.488	1.598	1,07
Mark. III	10	6	0,62
Poon gr	32	78	2,43
Poon 1	116	292	2,52
Poon 2	364	472	1,30
Bot	4.177	3.328	0,80
Zalm-Forel	6	55	9,08
Schol 1 (O)	157	633	4,03
Schol 2 (O)	905	3.505	3,87
Schol 3 (O)	3.247	9.322	2,87
Schol 4 (O)	5.642	6.358	1,13
Krab	127	180	1,42
Inktvis W	47	433	9,22
Inktvis ZW	10	14	1,42
Harder	977	2.925	2,99
Steenbolk	35	59	1,68
Paling	4	47	11,80
Diversen	4.199	38.759	9,23
Garn. BNL 2	173	1.730	10,00
Totaal	26.216	117.106	

VRIJDAG 13 JULI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	2.189	55.462	25,34
Tong gm	5.812	99.095	17,05
Tong km	5.786	73.736	12,74
Tong I	5.348	67.654	12,65
Tong II	6.546	65.030	9,93
Tarbot I	1.986	40.135	20,21
Tarbot II	1.217	18.731	16,39
Tarbot III	2.211	29.953	13,55
Tarbot IV	1.790	18.206	10,17
Tarbot afw	441	3.521	7,98
Griet I	1.124	15.521	13,81
Griet II	1.687	18.942	11,23
Schol 1 (G)	3.400	13.328	3,92
Schol 2 (G)	2.000	7.780	3,89
Schol 3 (G)	965	3.146	3,26
Schol 4 (G)	16.655	23.822	1,43
Kab 1 (G)	94	425	4,52
Kab 2 (G)	2.725	11.363	4,17
Kab 3 (G)	3.288	11.386	3,46
Kab 4 (G)	2.793	8.311	2,98
Kab 5 (G)	14.852	18.521	1,25
Kab (afw)	10	5	0,50
Wijt. 3 (G)	5.100	6.945	1,36
Wijt. 4 (G)	1.440	1.554	1,08

Schar 1/D	16.344	13.962	0,85
Poon gr	637	494	1,88
Poon 1	1.557	2.968	1,91
Poon 2	3.264	4.131	1,26
Poon zw	363	120	0,33
Rog I	1.150	5.182	4,51
Rog II	2.139	5.777	2,70
Koolv. 1 (G)	37	74	2,00
Schel. 3 (G)	506	717	1,42
Bot	1.290	838	0,65
Zalm-Forel	4	53	13,37
Tongschar	2.112	11.455	5,42
Schol 1 (O)	2.612	11.455	5,42
Schol 2 (O)	8.682	30.808	3,55
Schol 3 (O)	42.586	111.219	2,61
Schol 4 (O)	36.749	37.941	1,03
Haai + P	430	1.404	3,26
Krab	448	580	1,29
Inktvis W	125	1.160	9,28
Inktvis ZW	13	33	2,54
Steenbolk	2.241	3.079	1,37
Mullen	41	144	3,52
Kreeft	2	28	14,08
Hammen	168	2.154	12,82
Paling	1	12	11,62
Diversen	28.249	164.041	5,81
Totaal	240.846	1.020.877	

DONDERDAG 19 JULI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	182	4.500	24,73
Tong gm	824	14.165	17,19
Tong km	1.201	16.959	14,12
Tong I	869	11.287	12,99
Tong II	1.515	14.866	9,81
Tarbot I	253	5.716	22,59
Tarbot II	149	2.523	16,93
Tarbot III	223	3.329	14,93
Tarbot IV	236	2.492	10,56
Tarbot afw	86	865	10,06
Griet I	99	1.516	15,31
Griet II	239	2.500	10,46
Schol 4 (G)	5.403	8.754	1,62
Kab 1 (G)	17	88	5,18
Kab 2 (G)	59	280	4,75
Kab 3 (G)	434	1.800	4,15
Kab 4 (G)	429	1.582	3,69
Kab 5 (G)	2.257	3.782	1,68
Kab (afw)	3	2	0,67
Wijt. 3 (G)	467	773	1,66
Wijt. 4 (G)	460	531	1,15
Schar 1/D	2.404	2.316	0,96
Markreel III	2	3	1,50
Poon gr	47	114	2,43
Poon 1	240	600	2,50
Poon 2	479	731	1,53
Poon ZW	4	1	0,25
Rog II	19	25	1,32
Schelv. 3 (G)	2	6	3,00
Bot	2.510	1.748	0,70
Zalm-Forel	2	7	3,50
Tongschar	26	133	5,12
Schol 1 (O)	220	827	3,76
Schol 2 (O)	1.256	4.774	3,80
Schol 3 (O)	6.166	16.132	2,62
Schol 4 (O)	5.140	6.346	1,23
Krab	172	221	1,28
Inktvis W	7	62	8,86
Harder	9	18	2,00
Steenbolk	321	486	1,51
Mullen	31	127	4,10
Kreeft	2	15	7,50
Hammen	4	54	13,50
Paling	7	84	12,00
Diversen	9.100	47.935	5,27
Totaal	43.575	181.076	

NEDERLAND

VRIJDAG 20 JULI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	1.413	36.537	25,86
Tong gm	4.171	74.707	17,91
Tong km	4.553	62.905	13,82
Tong I	4.003	49.155	12,28
Tong II	6.381	63.126	9,89
Tarbot I	774	17.768	22,96
Tarbot II	710	11.899	16,76
Tarbot III	1.418	21.204	14,95
Tarbot IV	1.196	13.963	11,67
Tarbot afw	365	3.418	9,36
Griet I	816	12.118	14,85
Griet II	1.200	14.233	11,86
Schol 4 (G)	12.968	18.062	1,39
Kab 2 (G)	436	2.132	4,89
Kab 3 (G)	1.783	7.012	3,93
Kab 4 (G)	1.469	5.402	3,68
Kab 5 (G)	8.853	12.158	1,37
Kab (afw)	4	2	0,50
Wijt 3 (G)	3.251	4.677	1,44
Schar 1/D	9.902	9.632	0,97
Schar 2/D	1.375	894	0,65
Poon gr	170	459	2,70
Poon 1	1.032	2.859	2,77
Poon 2	2.642	2.991	1,13
Poon ZW	13	9	0,69
Rog II	804	2.663	3,31
Koolv. 1 (G)	6	14	2,33
Schelv. 3 (G)	15	55	3,67
Bot	2.638	1.745	0,66
Zalm-Forel	5	26	5,20
Tongschar	455	2.079	4,57
Schol 1 (O)	1.958	6.702	3,42
Schol 2 (O)	6.425	23.015	3,58
Schol 3 (O)	28.430	71.131	2,50
Schol 4 (O)	25.128	25.995	1,03
Haai + P	36	136	3,78
Krab	452	268	0,59
Inktvis W	24	178	7,42
Steenbol	1.769	2.602	1,47
Mullen	117	447	3,82
Kreeft	8	57	7,13
Hammen	11	138	12,55
Paling	4	52	13,00
Diversen	21.449	116.694	5,44
Totaal	161.012	703.279	

