HET VISSERIJBLAD



51e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 24 AUGUSTUS 1984 – NR. 30

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 – TELEFFOON (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 24 augustus 1984 – Nr. 30

BIJNA HONDERD MILJOEN VOOR MODERNISERING VAN ZEEBRUGSE VISMIJN TERWIJL OOSTENDE VERKOMMERT!

Reeds in juni hadden wij het in onze kolommen over 90 miljoen fr. die straks zal gespendeerd worden voor uitbreidings- en moderniseringswerken ten bate van de Zeebrugse vismijn. Overigens een dringende noodzaak gezien de nieuwbouw aldaar niet is af te remmen, waardoor de aanvoerhoeveelheid jaarlijks stijgt en men soms in de knoei geraakt om de verkoop op een vlotte manier te laten geschieden. Daar komt nu verandering in, mede door de actieve rol, die het Brugse stadsbestuur terzake heeft gespeeld door het aanspreken van de bevoegde instanties en de invloeden aan te wenden die hierin een determinante rol kunnen spelen. Wat ook, het Brugse bestuur heeft de slag thuis gehaald. Men kreeg reeds de toezegging dat de Vlaamse deelregering een toelage zal verlenen ten bedrage van 23 miljoen, terwijl er nu verrechtvaardigd optimisme bestaat dat ook de Europese Gemeenschap subsidies zal verlenen voor deze werken. Trouwens, ook andere landen maken op een overvloedige manier gebruik van deze faciliteiten. Alleen, in België zag men dit alsnog niet zo goed zitten tot... Zeebrugge (Brugge) ook haar rechten ging opeisen, een EEG-subsidie aanvroeg voor de geplande verbeteringswerken van de plaatselijke vismijn. En, dat moet gezegd, deze werken omvatten in de eerste plaats de aanleg van 100 meter bijkomende aanlegplaats. Verder wordt een nieuwe koelhal ingericht en bestaan plannen om de veiling electronisch te laten verlopen. Verder wil men het lossen zelf rationaliseren door transportbanden aan te wenden die tot in de ruimen van de vissersvaartuigen reiken waardoor het lossen veel sneller zal verlopen.

Omdat de Zeebrugse vissersvloot steeds verder uitbreidt en de treilers ook groter worden, overweegt men het heraanleggen van de aanlegkade in zig-zagvorm. Hierdoor zullen dan vijftien eenheden kunnen gelost worden i.p.v. nu slechts tien eenheden.

Intussen is men ook bezig met werken aan het visserijdok, meer bepaald het uitdiepen van het dok en het verlengen van het visserijdok met 40 meter waardoor meer ruimte zal ontstaan voor de continu uitbreidende vloot.

Kortom, het licht staat op groen. Het is gepland dat deze werken binnen het jaar zullen aangevat worden en dat ze in 1986 moeten voltooid zijn.

Men ziet het, men roert zich in de Zeebrugse visserijmiddens en dat kan alleen maar de lokale visserij ten goede komen. Helaas, dat kan dan weer niet gezegd worden van de Oostendse mensen die verantwoordelijkheid dragen op het stuk van de zeevisserij. In Oostende is de visserij al aan een zwanenzang toe, zeg maar op sterven na, dood. Het is dus duidelijk dat, indien niet bij hoogdringendheid kordaat wordt opgetreden, de Oostendse visserij straks nog alleen een brok foklore zal zijn. Misschien met enige charme maar economisch bekeken zal een van de voornaamste industrieën van onze kuststreek zijn weggevallen. Er wordt immers door het stadsbestuur niets gedaan om de malaise te keer te gaan. Vandaar onze vraag...

WAAR BLIJFT OOSTENDE?

We herinneren ons nog levendig de sirenezang, die uitging van het nieuwe stadsbestuur nadat dit op 1 januari 1983 aan de macht kwam. Men had het toen over modernisatie van de vismijn, van het vlotdok in de vissershaven, de modernisatie van het vislossen en zo meer. Het moderniseren en nuttig maken van het tweede vlotdok, aanpassingen van de accomodaties op de H. Baelskaai, de Victorialaan, enz. Ondertussen had het Visserijblad, zowel vóór 1983 als bij verscheidene gelegenheden na het aankomen van het C.V.P.-P.V.V.-kollege, gewezen op de vele mogelijkheden om van een zeer grote toelage te kunnen genieten van de FEOGA voor moderniseringswerken aan en in de vismijn. Zoals we hierboven schreven, is Brugge niet bij de pakken blijven zitten en op weg, om niet alleen wat de aanvoer betreft, maar ook wat de aanlegakkomodaties aangaan, en de afslagmogelijkheden, Oostende ver achter zich te laten. Het is duidelijk dat dit een weerslag zal hebben op de verkoop en de visaanvoer te Oostende die, laten we het vrank en vrij zeggen, nog recht gehouden wordt dank zij schepen uit Zeebrugge en Nieuwpoort.

En wat doet men er te Oostende aan? Totaal niets! Integendeel, men laat de toestanden en de akkomodaties, die reeds ver van schitterend zijn, totaal verkommeren. Oostende zit met een tweede visserijdok, dat niet gebruikt wordt, tenzij voor 75% door een baggermaatschappij, waar de havenkapitein ook expert en technisch raadgever van is. Daarbij voor 25% voor het afmeren van afgedankte schepen, die er liggen te rotten en waar-

(Vervolg volgende blz.)



RESTAURANT 'T SCHUURKE

Voorhavenlaan 20, Oostende – ✆ (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 berschikking voor alle feesten.
alsook bij U thuis of in uw zaak.

Neem kontakt met Guido Devolder
't Schuurke ✆ (059) 32 36 03 (10885N)