LAUWERSOOG

Ruim 3200 kisten rond- en platvis werden er maandag 9 juli door 26 schepen ter verkoop aangeboden. De kabeljauw was t.o.v. vrijdag goedkoper. Torrengul bracht nu f 2,82 - 70 per kg op. Voor een partij van mindere kwaliteit bleef de klok zelfs op f 2,24 staan. De grotere soorten lagen ruim boven de drie gulden met uitzondering de vangst van één span. Bij de tongen begonnen de lappen op iets boven de twintig gulden om op f 23,13 te eindigen. De kleine tong bracht van f 10,30 - 10 per kg op. Schol II ging over in andere handen voor f 1,64 - 52. Ook nu bleven weer enkele partijtjes onverkocht achter. De overige soorten bleven vrij duur met schol II zelfs oplopend tot f 4,35 per kg.

Dinsdag en woensdag alleen de kleine vloot aan de markt met hoofdzakelijk bot.

Twee spanvissers, twee denen en de kleine vloot zorgden op donderdag voor een aanvoer van 2000 kisten. Van de duitse kust was bovendien weer een partij tongen.

Kleine torrengul kon verkocht worden voor f 1,65 - 60 en torrengul voor f 3,12 - 2,91. De middel en grote gul van f 3,20 tot een paar centen onder de drie gulden. De spanvissers hadden ook nu weer behoorlijke hoeveelheden schelvis gevangen. Braadschelvis lag rond de twee gulden. Kleinmiddel van f 2,26 - 19 en de grotere soorten rond een rijksdaalder.

Ook de gestipte wijting leverde nog ruim twee gulden per kg op. Schol IV van de deense schepen ging over in andere handen voor f 1,65 - 58 per kg.

Door 26 schepen werden er vrijdag ruim 2000 kisten in de markt geplaatst. Ook nu weer behoorlijke prijsverschillen bij de kabeljauw. Voor de kabeljauw V werd betaald f 2,85 tot f 2,74 per kg en voor een partij van mindere kwaliteit slechts f 2,26. Alhoewel de grotere soorten goedkoper waren dan donderdag ontstonden bij deze soorten behoorlijke prijsverschillen voor de aangevoerde kwaliteit.

Bij de tongen werd er voor de lappen wederom meer betaald, begonnen op f 25 eindigde de laptong op f 27,04. Grootmiddel liep op tot bijna zeventien gulden.

Door 30 schepen zijn er deze week ruim 12 ton garnalen aangevoerd. De gemiddelde week-

prijs kwam uit op f 18,17. Slechts voor zeven schepen konden redelijke resultaten geboekt worden.

De weekaanvoer bestond uit 125,95 kg garnalen en 304.341 kg vis hetgeen een weekomzet van f 1.180.000 opleverde.

Aanvoer en prijzen:

Pellerij garnalen	12.959 kg.	4,05 - 10,17 per kg.
Tong	18.262 kg.	9,79 - 27,04 per kg.
Tarbot	5.149 kg.	4,04 - 20,57 per kg.
Griet	1.022 kg.	8,50 - 12,19 per kg.
Tongschar	965 kg.	1,51 - 4,33 per kg.
Schol	55.166 kg.	1,08 - 4,34 per kg.
Kabeljauw	94.818 kg.	1,09 - 4,03 per kg.
Wijting	6.738 kg.	0,86 - 2,08 per kg.
Schelvis	27.904 kg.	1,25 - 2,57 per kg.
Schar	5.441 kg.	0,75 - 1,35 per kg.
Bot	19.230 kg.	0,65 - 0,78 per kg.
Leng	124 kg.	1,91 - 2,37
Poon	3.449 kg.	0,65 - 3,77 per kg.
Heek	1.135 kg.	0,80 - 3,68 per kg.
Mullets	52 kg.	8,07 - 8,28 per kg.
Inktvis	57 kg.	6,57 - 7,91 per kg.
Tongschar	965 kg.	1,51 - 4,33 per kg.
Koolvis	119 kg.	1,00 - 3,01 per kg.
Zeewolf	224 kg.	2,67 - 6,57 per kg.
Diverse soorten zeevis	64.1220,10	- 13,16 per kg.

AANVOER EN OPBRENGST IN DE RIJKSVISHALLEN

	juni 1984		juni 1983	
	aanvoer in kg.	opbrengst in guldens	aanvoer in kg.	opbrengst in guldens
Makreel	1.685	3.492	6.456	14.083
Horsmakreel	10.821	7.175	8.480	4.444
Schelvis	10.562	29.072	66.440	104.352
Kabeljauw	567.712	1.648.615	411.873	1.156.893
Wijting	139.279	330.331	118.468	239.827
Koolvis	260	603		
Witte koolvis	190	468	20	66
Steenbol	8.745	13.663	5.720	7.595
Leng	330	1.002	290	854
Heek	150	758	2.428	6.193
Zeewolf	6.603	23.891	2.005	6.283
Zeeduivel	8.453	45.071	2.551	11.846
Mul	3.325	39.839	602	6.146
Haai	4.030	12.961	13.340	41.657
Rode poon	14.613	49.298	13.340	41.657
Zwarte poon	7.636	3.577	4.172	3.490
Zalm	112	1.646	68	1.257
Hom en kuit	40	86		
Andere rondvis	1.891	1.898	190	1.411
Schol	334.380	957.628	300.508	923.838
Tong	69.440	854.165	56.185	671.539
Schar	40.630	55.656	18.416	11.016
Bot	63.790	55.656	18.416	11.016
Tarbot	36.241	470.587	32.088	410.699
Griet	10.333	109.261	6.659	81.252
Tongschar	15.614	74.789	15.167	52.846
Schartong	1.200	2.284	240	510
Heilbot	26	390	14	201
Rog	2.170	7.468	3.483	9.642
Kreeft	215	1.010	83	573
Krab	1.340	1.651	2.700	2.556
Inktvis	240	2.830	1.090	6.756
Diversen	440	117	1.300	500
Consignaties	339.516	1.556.949	268.190	1.160.807
Totaal voor menselijke consumptie verkocht	1.702.012	6.367.222	1.404.547	5.025.733
Niet voor menselijke consumptie verkocht	15.604	9.570	11.066	6.797
Totale aanvoer	1.717.616	6.376.792	1.415.613	5.032.5309

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ALS DE VOS DE PASSIE PREEKT...

DE SPAANSE VISSER KRIJGT DE ACHTING NIET DIE HIJ VERDIENT?

Spanje en de Spaanse visser is het moe om in EEG-visserijkringen als de slechterik en de onbetrouwbare door te gaan. Dit is de uitspraak en de verzuchting van de afgevaardigde-beheerder van de Koöperatieve redersvereniging uit het Spaanse „Vigo”. De hysterie over een voor de deur staande Spaanse invasie van de visserijgronden van de Gemeenschap klimt ten top, meent deze heer C. Lopez Veiga. Hierbij heeft hij het vooral voorzien op de Schotse Europarlementair James Provan, die in feite totaal zou verkeerd ingelicht zijn. J. Provan is lid van het Europees Parlement voor het Noordoosten van Schotland. We hebben deze reeds herhaaldelijk geciteerd qua het stellen van vragen aan de Commissie te Brussel in verband met de visserij.

Volgens C. Lopez vallen de Spaanse vissers bijna van hun stokje over de verkeerde informatie die Provan bereikt over de Spaanse vissers en visserij en waarop zijn besluiten en vragenstellerij gegrondvest zijn. Gans Engeland wordt, volgens deze Spanjaard, in een verbond met Denemarken betrokken om ten strijde te trekken tegen de Spaanse visser om deze van allerlei verkeerde en valse handelingen te beschuldigen. Men wenst in feite aan de Spaanse visser niettegenstaande zijn toetreding tot de EEG, het vissen in de gemeenschapswateren te ontzeggen, maar omgekeerd, op basis van deze toetreding, de vis van de landen-lidstaten vrij in Spanje in te voeren.

Antwoorden we hierop, dat inderdaad verscheidene landen-lidstaten, de toegang voor de Spaanse visserij tot de gemeenschapswateren willen beperken tot ongeveer dezelfde vangstkapaciteit als deze thans, onder het systeem van de vergunningen beschikt. Dus het aantal Spaanse vissersvaartuigen strikt beperken. Inderdaad indien het een vrije toegang wordt, onder het stelsel van een kwotaregeling zoals dit voor de andere EEG-kuststaten het geval is, dan staat het nu reeds vast, dat de Spaanse vissers op geen enkel ogenblik ooit deze kwota zullen opgevisst hebben, omdat hierover in de Spaanse afslagen en markten geen controle mogelijk is. De wateren van de gemeenschap zullen werkelijk leeg gevist worden door de Spanjaarden. Zoveel is inderdaad reeds duidelijk aan de hand van wat het opbrengen van zoveel Spaanse vaartuigen reeds aan het licht heeft gebracht. Daarbij gaat het niet alleen om te vissen zonder vergunning, maar telkens ook om te vissen met ondermaatse netmaaswijdten, om het vissen en aan boord houden van ondermaatse vis, om in verboden zones te vissen waar een tijdelijk verbod op bepaalde vissoorten opgelegd werd, enz...

De heer Lopez Veiga kunnen we, in het bijzonder geval, niet beter vergelijken dan aan de vos die de passie preekt. Jammer voor hem dat het geduldig optreden van de Spaanse visser in de gemeenschapswateren, via een stelsel van ver-

gunningen ons ondertussen de betrouwbaarheid van de Spaanse visser heeft leren kennen. Het moet dus bij een stelsel van vergunningen voor een aantal vaartuigen blijven en niet overgegaan worden tot een stelsel van kwota voor de Spaanse visser, want dan zal de ganse vloot op onze visgronden afgestormd komen en de, aan de Spanjaarden toegekende kwota zullen door hen nooit bereikt worden.

We menen dat een verwittigd man er twee waard is en we zullen zeker niet nalaten deze stelling in het Visserijblad met hand en tand te verdedigen.

CANADA

■ Te ver is te ver! We kunnen het onmogelijk anders noemen, wanneer Greenpeace-mensen beginnen druk uit te oefenen op de Mc Donald restaurant-keten in Canada om geen Canadese vis meer te kopen voor zijn restaurants, zolang Canada nog toelaat op reerobben te jagen. De Mc Donald restaurantketen is de grootste koper en afzetter van Canadese vis. De tegenstanders van de zeerobbenjacht gingen zover piketten voor betrokken restaurants te gaan plaatsen om de mensen te overtuigen andere restaurants te gaan opzoeken. Nochtans heeft Mc Donald niet toegegeven en met reden! Hopelijk betreft Mc Donald de piketleiders voor het gerecht wegens de economische schade, het bedrijf aangedaan.

GROOT-BRITANNIE

■ 14 dagen geleden heeft de Schotse Redersfederatie te Londen voorbehoud gemaakt over het breken van de E.E.G.-visserijreglementen door de Deense visserij en over het gebrek aan zorg vanwege de West-Europese regeringen van de landen-lidstaten om de reglementen op het naleven van de kwota toe te passen. Deze verklaring werd afgelegd door de voorzitter Willy Hay en de afgevaardigde-beheerder Bob Allan van de Schotse federatie aan een commissiecomité voor de E.E.G. van het Britse Hoger Huis. Hierbij kwam nogmaals het wegvissen door de Denen van 170 duizend ton jonge haring aan bod, en dit terwijl een verbod op haringvisserij uitgevaardigd was.

■ Dank zij een eerder voorzichtige haringvisserij door de Britse (vooral Schotse) vissers en een goede verkoop in de eigen afslagen, gaat de door de Britten aangevoerde Noordzee-haring vlot van de hand, niettegenstaande er slechts een vijftal faktorijschepen uit derde landen aanwezig zijn om de haring op zee over te laden. Ondertussen zijn onderhandelingen voor verkoop op zee aan Russische faktorijschepen nog lopend. Midden juli restte de Britse haringvloot nog een kwotum van 18 duizend ton.

■ In Groot-Brittannië voor de rechtbank van het Schotse Stornoway, werd de schipper van de Spaanse treiler „Mar de Mares” veroordeeld tot een boete van 150 duizend B.fr. om met netten gevist te hebben, waarvan de maaswijdte beneden de 80 mm lag. Het is duidelijk, eens dat Spanje zal toegetreden zijn tot de E.E.G. dat vooral de nationale inspecteurs van de E.E.G.-landen het zwaar aan de stok zullen hebben met de Spaanse schippers.

NIGERIA

■ Nigeria zou moeten over uitgestrekte koelopslagruimten beschikken voor vis. Dit land heeft nood aan minstens 1,5 miljoen ton aanvoer van vis om in de jaarlijkse behoeften van de bevolking te voorzien. Nigeria kampt echter met een gebrek aan buitenlandse deviezen voor de bouw van de benodigde koelopslagruimte. Volgens „Stuurboord Visserij-editie” voert Nigeria een half miljoen ton vis aan, waarvan 40% onderhevig wordt aan bederf vanwege het gemis aan koelruimte. Voor een makreel- en haringvissend land, zou het wellicht mogelijk zijn een overeenkomst met Nigeria af te sluiten voor kredietverlening voor het bouwen van koelopslagruimte mits dit land de diepgevroren haring en/of makreel mag leveren. Maar wat baat het als dit land zelfs niet over de nodige deviezen beschikt om de invoer hiervan te betalen?