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
✆ 32.00.07

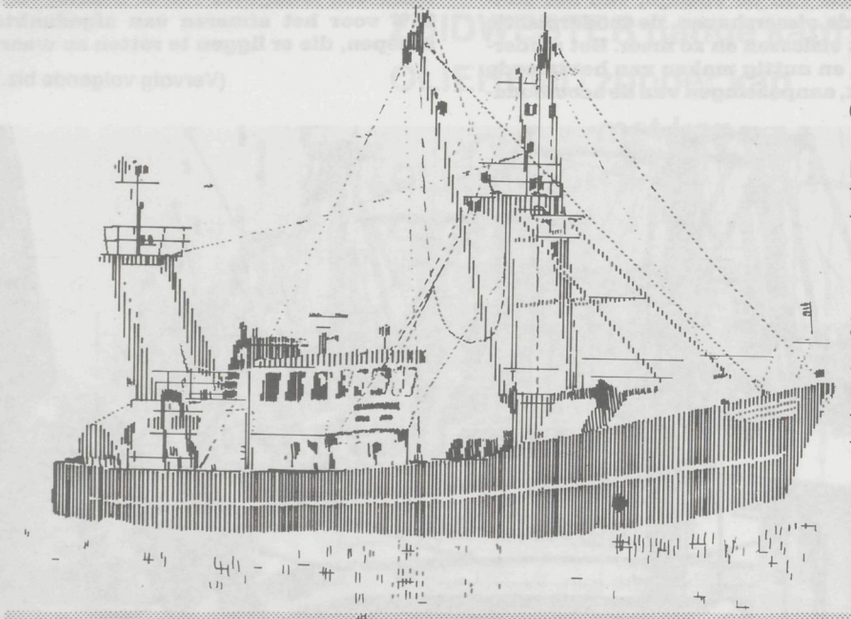
het koudste
het best bewerkbaar

Voor uw AANKOPEN van
PLASTIC BENNEN
(voor visserij en vishandel)
RUBBER REDDINGVLOTTEN
MAZOUT — SMEEROLIEN
BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD
MAZOUT- en OLIEFILTERS
KUNSTVEZELS — TOUWWERK
GARENS en NETTEN
BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI
(voor schepen, auto's, vrachtwagens)
BIJ

S C A P SV

HENDRIK BAELSKAAI 27 – OOSTENDE

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

van het geen verwondering zal baren als eerstdaags één dezer schepen aan zijn meerplaats zal zinken. Het lichten zal dan voor de stad Oostende zijn, want de huidige eigenaars, zoals onder meer een avontuurlijke Spanjaard, zullen hiertoe wel zelf niet in staat zijn en niet solvabel om dit te doen. Moest men verder te Oostende onder meer de toepassing eisen van het K.B. van 20 april 1976 inzake de akkomodaties en hygiënemaatregelen voor de be- en verwerking van de vis, dan mag men de Oostendse vismijn radikaal sluiten. Men moet inderdaad in de pakhuizen beschikken over een aanvoerlokaal, een verwerkingslokaal, een lokaal voor het conditioneren en het verpakken, een koelinrichting met voldoende kapaciteit, een lokaal voor verzending, een bureau, een speciale goed sluitende ruimte of recipiënten met deksel voor het bergen van de afval, een speciale met sleutel afsluitbare ruimte voor de inbeslaggenomen vis, een speciale met een sleutel afsluitbare ruimte voor de in observatie te houden vis, kleed-, was- en douchegelegenheden en toiletten voorzien van waterspoeling indien er werknemers zijn, gelegenheid en voldoende voorzieningen voor het reinigen en het ontsmetten van recipiënten en voertuigen, één met sleutel afsluitbaar lokaal dat UITSLUITEND ter beschikking van de veterinaire dienst staat, enz.

Het is duidelijk dat Oostende er in het geheel niets aan gedaan heeft, wat de in huur gegeven akkomodaties betreft.

Verder hebben we reeds de opmerkingen gemaakt, dat het regelmatig her en der in de vishalle doorregent, dat men in de vloer van de afslag en vóór de werkhuizen SCAP bij herhaling te maken heeft gehad en nog heeft, met verzakkingen, dat er niet voldoende afmeerplaatsen zijn en vaartuigen daarom meer dan eens gaan liggen aan kaden waar bevoorradingsfirma's de ruimte benodigen voor het bevoorraden van de schepen, dat er sedert tien jaar geen zorg besteed wordt aan het uitbaggeren van het visserijdok, niettegenstaande meer en meer schepen met grote diepgang gebouwd worden, dat de stad Oostende niets doet om bedrijven aan te trekken, noch om het vreemde vissersschepen gemakkelijker te maken Oostende als aanvoerhaven te gebruiken en zo meer. We kunnen het lijstje nog langer maken, maar menen dat hetgeen we hierboven reeds opgegeven hebben meer dan ruim genoeg is, om onze wroede stadsmagistraten in hun hemd te zetten.

Pas nu is er opnieuw iets ernstigs met de grote slipway gebeurd, gevolg van een grote verwaarlozing door de stad Oostende.

En dat is de modernisatie van onze vissershaven!

Triestiger kan het niet.

Oostende kan gelukkig nog bogen op het aandoen van de middenslagschepen uit Nieuwpoort en voorlopig van vissersvaartuigen met als thuishaven Zeebrugge, omdat men daar bezig is aan de verlenging van de haven en de vismijn. Het is evident dat Oostende, minstens de vaartuigen met als thuishaven Zeebrugge zou kunnen gaan verliezen zo men er te Zeebrugge in slaagt de plaatselijke akkomodaties, het afmeren, het lossen en de verkoop aantrekkelijker en vlugger te laten geschieden. En daar bestaat inderdaad tegen einde volgend jaar een zeer grote kans toe.

Het is dus meer dan „vijf voor twaalf" wil Oostende daar nog iets aan doen. Nochtans beschikt de Oostendse vissershaven over heel wat meer ruimte en mogelijkheden om het de visserij aantrekkelijk te maken. In elk geval zijn er meer mogelijkheden dan te Zeebrugge. Daarom is het niet alleen spijtig dat Oostende er niets aan doet, het is zelfs misdadig ten opzichte van de te Oostende gevestigde visverwerkingsbedrijven, ten opzichte van de bevoorradingsfirma's en van de tewerkstelling, en het is vooral een slag onder de gordel voor die firma's en/of maatschappijen, die nog investeren of trachten te investeren in en om de Oostendse vissershaven. Ondertussen ligt er nog veel industriegrond vaag, die in andere omstandigheden zeker grote toekomstmogelijkheden had geboden.

Welke nieuwe zwanenzang mogen we nu opnieuw op dit grievend artikel van het stadsbestuur verwachten?

P. Vandenberghe

KOMT ER TOCH 20% BIJVANGST OP DEENSE INDUSTRIELE VISSERIJ?

Voor het ogenblik is de toegelaten bijvangst bij de visserij voor industriële doeleinden bepaald op 10%.

Van de E.E.G.-lidstaten mogen we praktisch zeggen, dat het de Denen zijn, die aan industriële visserij doen, vooral op smelt, sprot, Noorse pout om maar de voornaamste te noemen.

Volgens Denemarken worden hun industriële vissers echter zwaar geremd in hun visserij door een te laag procent aan bijvangst wat een normale visserij niet altijd mogelijk maakt.

Daarom ook zal een voorstel van Denemarken uitgaan om de toegelaten bijvangst op te trekken tot 20%.

Thans hebben Britse kringen vernomen, dat deze kwestie zou behandeld worden op de bijeenkomst van de visserijministers te Brussel op 10 september, en dat er veel kans bestaat dat Denemarken de verhoging in de wacht sleept.

De grote Schotse Redersfederatie S.F.F. is dan ook reeds in het verweer gekomen, want de Denen vissen hoofdzakelijk in gebieden waar de Schotse vissers hun netten voor verbruikersvis uitwerpen.

Deze Federatie heeft dan ook reeds een onderhoud aangevraagd met de Schotse visserijminister, Lord Gray.

Een eventueel optrekken van de bijvangst van 10% tot 20% zal zware gevolgen hebben voor de vissers die vis voor menselijk verbruik vissen.

Officieel voeren de Denen 250 duizend ton industriële vis aan, zonder te spreken van de sprot en de jonge haring die dezelfde weg opgaat.

Op basis van deze 250 duizend ton betekent een bijvangst van 10% toch nog altijd 50 duizend ton verbruikersvis, en dan vooral jonge vis, die op volwassen vis een veelvoud hiervan zou betekenen en waarvan heel wat aan het voortzettingsproces zou kunnen deelnemen.

Heel wat Deense vaartuigen werden reeds door de Britse marine opgebracht wegens overtreding van de regel op de bijvangst. Sommigen haalden echter, uitzonderlijk 30 tot 40% bijvangst aan vis voor menselijk verbruik.

De Deense vloot dient nu bepaalde gronden te mijden, waar er wel aan industriële visserij kan gedan worden, maar waar er een te grote bijvangst aan andere vis voorkomt.

Indien de 10% opgetrokken wordt tot 20%, zullen de vangstmogelijkheden en de gebieden waarop Deense industriële visserij mogelijk wordt, gevoelig uitbreiden.

Men neemt aan in Schotse kringen, dat de Denen aldus zeker 500 duizend ton zouden bereiken in hun industriële visserij, hetgeen een bijvangst van 100.000 ton betekent, of mogelijkheden voor dergelijke bijvangst. Dit is het equivalent van meer dan twee maal de totale Belgische aanvoer!

In dit geval herinneren we er aan, dat alle landen-lidstaten, behalve dan Denemarken, bij de start van de E.E.G.-visserij, het roerend eens waren dat de industriële visserij langzaam aan moest gebannen worden.

De bespreking voor een mogelijk optrekken van de bijvangst bij de industriële visserij, komt dan ook als een verloochening van deze gezonde politiek over.

Het zou dus onbegrijpelijk zijn, ja zelfs misdadig, dat er een beslissing zou kunnen genomen worden ten gunste van de Deense industriële visserij. De Schote Redersfederatie zal dan ook, in haar bijeenkomst van 24 augustus met de Schotse visserijminister, deze laatste uitnodigen zijn verantwoordelijkheid ter zake op te nemen.

Als er ergens een veto van doen is, dan is het zeker wel in dit geval. Het zijn zelfs niet alleen de Britten, die ter zake onverbiddelijk zouden moeten zijn, maar ook alle andere visserijministers en/of ministers die de visserij onder hun bevoegdheid hebben.

Ook van onze vertegenwoordigers verwachten we een harde opstelling ter zake. Een toegeven aan de Deense stemmingmakerij of zelfs aan Deense chantage, zullen we zeker aan de kaak stellen, want dit houdt een werkelijke aftakeling van de huidige, reeds karige visserij in.

P. Vandenberghe

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 –

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

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

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

★

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

★

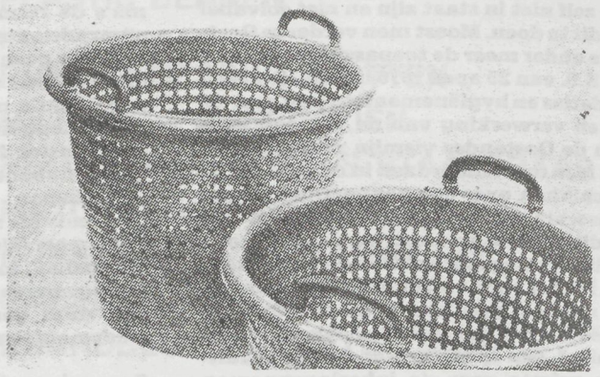
Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

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

Hand in Hand

Tijdokstraat 34, Zeebrugge ✆ 050/54.41.17



Neem de magnesium daar waar hij is

Natuurlijk gashoudend mineraal water, één der rijkste aan magnesium

HOELANG NOG DE WILLEKEUR VANWEGE VISKEURDER IN OOSTENDSE AFSLAG?

De dierenarts-viskeurder heeft zich weer eens door een willekeurig optreden in de Oostendse afslag ter gelegenheid van de keuring van de vis, aangebracht door een Deense wrakkenvisser, onderscheiden.

Normaal is het zo, dat de veearts-viskeurder, wat de keuring van de vis betreft, zich houdt aan de sanitaire deugdelijkheid en de versheid van de vis, vooraleer hij een certifikaat op de ben legt met als opschrift „geschikt voor menselijk verbruik".

De term „gaafheid„ schijnt echter een grote lading te dekken bij onze Oostendse viskeurder, de heer Casier, die een partij Deense vis, nadat deze gefileerd werd, afkeurde.

Elkeen, **behalve de heer Casier**, weet dat de vis van de Deense wrakkenvissers, bijzonder vers is.

De betrokken vis was echter aan de zachte kant en, bij het in filet trekken, kwamen er nog al brokken bij te pas.

Reden voor onze viskeurder om deze partij af te keuren.

Waarschijnlijk heeft die mijnheer nog nooit gehoord of horen spreken over vissalade, „fishsticks", enz... waarbij het om losse vis gaat.

Welnu, we kunnen duidelijk stellen dat betrokken vis, die uiterst vers was, hiervoor zeker best in aanmerking kwam.

Anderzijds spijt het ons ten zeerste dat het K.B. van 30 april 1976 niet nader bepaalt, wat men onder gaafheid dient te verstaan. In elk geval zeker niet wat de heer Casier er onder verstaat.

Inderdaad dan moet alle vis die gevijld is, gekwetst is of een kap mede gekregen heeft, afgekeurd worden, ten minste als de betrokken viskeurder konsekwent met zichzelf wil zijn.

We vonden het anderzijds wel spijtig, dat juist van de Deense aanvoer alleen, ook van niet-afgekeurde vis, een ben gefileerd werd. Vooral daar dit nu reeds bij herhaling gebeurde, telkens van de Deense vis alleen.

Het zou opvallend zijn moest de Deense reder er zijn konsekwenties niet uit trekken. We menen dat dit ondertussen reeds gebeurd is, want we hebben betrokken vaartuig niet meer aan de Oostendse afslag gezien.

Het is evident, wanneer dit gebeurt en men dan de gefileerde vis ostensief in de afslag ten toon stelt, visfilets die dan nog niet bijzonder goed getrokken werden, ook waarschijnlijk wel omdat de fileerder wist wat de viskeurder van hem verwachtte, dat de kopers zich dan vragen beginnen te stellen.