DUITSLAND

■ Duitsland heeft een verbod opgelegd op de invoer van producten van schildpadden komende uit derde landen, evenals van doorvoer van producten van schildpadden naar andere E.E.G.-landen. Hiermede wil dit land het zijne bijdragen voor de bescherming van de soorten die met uitsterving bedreigd zijn, dit in overeenstemming met de Duitse wetgeving op de natuurbescherming. Het is dus niet alleen het invoer product voortkomende van de zeerobben die het voorwerp uitmaken van een invoerverbod, maar eveneens andere natuursoorten, ook de producten voortkomende van de walvisachtigen.

■ Aan de A.F.Z.-Hamburg ontlenu we dat de West-Duitse hoogzeenvloot nog slechts uit 22 eenheden bestaat. Laatste in de rij die afviel was de „Karlsburg” van de Hanseatische Hochseefisherei, eens het grootste en meest moderne Westduitse vangstfabriekschip. Dit vaartuig werd aan een Amerikaanse Onderzoekingsmaatschappij verkocht.

■ Ondervragingen van zelfstandigen en middenstanders door de A.F.Z.-Hamburg gedaan in West-Duitsland, in verband met de staking voor een 35-urenweek met behoud van loon, kregen verscheidene malen als antwoord dat zij deze uren in een paar dagen presteren. Maar om de middenstanders bekommert zich inderdaad niemand. Moest deze categorie van hardwerkenden zich aan een 35-urenweek houden, dan zou er zeker armoe troef zijn. Verder voegen we er aan toe, dat de middenstander gans zijn kapitaal inzet en riskeert en alles kan verliezen. Een arbeider riskeert bijhet verliezen van zijn werk geen verlies van eigen kapitaal, maar krijgt aan de staat een redelijk betaalde vervangingsjob waarvoor hij geen enkele inspanning moeten leveren.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

BACTERIËN IN DE GASOLIE, OORZAAK VAN MOTORPANNEN IN FRANKRIJK

Het is reeds de tweede maal na elkaar, dat de visserij in Franse vissershavens te kampen heeft met onzuivere gasolie als gevolg van de aanwezigheid in de brandstof van een bacterie die de oorzaak is van een kleverige neerslag die de filteropeningen verstopt en de injectoren doen vastkomen.

De motoren lopen warm en het toerental zakt. Verder gebruikt men driedubbel maal zoveel olie. Tenslotte moet men op slow binnenkomen en gaan opliggen voor een volledige kuisbeurt van de motor, het uitpompen van de gasolie en het kuisen van de brandstoftank en de toevoeringen.

Dit heeft zich eerder voorgedaan in de Franse vissersplaats Sète en thans in de Franse kleine vissersplaats „Grau du Roi” waar de 40 vissersvaartuigen nu aan de kade liggen.

60% van de gasolieleveringen gebeurde door „Elf”, 30% door Shell en 10% door B.P. Eigenaardig is wel, dat de gasolie van al deze maatschappijen door dezelfde onzuiverheid, namelijk een bacterie die de olie aanwreet, aangetast is.

Het is duidelijk, dat de visserij het hierbij niet heeft gelaten en na aan de onderhandelings-tafel gezeten te hebben, werd „Elf” onmiddellijk bereid gevonden te vergoeden, „Shell” toonde zich minder bereidzaam en „B.P.” wenste niet tussen te komen. Toen het arrondissementsbestuur van de „Gard” zich bereid betoonde voor 11,2 miljoen in de schade tussen te komen, waren ook de twee weerspannige maatschappijen bereid tussen te komen in het overschot elk volgens evenredigheid van hun leveringen.

Op 70 duizend liter brandstof die uitgedrukt werd, heeft men 4,5 ton (!) slijk moeten wegruimen. Voor de 2 scheepswerven van de vissersplaats werden het lange dagen, terwijl men speciale bestellingen moest plaatsen voor het vervangen van chemisen, zuigers, injectoren en injectiepompen. Ondertussen worden in de nationale Franse laboratoria onderzoeken uitgevoerd naar de schuldige bacterie, maar ogenschijnlijk zonder resultaat.

Ook de Franse marine zou reeds gedeeltelijk te doen gehad hebben met deze bacterie, terwijl de zesde Amerikaanse vloot hierdoor eveneens gestoord zou geweest zijn!

Mag men hier misschien over een geheim wapen gewagen? Inderdaad, dit zou een gevaarlijk wapen zijn die werkelijk de vloten, industriën en ganse landen zou kunnen lam leggen.

FORSE UITBREIDING OVER ANDERE VISSERSHAVENS

In laatste instantie vernemen we, dat de zaak van de onzuivere brandstof uitbreiding heeft genomen en andere vissersplaatsen heeft bereikt.

Aldus werd de Franse havenplaats „Sète” terug het slachtoffer van de door een bacterie aange-

taste gasolie.

Bacteriën wreten bepaalde substanties in de gasolie aan en zetten deze om in een kleverige slijkgachtige neerslag. Ook motoren van landbouwtractoren werden besmet.

Ook komen er reeds geruchten door, dat zelfde verschijnselen zijn opgetreden in La Rochelle, Boulogne en les Sables d'Olonnes. Anderzijds werden de reeds gekuiste motoren van het vissersplaatsje „Le Grau du Roi” terug besmet, waardoor een 150 vissers opnieuw geen zee kunnen kiezen.

Ondertussen verneemt men, dat er te Parijs een bijeenkomst zal plaats grijpen tussen de betrokken oliemaatschappijen en scheikundige ingenieurs.

Hoofdingenieur van de staatsdirectie van het biologisch technisch onderzoek en van het milieu, dhr. M. Gattelier, heeft zich in verband met de besmette gasolie reeds naar „Grau du Roi” begeven. Er werd alleen vastgesteld, dat in de geleverde gasolie veel water aanwezig was.

Van elke kamion gasolie, die naar „Grau du Roi” komt, zal nu een monster voor onderzoek genomen worden. De staatssecretaris, dhr. Lengagne, heeft te Sète verklaard, dat de vissers niet in fout zijn en dat de departementale directie voor de hydrocarburen een onderzoek heeft ingesteld.

De vergoedingen zullen moeten ten laste van de oliemaatschappijen genomen worden. Het is echter niet de staatssecretaris die beslist wie aan wie moet vergoeden, maar, zo geen minnelijke schikking uit de bus komt, zal het de rechtbank zijn.

Dit is of kan jaren duren, iets dat alleen nadelig voor de vissers kan uitvallen. Voor de firma's die de herstellingen en het zuiver maken van de motoren op zich genomen hebben, wordt ook met ongerustheid uitgezien naar wie de faktuur zal betalen.

De vissers beweren dat zij niet verantwoordelijk zijn, ofwel dat zij eenvoudig niet kunnen betalen. Zij verwijzen naar de oliemaatschappijen. Deze laatste zouden wel **gedeeltelijk** tussenkomen in een nieuwe olielevering, maar niet in het kuisen der motoren, en in de vervanging van de wisselstukken.

Ondertussen wordt het onderzoek naar de schuldige oliebacterie voortgezet, en wordt tevens nagegaan of een verzuim aan kuisen van de olietanks er ook niet voor een deel tussen zit.

„HET VISSERIJBLAD”

„Het Visserijblad” is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

DE PROFEET „MOON” EN ZIJN VISSERIJVLOOT

In de actualiteit van het ogenblik staat voor de zoveelste maal, de heer Moon, leider en profeet van de Moonsekte. Geen nieuwsje voor een visserijblad zou men zeggen als daar niet het voorwerp van deze actualiteit de visserijvloot aan nieuwe vaartuigen was die door het stadsbestuur van Norfolk in de Verenigde Staten, aan de spreekwoordelijke ketting werden gelegd.

Profeet Moon van de gelijknamige Moonsekte bezit een vloot nieuwe vissersvaartuigen van 83 eenheden, volledig voor de visserij uitgerust.

Al deze kustvissersvaartuigen van ongeveer 10 meter lengte uitgerust met een Mercurymotor van 225 p.k., zijn op de eigen „Moonwerf” gebouwd en de meesten onder hen hebben nog geen water gezien.

Volgens het stadsbestuur van Norfolk, gaat het hier om vaartuigen volledig uitgerust voor de visserij en deze worden dus beschouwd als commerciële belangen dienende.

Op dergelijke goederen moet er dus belasting betaald worden. Voor profeet (?) Moon dienen de vaartuigen voor de godsdienstige opvoeding van zijn getrouwen voor gebeden op zee, en zijn zij bijgevolg belastingvrij.

Het belastingsbedrag dat de stad Norfolk echter hierop heft is ongeveer 2,4 miljoen fr. Heel zeker een peulschilletje voor profeet Moon, dië de zorg heeft over de geldmiddelen van zijn tien duizenden sekteleiden.

Maar Moon is overtuigd van zijn gelijk en gaat het duel verder uitvechten voor de rechtbank, ook al kost hem dit meer dan wat de achterstallige belasting bedraagt. Norfolk dreigt de vaartuigen in openbare verkoop te plaatsen om de belastingen te kunnen innen.

Wij zouden hiervoor zeker weinig belangstelling opbrengen, ware het niet dat het om nieuwe vissersvaartuigen gaat, volledig modern uitgerust en die er maar zo liggen.

En zeggen dat het voor de visser zoveel voeten in de aarde heeft om aan een vissersschip te geraken. Dit vaartuig kost dan wel verscheidene malen de kostprijs van de kleine Moon-vaartuigen, maar toch, een vloot van 83 van deze vaartuigen betekent toch ook reeds heel wat!

Moesten al onze reders profeet zijn, zouden we geneigd zijn te schrijven dat het heel wat minder moeite zou kosten om aan een eigen vaartuig te geraken.

Ondertussen werd de profeet Moon voor belastingontduiking vorige week voor 18 maanden in een gevangenis gestoken.

Steun het
Nieuwbouwfonds van het



KONINKLIJK WERK

IBIS

prk 000-0207440-54

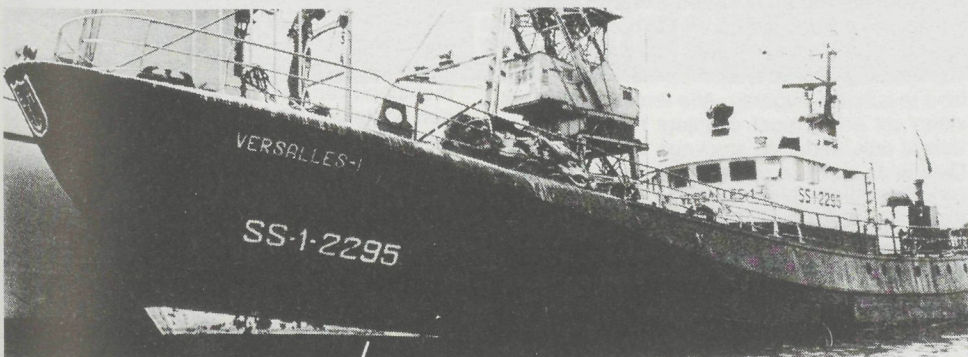
WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIE

■ De Grimsby-landingskompagnie heeft aan 59 lossers een gouden handdruk aangeboden ten bedrage van elk 1,9 miljoen B.fr. Dit is praktisch aan de helft van het losserspersoneel. Dit aanbod valt onder de voorzieningen van het Nationaal Brits Dokkersbond scheidingschema. Dit aanbod is geldig tot 27 juli. De normale uitscheidingspremie is anders 1,2 miljoen B.fr. Niettegenstaande het aantal lossers te Grimsby heden nog slechts 120 bedraagt tegenover 600 in het midden van de zestiger jaren, is het nog te veel voor de verminderde vislossingsactiviteit. De Landingskompagnie kan anderzijds de last van de 120 lossers niet meer dragen die allemaal dienen betaald te worden maar nooit allemaal hoeven ingezet te worden. En zeggen dat de lossers dan nog voor een kleinigheid in staking gaan! De reders hebben het zo gemakkelijk niet, want dan spreken we niet van de honderden kg die wekelijks ongezien via de lossers uit de markt verdwijnen.

■ In 1983 was de makreel de soort waarvan in Groot-Brittannië het meest opgevangen werd, namelijk 18.113 ton. Na de makreel kregen we op de tweede plaats de haring met 14.036 ton. Aan schelvis (kleine) werd in totaal 1.744 ton opgevangen en aan wijting 1.438 ton, 616 en 509. Over alle vissoorten werd in 1983 in totaal 44.411 ton vis opgevangen waaronder ook bijna 7 duizend ton pilchards. Deze gezamenlijke tonnage opgevangen vis, betekent in ton, de totale aanvoer van de Belgische visserij.