Men vraagt zich af wat de veearts aan die vis gezien heeft om een ben te laten fileren en deze ben dan voor kennisname aan de kopers tentoon stelt.

Men doet zoiets niet als er niet een zeker verdacht hiertoe aanleiding heeft gegeven. Dit is natuurlijk voldoende opdat de kopers omzichtig worden, hetgeen zich dan vertaalt in een afwachtende en voorzichtig houding vanwege de kopers.

Duidelijk is dat dit zich ten nadele van de Deense vissers, wreekt in de prijsvorming, waarvan steller dezes ooggetuige was.

Een veearts boven zijn toeren

Toen een groepje belangstellenden zich rond de afgekeurde ben vis verzameld had, kwam plots en onverwachts, mijnheer Casier toegeschoten waarbij hij zijn banbliksem voor ons blad niet spaarde. Ook met de andere omstaanders kwam hij in konflikt.

We vragen ons af wat betrokken mijnheer bezielde om deze mensen het zwijgen te willen opleggen en zelfs te bedreigen wegens het bewust verwekken van kabaal, terwijl men enkele meters verder nog niet eens wist waarover betrokkenen het hadden!

In dit geval moeten we de heer Casier zeker terecht wijzen, dat ook de welvoegelijkheid hem past en hij zeker niemand het zwijgen mag noch kan opleggen.

Hij heeft een gelegenheid laten voorbijgaan om zich op de hoogte van zijn taak te tonen, terwijl hij zich nu zeker kleingeestig en zielig heeft aangesteld. En waar blijft de Vereniging van Visgroothandelaars en de Rederscentrale om nuttig op te treden?

De tegenexpertise... een lachertje!

Een geïjkte uitdrukking van de heer Casier is onder meer dat het elkeen vrij staat om een tegenexpertise van de afgekeurde vis te laten uitvoeren. We antwoorden hier onmiddellijk op dat dit een lachertje is.

In de eerste plaats omdat, zo de twee expertisen tegengesteld zijn, het de onmiddellijke chef van de veearts is die zich dient uit te spreken. Deze uitspraak zal dan natuurlijk in het beste geval, uren op zich laten wachten, want de provinciale hoofdinspecteur hangt zeker ook niet aan een draadje, en staat ter vismijn niet te wachten.

Verder dient men ook nog een veearts te vinden die bereid gevonden wordt om als tegenexpert op te treden. In dit verband hebben wij eens een veearts verzocht een tegensprekelijke expertise te komen uitvoeren over een partij afgekeurde vis (door dezelfde heer Casier) en waarvan de reder staande hield, dat deze partij zeker geschikt was voor menselijk verbruik.

We hebben toen kontakt opgenomen, aan de hand van de telefonische lijst van de veeartsen, met vijf van deze heren, waarvan er tenslotte één bereid gevonden werd naar de vismijn te komen, maar dan na ... zijn consultaties!

Deze heer zou rond elf uur naar de vismijn komen, maar om half-een was hij er nog niet, terwijl er telefonisch niet meer werd opgenomen.

Ondertussen stond de vis daar tot na de middag en gaf de reder er de brui aan.

Het was vooral, toen de verzochte veeartsen vernamen dat in laatste instantie het Provinciaal Hoofd van de Veeartsenorde zich dan naderhand diende uit te spreken, dat de meesten voor de eer bedankten.

Ook zij waren de mening toegedaan, dat het hoofd van deze dienst zijn eigen bediende-veearts moeilijk in het ongelijk kon stellen. Opvallend was toen de carrentie van de Rederscentrale, die zich totaal afzijdig hield, in plaats van zich ten dienste te stellen van betrokken reder, die toch een lid is.

Toen hebben wij er op gewezen, dat de Rederscentrale een afspraak moest maken met een onafhankelijke expert om zich, in betwiste gevallen, ten dienste te houden voor tegenexpertisen. We weten niet of dit na al deze jaren, reeds gebeurde?

Het is altijd zo, dat wijzigingen aan de reglementen ten voordele van een vlottere afhandeling en vooral van een onafhankelijke afhandeling slechts door spektakulaire acties kunnen afgedwongen worden.

We zien dit echter nog zo rap niet zitten. Daarvoor is, minstens onze visser veel te individualistisch aangelegd en ... te braaf.

In een ander land, zou dat zo niet aflopen.

Het Duitse puntenstelsel

In bepaalde landen gebeurt de viskeuring volgens een puntenstelsel. Men geeft een aantal punten op basis van het uitzicht van de vis, de glans der ogen, de toestand van de kieuwen, de gaafheid van de vis, enz...

Men moet in elk dezer gevallen een bepaald aantal punten behalen, die wel eens aan de lage kant mag zijn, maar ook voor de totaliteit dient men aan een vastgesteld aantal punten te komen. Naar het schijnt sluit dit bepaalde willekeur uit en zou deze manier van keuring heel wat meer waarborgen bieden voor de visser.

Wanneer komt in België een onderzoek inzake de willekeur zoals in huidig geval en wat gedaan om elkeens rechten te vrijwaren?

HOOGWATERBOEKJE 1984

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijen 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.

MODERNISERING OOSTENDSE VISMIJN

Verleden maand stelde het gemeenteraadslid, de heer Laridon een schriftelijke vraag aan het Oostendse Schepencollege in verband met de modernisering van de Oostendse vismijn.

Wij zelf hebben reeds bij herhaling op deze nagel geklopt en het verheugt ons dan ook dat dit thans aan de orde van de dag komt, ook al weze het nog louter via schriftelijke vragen door gemeenteraadsleden ingediend bij het Schepencollege.

De vraag van de heer Laridon luidt als volgt:

„**Betreft:** E.E.G.-steun voor Belgische landbouw- en visserijprojekten - toestand Oostendse vismijn.

De Europese Commissie te Brussel heeft 102,2 miljoen ter beschikking gesteld voor Belgische ontwikkelingsprojecten, waarvan twee betrekking hebben op de visserijsector, gezamelijk voor 4,6 miljoen, wat verhoudingsgewijs eerder miniem is.

Voor de bouw van een visverwerkingsbedrijf voor de firma Alfons Derycke te Oostende, werd een toelage toegekend ten bedrage van 2,6 miljoen B.fr. Voor de uitbreiding van het visverwerkend bedrijf p.v.b.a. Verniest te Knesselare werd 2 miljoen toegekend. De overige 97,6 miljoen fr. gingen naar landbouwprojecten.

Ook door openbare besturen kan beroep gedaan worden op E.E.G.-steun. Dit gebeurt regelmatig en wordt regelmatig toegekend in de ons omringende landen, voor modernisatie, uitbreiding of nieuwbouw van vismijninstallaties en -accomodaties, infrakstruktuur, verlenging kaaimuren, bouwen van pieren en meerplaatsen, enz...