■ In twee weken tijd werd een derde Spaanse schipper door de Britse marine opgebracht. Het gaat om de Spaanse grote treiler de „Versalles I”, die wel over een vergunning beschikt om in EEG-watervaten te vissen. Een routineonderzoek aan boord van deze treiler bracht echter aan het licht, dat er een bijvangst was aan schelvis, kabeljauw, wijting, enz. van meer dan 20%, wanneer dit slechts 3% mag bedragen. Het Spaans vaartuig werd naar Fleetwood opgebracht en onmiddellijk voor de rechtbank gebracht waar de schipper zich hoorde veroordelen tot 342 duizend B.fr. boete vermeerderd met 18 duizend fr. kosten en de inbeslagname van de bijvangst. In Engeland laat de bevoegde overheid er zoveel geen gras over groeien als in België.



De grote Spaanse treiler „Versalles I” die wegens ongeoorloofde bijvangst naar Fleetwood werd opgebracht.

(Foto Fishing-News, Highway House, 87 Blackfriars Road London SE1 SHB)

■ Toptreiler in zijn klasse voor de eerste zes maand inzake brutobesomming in de afslag van Aberdeen, is de bijna 29-meter lange treiler „Maureen June” die bijna 39 miljoen B.fr. verwezenlijkte. Als de visprijzen verder redelijk blijven, meent de schipper van de „Maureen June”, zal één miljoen pond over het jaar behaald worden, hetzij zowat 76 miljoen B.fr. Een aardig bedrag toch voor een 28,70 meter lange treiler.

■ Ter hoogte van de Tyne-kust in Groot-Brittannië ging een 11-meter vaartuig op de zalmvisserij over kop, waarbij de schipper verdronk. De tweede opvarende kon gered worden, nadat deze zich gedurende zes uur boven water kon houden door zich vast te klampen aan een ledige plastic watercanister. Hij werd naderhand door een anker-seiner gevonden en ten einde krachten aan boord genomen. Het was toevallig, zegde de schipper van de seiner, dat ik over zee tuurde en plots iemand met de armen zag wuiven. Onmiddellijk werd de kustwacht verwittigd in de hoop ergens de schipper te water te ontdekken, maar verscheidene boten, ter plaatse uitgestuurd, moesten onverrichterzake terug keren. Gezien de wind op zee kracht 7 tot 8 had, was het toch gewaagd vanwege het kleine vissersvaartuig om ter visserij uit te varen.

■ Intussen ging 50 jaar voorbij als we lezen dat de Britse regering bekend maakte dat in 1934 een oorlogsbodem naar de Noorse kust zou gestuurd worden indien dit land niet zou ophouden Britse vissersvaartuigen lastig te vallen even buiten de 3 mijl uit de kust! Inderdaad in deze jaren wenste Noorwegen een 4-mijlszone ingesteld te zien. Ondertussen werd het 200 mijl!

■ Eveneens 50 jaar terug probeerde het Britse leger, éénmaal per week haring aan het leger voor te zetten om de Britse haringafzet te stimuleren. Het Britse leger weigerde dit echter, wat dan door een derde deed zeggen, dat men er eerst best zou aan doen beter de haring te leren bereiden in de Britse militaire keuken.

■ Als gevolg van de dokstaking in Groot-Brittannië zijn de Britse vissers deze maal hiervan niet het slachtoffer geworden. Integendeel, door het feit, dat de invoer van visproducten geblokkeerd werd, zijn de prijzen in de Britse afslagen naar omhoog gegaan. Slachtoffers waren omgekeerd de uitvoerders van visproducten. Het

moet inderdaad niet altijd de visser zijn, die het slachtoffer wordt van alles en nog wat.

■ En opnieuw werd op de afslag in het Schotse Petershead het wekelijks aanvoercijfer geklopt. Ditmaal werd het 1.367.362 pond, hetzij 104 miljoen B.fr. Voor de eerste maal werd boven de 100 miljoen B.fr. gegaan, alhoewel men hier een handje hulp voor nodig had van de vislossers uit Aberdeen, die in staking waren. Hierdoor waren 9 vaartuigen uit Aberdeen aan de afslag te Peterhead. En toch werden nog bijna 2 duizend bennen koolvis en kleine pladijs opgevangen.

E.E.G.

■ De eerstvolgende bijeenkomst van de visserijministers van de EEG zal doorgaan op 1 en 2 oktober. Ook de EEG-administratie heeft zo te zien nood aan een groot verlof.

■ Op de bijeenkomst van de ministers van de Gemeenschap te Fontainebleau kon er geen vooruitgang gemaakt worden kwestie de voorbereidende besprekingen over de toetreding van Spanje tot de EEG. Integendeel zijn de posities aan beide kanten verstrakt. Spanje kwam terug op bepaalde zaken wat de landbouw betreft en dit viel niet in goede aarde bij de Gemeenschap. De landbouw is het grootste probleem bij de onderhandelingen. Wanneer het daar tot een overeenkomst komt, vrezet we dat onze EEG-ministers, assepoester visserij te grabbel zullen gooien. Anderzijds zijn de Spanjaarden zeer taaie moeilijke onderhandelaars, die na een overeenkomst altijd op andere bepaalde zaken terug komen. Met andere woorden, nooit tevreden zijn met hun deel.

DENEMARKEN

■ Door het afwezig blijven van Oostblokschepen op de Schotse kust, werd nog al wat haring in de Schotse afslagen opgevangen. Dit is waarschijnlijk de reden waarom verschillende schepen verleden week Deense havens aandeden en in het bijzonder, de afslag van het Deense „Skagen” om er hun haring op de markt te zetten. De Schotten hadden echter pech omdat ook de Deense haringvissers, met grote vangsten aan de afslag waren, zodat slechts de minimumprijs kon gehaald worden. Zo te zien, een reis voor niets, maar wie niet waagt niet wint.

NEDERLAND

■ Begin juli heeft de omzet de honderd miljoen gulden in de afslag van het Nederlandse Urk overschreden (ruim 1,8 miljard B.fr.). Dit zou zowat 20 miljoen gulden meer zijn dan in de eerste zes maand van 1983. Een verhoging die zeker kan tellen, namelijk met 180 miljoen B.fr. Men schat dan ook dat tegen het einde van het jaar de afslag van Urk de kaap der 200 miljoen gulden voorbij zal gaan, hetzij meer dan 3,6 miljard B.fr. of bijna zoveel als de ganse Belgische aanvoer in waardecijfers uitgedrukt.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

NEDERLAND

■ In de tweede week van juli werd de Nederlandse treiler WR.224 door de Noorse marine opgebracht. Niettegenstaande de WR.224 over een vergunning beschikt om in Noorse wateren te vissen, had de schipper nagelaten de Noorse bevoegde autoriteiten te verwittigen en te melden, dat hij de Noorse zone was binnen gevaren om er de visserij te beëffenen. Alhoewel dit op een zuivere vergetelheid kan berusten zonder enig kwaad inzicht, werd het vaartuig toch door de Noorse marine naar Bergen opgebracht. Het schip werd slechts vrij gelaten nadat een bankwaarborg ten bedrage van 18 duizend gulden (ongeveer 330 duizend B.fr.) werd bezorgd, in afwachting van een uitspraak door de bevoegde rechtsinstantie.

■ De afslag van het Nederlandse Scheveningen wordt uitgerust met twee ultra-moderne veiligheidsklokken die per zender van op afstand kunnen bediend worden. Deze klokken kosten samen 29 miljoen B.fr. (1,6 milj. gulden). Het zaakje zal bekostigd worden naar rato van ongeveer 11 miljoen B.fr., door de afslag zelf (600.000 gulden) en 9 miljoen B.fr. (500.000 gulden) door het Ministerie van Economische Zaken en het bedrijf zelf. In Oostende blijft men in de vissershaven met alles 20 jaar ten achter.

■ Ter gelegenheid van de visserijdagen te Colijnsplaat in Nederland, heeft staatssecretaris Ploeg, die thans de visserij volledig onder zijn bevoegdheid heeft, aangekondigd dat hij deze op 18 augustus met een bezoek zal vereren. Ook de ambassadeur van Zuid-Korea, vergezeld door de Nederlandse gezant in Zuid-Korea, zal op die dag van de partij zijn. Zuid-Korea heeft een duidelijke belangstelling voor de Nederlandse visserij. De visserijdagen in Colijnsplaat gaan door op 17 en 18 augustus.

NOORWEGEN

■ De I.M.O., de Internationale Maritieme Organisatie van de Verenigde Naties, heeft te Malmoë in het noorden van Zweden, een Maritieme Universiteit gesticht, waaraan zowel professoren, zeevaartininspecties, maritieme administrateurs, enz. zich kunnen laten inschrijven voor vervolmaking. Speciaal voor de ontwikkelingslanden zou deze universiteit, voor vorming van kaders, ten eerste van pas komen. Dat Zweden, en in het bijzonder Malmoë hiervoor werd uitgekozen, zeer gekend voor visserijactiviteiten, is zeker geen toeval.

■ In Noorwegen verwacht men, dat de afzet van gekweekte zalm en forel vanaf dit jaar in waarde zo hoog zal liggen als de aanvoer- en afslagwaarde van de Noorse kabeljauw. Dit zou dan in de orde van grootte liggen van bijna 7,5 miljard B.fr. Voor 1985 verwacht men dat de afzetwaarde van de Noorse farmzalm en forellen 8,550 miljard B.fr. zal halen en beduidend hoger liggen dan de afzetwaarde van de voornaamste Noorse vissoort, de kabeljauw. De huidige voortbrengstcapaciteit voor beide zalmachtige soorten bedraagt tussen 50 en 60 duizend ton per jaar. Voor dit jaar zullen terug honderd vergunningen voor farming uitgereikt worden en tegen het jaar 1990 hoopt men het recordcijfer van 80 duizend ton te bereiken.

■ Noorwegen geeft elk jaar verscheidene tientallen miljoenen B.fr. uit voor sloop van vissersvaartuigen en aan toelagen voor de ombouw ervan voor andere doeleinden. Dit alles om de te ruime Noorse vloot in terug in verhouding te brengen tot de beschikbare te vissen kwota. Alleen wordt een uitzondering gemaakt voor de visserscomunauteiten, voornamelijk langs de noordelijke kust en waarvan de economische speciaal steunt op de visserij. Ook voor ombouw van vismeelfabrieken voor andere economische doeleinden worden toelagen verleend.

■ Het Noors parlement heeft zijn goedkeuring gehecht aan de visserijpolitiek die het departement van visserij thans volgt, namelijk het verminderen van de vlootsterkte door het uitsaneren van heel wat treilers om tot een vermindering van de vangstcapaciteit te komen, maar anderzijds het moderniseren en de vernieuwing van de overblijvende vaartuigen. Samen met het uitsaneren van een bepaald aantal treilers, zullen sociale opvangmaatregelen getroffen worden voor de door deze maatregelen getroffen vissers.

■ De zalm- en forellenfarming heeft in Noorwegen wind in de zeilen evenals een mooie toekomst. Een studie verricht door de Noorse Directie van Visserijen, heeft uitgewezen dat in de kweekplaatsen voor zalm en forel, grote winsten gemaakt worden. De mogelijkheid van het maken van winst per ingezette man en per jaar kan tot 1,480 miljoen B.fr. oplopen. Het is begrijpelijk, dat er elk jaar honderden verzoeken om vergunningen voor het farmen van zalm en forellen bij de Directie van Visserijen binnen komen. Er wordt echter niet bij gezegd hoeveel uren per dag, vooral dan dat het zelfstandigen zijn, die aan het werk zijn.

IERLAND

■ In het Ierse Killybegs is een door de curator bevolen openbare verkoop van de apparatuur, materiaal en de machienen van een scheepswerf, niet kunnen doorgaan omdat piketten de toegang tot de werf ontzegden aan de potentiële kopers. Door de rechtbank, die de curator had aangesteld, werden aan de scheepswerf naderhand plakaten aangebracht, meldend dat iedereen die de verkoop zou storen, zou vervolgd worden en met gevangenis bestraft.

■ In het Iers Parlement werd er door verscheidene sprekers op aangedrongen opdat de Ierse minister voor de visserij naar Nigeria zou begeven om de gestockeerde Ierse makreel naar dit land te kunnen invoeren. Alle Ierse koelkamers zitten vol en er moet absoluut ruimte komen. Vooral ook omdat de stockage veel geld kost. Desnoods dient de minister ook Japan te gaan bezoeken om makreel kwijt te geraken. Op de Europese markt kan men slechts de bodemprijs bekomen. We vrezten voor een afzet in Nigeria omdat in dit land een totaal gebrek aan buitenlandse deviezen heerst. Het is ook de reden waarom Nigeria de olielanden van de OPEC niet wenst te volgen om de olieproductie te verminderen, maar integendeel heeft laten kennen, deze productie te zullen opdrijven om aan meer broodnodige buitenlandse deviezen te geraken.

IJSLAND

■ IJsland heeft een overeenkomst met Rusland afgesloten voor de levering van 310 duizend ton geraffineerde olie, te betalen tegen vis en wol. Dit zijn de twee voornaamste uitvoerartikelen van IJsland en in dit verband moeten we toegeven, aan de hand van het met Rusland overeengekomen handelsverdrag dat de IJslanders gehaaiden zakenmannen zijn. Stockagemoeilijkheden levert dit niet voor de IJslandse regering, vermits het de door Amerikanen uitgebate garages en olieondernemingen zijn in IJsland gevestigd, die de olie moeten opnemen.