Onze stedelijke vismijn is dringend aan een modernisering toe. Ik denk hier meer bepaald aan het herstellen van het dak van de vishal, aan de infrastruktuur van de pakhuizen, aan de sanitaire voorzieningen, enz...

Mag ik dan ook vragen, hoever het staat met het projekt „modernisering vismijn" en werd hiervoor gebruik gemaakt van de geboden E.E.G.-steun?

Antwoord: Met betrekking tot de modernisering van de vismijn wordt momenteel gewerkt aan een beschrijvend dossier en bijhorende plannen. Zodra de voorstellen de instemming krijgen van een technisch bevoegd comité wordt werk gemaakt van een subsidie aanvraag.

Nota van de Redactie:

Als de visserij te Oostende zal moeten wachten op de Stad Oostende om de vismijn, de infrastructuur en de vissershaven te zien moderniseren, dan heeft men het nog voor vele jaren.

In dit geval is Brugge, voor haar vismijn te Zeebrugge, niet bij de pakken blijven zitten en daar komt al aardig schot in de zaak. Het is door de toenemende verwaarlozing van de Oostendse vismijn gedurende zoveel op elkaar volgende legislaturen, dat Oostende reeds de eerste plaats als aanvoerder van vis, zowel wat de kwantiteit als de waarde betreft, aan Zeebrugge verloren heeft.

Daar deed men het, in moeilijker omstandigheden heel wat beter.

Ook nu weer is het antwoord van het Oostends Schepencollege nietszeggend. Een antwoord voor de goedgelovigen, waarmede men alle kanten uit kan en waarbij men zich tot niets verplicht.

Hoe ver men intussen met deze studies gevorderd is, aan wie deze opdracht gegeven werd, of er een wedstrijd voor een beste ontwerp uitgeschreven werd, enz., daar heeft „Jan en Alleman" het raden naar.

Nu kan men reeds schrijven, zonder gevaar voor tegenspraak, dat het niet meer voor de jaren tachtig kan. Ondertussen loopt men dan kans dat het E.E.G.-subsidiekraantje tegen deze tijd dicht gedraaid zal zijn.

We verwijzen in dat verband ook naar een artikel welke we omtrent de **triestige** toestand van de Oostendse Vissershaven in ons blad van heden weergeven.

Dit en niet de vele woorden van ons stadsbestuur geeft een staaltje weer van het verschil van werkkracht tussen Oostende en Brugge, waar veel minder woorden de nek gekraakt worden, maar gewerkt wordt met alle middelen ten nutte.

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 kontakt op met uw „G"-bankkantoor

GENERALE BANKMIJ - BANK VAN MIJ

VERANDERINGEN IN OFFICIELE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN

Maand juli 1984

Verandering van eigendom:

Z.536 „ZEEVALK"
Eigendom: DEMUNTER Jackie,
Van Maerlantstraat 20,
8390 KNOKKE-HEIST
Zeebrief: 3.7.1984.

Z.162 „VAN DYCK"
Eigendom: DOBBELAERE Daniël-RYS,
Elizabethlaan 320,
8390 KNOKKE-HEIST
Tel. (050) 51 34 39
Zeebrief: 12.7.1984.

Z.43 „PANDORA"
Eigendom: P.V.B.A. Rederij DE BOUNTY
Graaf Jansdijk 219,
8390 KNOKKE-HEIST
Tel. (050) 60 96 00
Zeebrief: 13.7.1984.

Z.44 „DE CAINE"
Eigendom: P.V.B.A. Rederij CAINE
Marktstraat 26,
8390 KNOKKE-HEIST
Tel. (050) 51 31 74
Zeebrief: 13.7.1984.

Verandering van eigendom + thuishaven:

Z.494 „LUCKY STAR" wordt
O.494 „LUCKY STAR"
Eigendom: P.V.B.A. EUROB,
Buurtspoorwegstraat 2,
8401 BREDENE
Tel. (059) 32 01 54
Zeebrief: 16.7.1984.

Geschrapt:

Z.34 „TWILIGHT"
Eigendom: Pater BIL P.V.B.A.
Steenstraat 69,
8390 KNOKKE-HEIST

Verandering uitrusting:

O.192 „LYDIE-MADELEINE"
Boomkorvisserij i.p.v. Plankenvisserij.

ZWARE BRAND AAN BOORD VAN SLEPER-HOPPER-ZUIGER „VLAANDEREN XVIII"

Vorige week, in de nacht van vrijdag op zaterdag is omstreeks 23 u. zware brand uitgebroken aan boord van de sleper-hopper-zuiger „Vlaanderen XVIII" van de onderneming Baggerwerken Decloedt.

De brand ontstond nadat zich aan boord van het vaartuig, de grootste eenheid in zijn soort van de Belgische vloot, een ontploffing had voorgedaan. Door die ontploffing is één van de opvarenden om het leven gekomen.

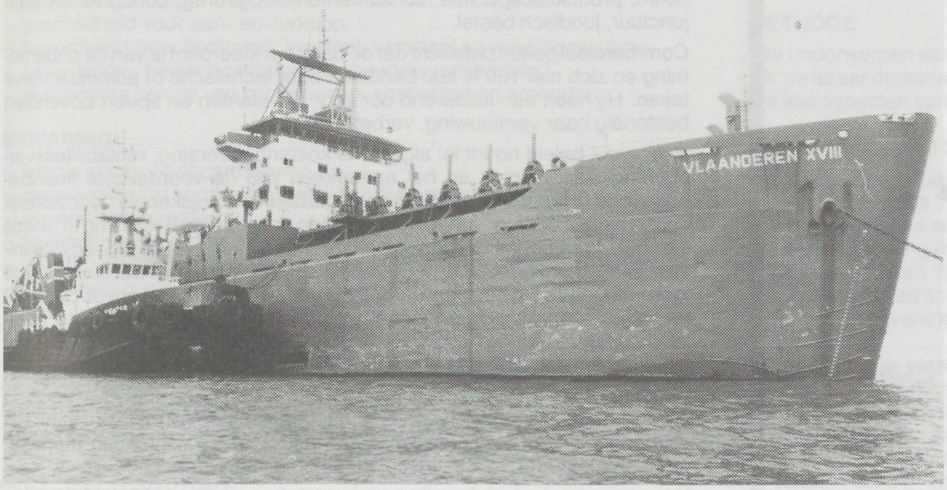
De eigenlijke feiten deden zich voor in de motorkamer waar, wegens een alsnog ongekende oorzaak, een olieleiding is gesprongen. Door de ontploffing ging meteen een zware brand woeden in de machinekamer.