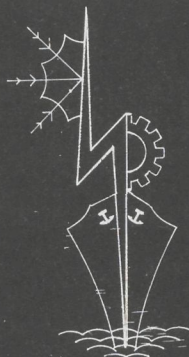
FRANKRIJK

■ In het zuiden van Frankrijk in het departement Var langs de kust, hebben de vissers zich heftig verzet tegen de installatie van een visfarmmerij die de kweek van tong, tarbot en Noorse zalm tot doel heeft. Ze noemen dit een rechtstreekse concurrentie tegen de beroepsvissers. Zelfs een voorstel om een gemengde maatschappij op te richten waar in vertegenwoordigers van de visserij 50%, ja zelfs 51% zouden vertegenwoordigen, werd door de vissers afgewezen. Thans worden deze producten ingevoerd en kosten meer aan het land, dan ter plaatse gekweekt. Of deze vis nu ingevoerd of ter plaatse gekweekt wordt, verandert niets voor de vissers menen de initiatiefnemers.

■ Sinds 7 juli worden de mosselen uit de baai van Vilaine langs de Franse kust, niet meer tot commercialisatie toegelaten. Schuld hieraan is een giftige dinoflagelatiet die het plankton voortgebracht. De verantwoordelijke is de uitzonderlijke toestand van de wateren, te rijk aan zouten, die een overlast aan plankton veroorzaakt en hierdoor een gebrek aan zuurstof. Het eten van de mossel heeft voor gevolg maagstoornissen en zware ongemakken die verpleging noodzakelijk maken. Een zware slag voor de mosselkwekers. Volgens onderzoeken zou de landbouw schuldig zijn door een te intensieve landbouwkultuur en een te groot gebruik aan meststoffen, die dan met de regens, via sloten en rivieren naar de baai afgevoerd worden.

■ De schipper van de Spaanse treiler „Cybèles” die in overtreding genomen werd wegens vissen in Franse wateren zonder vergunning, werd voor de rechtbank van Lorient veroordeeld tot een boete van 330 duizend B.fr. en het in beslagnemen van de netkuil. Zelfde schipper werd reeds veroordeeld in mei van dit jaar voor de rechtbank van het Franse Sables d'Olonnes tot een boete van 200 duizend B.fr. en in juni voor de rechtbank van La Rochelle tot een boete van 400 duizend fr.! Van een recidivist gesproken! Ten ware dat het illegaal vissen genoeg opbrengt de keren dat hij door de mazen van het net glipt.

WERKHUIZEN s.v. S.C.A.P. OOSTENDE



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR „EUROKOTTERS” TOT DE
GROOTSTE BOKKENVAARTUIGEN

S.C.A.P.

*Gratis verzorging van alle
aanvragen bij nieuwbouw*

OOK VOOR HERMOTORISATIE
EN HERSTELLING

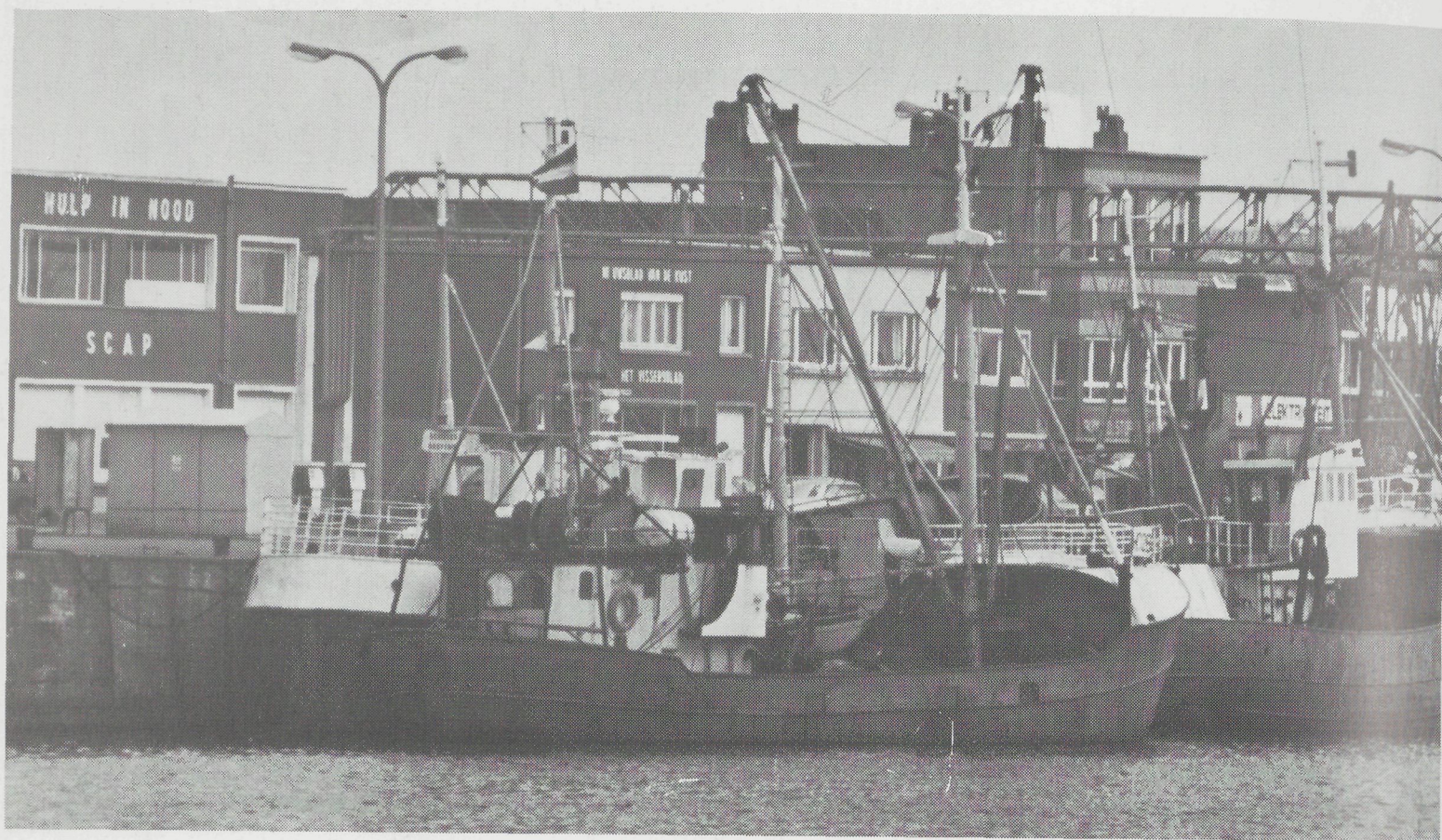
TELEFOON:

OVERDAG: (059) 32.39.79 - 32.08.20

NA SLUITINGSTIJD: (059) 32.31.48 J. PRAET

50.33.27 R. DEDRIE

26.64.99 JOS PRAET



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAL 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



Gedekte risico's:

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



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