Met eigen blusmiddelen werd de brand onmiddellijk te keer gegaan door de opvarenden van de „Vlaanderen XVIII" terwijl van buitenuit spoedig assistentie kwam opdagen van gespecialisserde vaartuigen die naar de plaats van de ramp waren afgevaren. Op het ogenblik van de gebeurtenissen was de „Vlaanderen XVIII" werkzaam in het Pas van het Scheur.

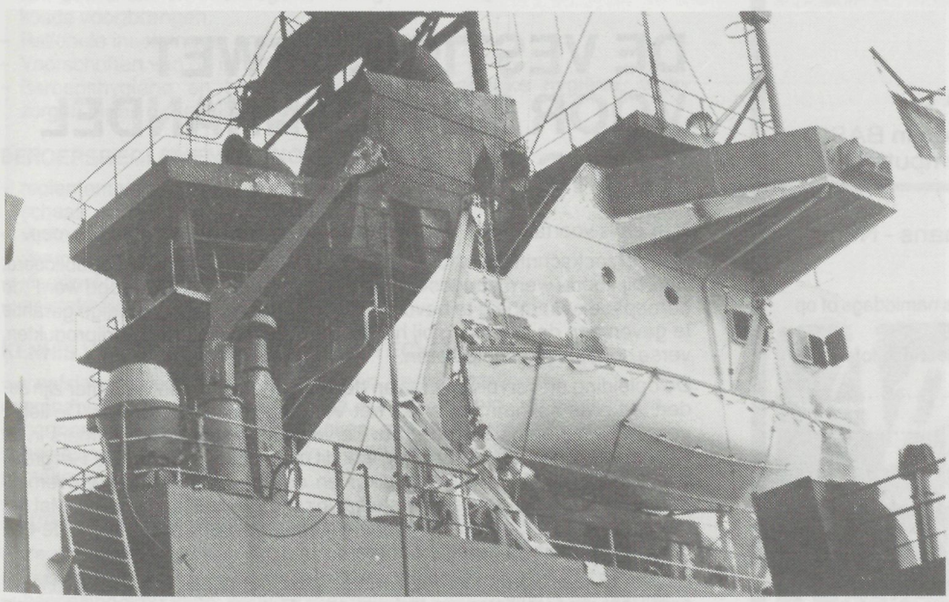
Niettegenstaande enorme inspanningen kon niet vermeden worden dat de brand zich verplaatste naar diverse accomodaties die zeer zwaar geteisterd werden. Men spreekt van tientallen miljoenen schade, want pas zaterdag in de voormiddag slaagde men er in de brand te bedwingen. Toch flakkerde deze hier en daar nog even op.

In de loop van de zaterdag diende men nog een gedeelte van de bemanning van boord te halen bij middel van helikopters van de Luchtmachtbasis te Koksyde, hetzij door overstappen aan boord van de bijgekomen „Vlaanderen XXI" van dezelfde maatschappij.

Tengevolge van deze scheepsramp werd het scheepvaartverkeer van en naar Antwerpen, via het Scheur, voor meerdere uren ontregeld en zelfs volledig lam gelegd.



De zandzuiger „Vlaanderen XVIII" waarop in de nacht van vrijdag op zaterdag brand uitbrak. Een bemanningslid kwam bij de brand ten gevolge van ontploffing om het leven.



De schade aan de brug van de zandzuiger „Vlaanderen XVIII".

LEO VERHAEGEN OP RUST

Met ingang van 23 augustus is de heer Leo Verhaegen op rust gegaan na een ruim veertigjarige loopbaan in dienst van diverse ministeries en het Provinciaal Bestuur van West-Vlaanderen.

De heer Leo Verhaegen werd geboren te Laken op 23 augustus 1919 en in 1941 trad hij in dienst van het Ministerie van Landbouw. Nog datzelfde jaar evenwel stapte hij over naar het departement van Binnenlandse Zaken en Volksgezondheid waar hij tot 1944 in diest bleef, jaar waarop hij gemuteerd werd naar het Ministerie van Ravitaillering tot in 1948.

Het was tenslotte in 1948 dat hij in dienst trad van het Provinciaal Gouvernement van West-Vlaanderen waar hij achtereenvolgens werkte als opsteller, onderbureauchef en bestuurschef.

In december 1954 werd hij aangesteld als kabinetchef van de Gouverneur en in die functie werkte hij onder de Gouverneurs Ridder P. van Outryve d'Ydewalle, L. Van Ackere en O. Vanneste.

De heer Verhaegen werd, wegens zijn voorbeeldige staat van dienst, vereremerkt met onderscheidingen zoals de Burgerlijke Medaille eerste klasse, het Burgerlijk Kruis eerste klasse, Ridder in de Kroonorde en Ridder in de Leopoldsorde.

Thans is de heer Verhaegen op rust gegaan en meteen is een zeer verdienstelijk ambtenaar verdwenen uit de proviciale administratie. Wij wensen de heer Verhaegen nog vele jaren genot van een verdiende rust.

Toekenning van de brevetten, diploma's, certificaten en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart. - Data der examens

In uitvoering van artikel 40 van het koninklijk besluit van 21 mei 1958, worden de data der examens tot verkrijging van de brevetten en diploma's in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart vastgesteld als volgt:

Zeevaartschool Oostende

Op 3 september 1984:

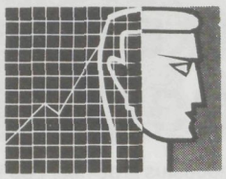
a) examen van kapitein ter kustvaart;
b) examen van yachtnavigator;
c) examen van yachtman.

Op 10 september 1984:

a) examen van matroos-motorist;
b) examen van motorist.

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.



VORMINGSINSTITUUT

101 cursussen

in avond- of weekendonderwijs o.a.

SOCIAAL-EKONOMISCHE DIENSTVERLENING

- boekhouder
- belastingconsulent
- makelaar in onroerende goederen
- expert in onroerende goederen
- expert in energiebesparing

ELECTRICITEIT EN BOUW

- installateur van centrale verwarming
- elektrotechnisch installateur
- monteur toegepaste electronica
- digitaaltechniek - microprocessoren
- technicus in industriële elektronica
- radio- en televisiemonteur-hersteller
- videotechniek
- koeltechnicus
- hersteller van warmtepompen
- technicus in air conditioning
- technicus in alternatieve energie
- installateur voor gasverwarming
- oliebrandertechnicus
- gasbrandertechnicus
- schoorsteenonderhoud

VOEDINGSSECTOR + TOERISTISCH ONTHAAL

- bereider verkoopklare gerechten
- videtaillist
- visbereider
- hotelhouder
- restauranthouder
- kampeerterreinuitbater
- voedingsdetaillist

HANDEL EN DIENSTEN

- detailhandelaar
- tekstieldetaillist
- handelaar in brandstoffen
- manègehouder
- hondentrimmer
- antiek
- dameskapper - herenkapper

COMPUTERPROGRAMMA

Computertoepassingen, programmeren in BASIC, tekstverwerking, aankoop van een computer...

TALENOPLEIDING

Frans - Engels - Duits - Spaans - Italiaans - Nederlands voor anderstaligen - Russisch

- meestal in avondondrwijs voor sommige groepen 's namiddags of op zaterdagvoormiddag - vanaf 24 september tot Pasen.

Wij starten opnieuw in september: vraag nu een uitgebreide folder.

Naam: .....

Adres: .....

wenst informatie over: .....

VORMINGSINSTITUUT KMO

G. JUNGBLUTHLAAN 2, OOSTENDE

VORMINGSINSTITUUT K.M.O.

Jungbluthlaan 2, 8400 Oostende.
Tel. (059) 70.67.37

SUCCESVOL ONDERNEMEN IS MANAGEMENT

Het aanpassingsvermogen van een ondernemer aan gewijzigde omstandigheden wordt als één van de belangrijkste kenmerken van goed management beschouwd. Dit betekent dat hij een marktverschijnsel tijdig moet waarnemen, beoordelen en erop moet inspelen om positief te beïnvloeden en te richten.

Dit vereist een belangstelling en inzicht waardoor men openstaat voor andere waarden, andere standpunten en waarbij men steeds gericht is op essentie. Daartoe moet hij zich informeren en op de hoogte zijn van de capaciteiten alsook de sterkte en zwakke punten van zijn eigen bedrijf. Hij dient te streven naar een evenwichtig management en gezond risico-beheer, zowel op commercieel als op financieel vlak.

Commercieel beleid betekent het opbouwen van een samenhangend commercieel programma binnen de beperkende sfeer van financiële middelen, produktiecapaciteit, consumentenkoopgedrag, concurrentie, conjunctuur, juridisch bestel, ...

Commercieel beleid betekent dat de baas het sfeerpunt is van de onderneming en zich niet 100% laat benemen door technische of administratieve taken. Hij heeft een luisterend oor voor zijn klanten en speurt bovendien bestendig naar vernieuwing, verbetering.

Financieel beleid houdt in: algemene kostenbeheersing, rentabiliteitsverbetering, kasplanning en het aantrekken van de voordeligste financieringsvorm in functie van het gebruik. Hierbij is kostprijskennis noodzakelijk en zijn fiscale overwegingen nuttig. Om de optimaalste beslissing in functie van het eigen bedrijf te kunnen nemen, moet men over een goed administratief systeem beschikken. De administratie dient minimaal te zijn, maar toch voldoende om het eigen bedrijf te kunnen opvolgen en om de basisgegevens, noodzakelijk voor het nemen van een bepaalde beslissing, makkelijk te kunnen terugvinden. Het zou niet mogen zijn dat boeken worden bijgehouden enkel en alleen omdat het bij wet verplicht is, maar wel omdat die informatie bruikbaar is.

Voor verdere inlichtingen: neem contact op met het Vormingsinstituut dat uitvoerige documentatie beschikbaar stelt over de cursussen management, boekhouder, belastingsconsulent, makelaar, e.a. ...

U kunt ons telefonisch bereiken op het telefoonnummer (059) 70.67.37.

DE VESTIGINGSWET VOOR DE KLEINHANDEL IN VIS

is er en is voortaan van toepassing op alle nieuwkomers in het beroep.

Het verzoekschrift werd op 8 mei 1984 in het staatsblad gepubliceerd, waarbij vooral werd aangestipt dat bij dit verzoek vooral beoogd werd „de beroepsbekwaamheid te bevorderen en zodoende een volledige garantie te geven aan de bevolking bij het verbruiken van vis en visserijprodukten, verse schaal- en schelpdieren.

De opleiding en vervolmaking van de vishandelaar en de visventer zijn sedert jaren de bekommernis van het Vormingsinstituut geweest. De liefde voor het visje en de eerbied voor de verbruiker verplichten immers in de handel vakkundig om te springen met dit uiterst delikaat produkt. Het groeiend visverbruik heeft de verbruiker en ook de beschermende overheid aangezet om ernstige eisen te stellen inzake kwaliteit en hygiëne. Met het invoeren van de beroepsuitoefeningsvoorwaarden wordt nu ook de toegang tot het beroep gereglementeerd.

Sedert 15 jaar worden in het Vormingsinstituut typische kursussen ingericht voor visdetaillisten en visbereiders. Dat programma werd als basis genomen voor het stellen van eisen inzake beroepsbekwaamheid.

Dat betekent meteen dat alle oud-kursisten gerust kunnen zijn en dat nieuwkomers er goed aan doen onmiddellijk een dergelijk programma te volgen:

dokumentatie ligt klaar. Op eenvoudig verzoek wordt ze u toegezonden. Telefoneer (059) 70 67 37 of schrijf naar het Vormingsinstituut K.M.O., G. Jungluthlaan 2, 8400 Oostende.

VISDETAILLIST

Voor de ambulante vishandelaars, zowel als voor de viswinkeliers, wordt NU de kans geboden om:

- in een aangepaste kursus
- samen met kollega's
- van de praktische kennis van ervaren beroepsmensen
- tips op te steken over de uitbating van de viswinkel en leurhandel.

PRAKTISCHE GEGEVENS

Kursus: gespreid over twee kursusjaren, telkens op zondagvoormiddag of woensdagavond.

PROGRAMMA: BEROEPSKENNIS:

Verse vis: kennis van de meest verkochte vissoorten, schaal- en schelpdieren.

Verkoopkanalen van verse vis, bereiding van vers vis, schaal- en schelpdieren, koude en warme bereidingen van vis, geconserveerde vis, diepvriezen en behandelen.

WARENKENNIS:

grondbegrippen van visserij en visserijmethodes.

- *grondige kennis van de voornaamste vis-, schaal-, en schelpdieren,*
- herkenning,
- geschiktheid voor aan- en verkoop,
- beoordeling naar herkomst, kwaliteit, versheid en voedingswaarde,
- bewerkings-, bewaringsmethodes, bewaringsmiddelen,
- elementaire kennis van bijprodukten, specerijen en aromaten.

BEWARING:

- kennis van bewaringsmiddelen,
- maatregelen ter voorkoming van vergiftiging en bederf,
- hygiënische verpakking,
- begrippen over koude voortbrengen,
- gebruik van koelinstallaties, vriesinstallaties en diepvriesinstallaties,
- behandeling van bevroren vis.

VESTIGINGSPLAATS van de winkel:

Commercieel beleid: vestiging - overname - kapitaalinbreng, berekening van vooruitzichten.
Publiciteit - promotiemiddelen.
Reglementering op de winkelinrichting voor vishandel.

BEDRIJFSUITRUSTING:

- Kennis, gebruik en onderhoud van winkel, winkelwagen, meettoestellen, gewichten en snelwegers, handgereedschap en klein materiaal, koude voortbrengen.
- Rationele inrichting en onderhoud van werkplaats.
- Voorschriften van de inrichting.
- Beroepshygiëne en beroepsveiligheid, persoonlijke hygiëne, voorzorgen tegen ongevallen.

BEROEPSREGLEMENTERING:

- reglementering op de verkoop van verse vis, schaal-, schelp-, en weekdieren,
- verkoop langs de weg,
- vervoerreglementering,
- vismijnreglementen,
- prijstekening.

KENNIS VAN SPECIFIEKE HANDELSTECHIEK:

- visafslagen, vismijnen, verkoopdagen, verkoopgewoonte,
- grondbegrippen van invoer van vis, schaal-, schelp-, en weekdieren,
- harmonisatie van spijzen en dranken, menuleer, presenteren.
- bestellingen noteren - uitvoeren - klachten behandelen,
- maken van etalage.

BEDRIJFSLEER, ADMINISTRATIE EN BOEKHOUDING:

- de documenten en hun gebruik,
- klassement hoe en waarom, kantoororganisatie,
- handelsboekhouding: eenvoudige methode toepasselijk in het beroep.
- toegepaste bedrijfsleer (berekening van hoeveelheden en aankoop, *verliezen, rendementsberekening) bedrijfsrekenen: kostprijs,*
- verkoopprijs, zakencijfer, rentabiliteit, financiering en toepassingen in het bedrijf,
- werkorganisatie.

FISKALITEIT:

- personenbelastingen en toepassingen, diverse taksen,
- B.T.W. documenten en hun toepassingen.

PRAKTIJK:

1. ***Verkoopsklaar maken van verse vis:***
   - leegmaken,
   - ontschubben,
   - fileren van platvis en rondvis,
   - versnijden, portiebepaling,
   - panklaar maken,
   - schoonmaken van mosselen,
   - openen van oesters,
   - klaarmaken van oesters, langoesten, slakken en krabben,
   - drogen, roken, zouten,
   - conditionering voor verkoop in 't klein.

2. **Bereiding van verse vis - maken van koude schotels, verwerken van afval, produkten en bijprodukten, menuleer en wijnkennis, harmonie van spijzen en dranken:**
   Toegepaste banketbakkerij en deegwaren:
   Toepassing in toasten voor receptie en plechtigheden,
   koud buffet,
   diverse koude schotels,
   seizoenartikelen,
   volledige feestmaaltijden, op basis *van eenvoudige menu's.*

METHODE

Alle onderwerpen van vak-technische aard worden behandeld via de praktijk: de leraar demonstreert het essentiële en benut het praktisch maximaal om alle aspecten van het onderwerp aan te snijden.

Elke praktijkles zal telkens omvatten:

- warenkennis (waarmee ?),
- technologie (hoe ?),
- *beroepshygiëne en veiligheid,*
- bedrijfsuitrusting (met behulp van wat ?),
- theorie (waarom ?),
- berekening van kostprijs en verkoopprijs,
- mogelijke bijverkoop,
- verpakking,
- verschillende verse visbereidingen: in „court-bouillon" koken, pocheren, „blauw" koken, stoven, grilleren, roosteren, bakken in de pan of frituurvet, gratineren, bakken „à la meunière".
- bereidingen van koude vissen: met mayonnaise, in gelei, vissalades, kroketten met zeeprodukten, soepen.
- schaal-, schelp- en weekdieren bereiden.
- oesters opensteken en geopende oesters vervoeren,
- bereidingswijze van kreeften, doornkreeften (langoesten) en andere schaaldieren. mosselen en slakken,

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

MARKTSITUATIE IN DE ZEEVISSERIJ IN JULI 1984

AANVOER BLIJFT VERMINDEREN MAAR OPBRENGST LICHT GESTEGEN

(teneinde seizoenschommelingen te neutraliseren worden de marktgegevens van juli 1984 vergeleken met de overeenstemmende maand van het voorgaande jaar).

Juli, met 2.201 ton aanlandingen in eigen havens, ter waarde van 154,7 miljoen fr, bracht terug het seizoenmatig dieptepunt in de aanvoer en de besomming in de zeevisserij. Alhoewel de zeevisserijproduktie terugliep met 202 ton (- 8,4%), kon, dank zij een vangstassortiment met een rijker aandeel relatief duurdere soorten, de besomming nog met 15,4 miljoen fr. aanzwellen tot 154,7 miljoen fr. (+ 11 %).

Vooral de slepen op schaal- en weekdieren vielen tegen qua vangstvolume. Het aanbod in de vismijnen van de schaal- en weekdieren verminderde dan ook met 88 ton of 34% tot 168 ton en verklaarde de 45% van de totale vangstreductie.

De flauwe garnaalpopulatie voor onze kusten veroorzaakte een vangstafname van 53 ton, zodat amper 34 ton (- 61%) van deze lekkernij werd aangevoerd. De teruggelopen garnaalaanvoer is dan ook de resultante van een afgenomen visserijdruk uitgedrukt in zeedagen (474 dagen of - 15%) en de geringe vangst per zeedag van 93 kg terwijl in juli 1983 nog gemiddeld 170 kg werd gevist in één nacht.

Het schaarse garnaalaanbod op de markten lokte een felle positieve prijsrespons uit. De garnaalprijs vloog met nagenoeg 157 fr./kg omhoog tot 278 fr./kg (+ 130%), zodat voor 1 benne garnaal van 30 kg gemiddeld 8.400 fr. werd neergeteld.

Wat op zijn beurt bijdroeg tot een gematigde besommingsreductie (- 8%) in de garnaalvisserij, terwijl de opbrengst per zeedag nog met 8% verbeterde van 19.300 fr. tot 20.800 fr.

De vangsten van Noorse kreeftjes daalden met 29 ton eveneens aanzienlijk, toch werd ruimschoots het tweevoud van de garnaalaanvoer, nl. 70 ton langoustines (- 29%) aan wal gezet. Ook hier zorgde het spel van vraag en aanbod voor een klimmende prijs 174 fr./kg (+ 56 fr./kg of + 47%), zodat de aanvoerwaarde van deze kreeftjes met 4% toenam tot 12,2 miljoen fr.

De demersale visserij kende een aanvoervermindering van 114 ton tot 2.030 ton (- 5,3%), waaronder de rondvissen en hoofdzakelijk de kabeljauw het lieten afweten. De kabeljauwproduktie omvatte amper 327 ton (- 43%), dit is 247 ton minder dan in juli 1983.

Vooral de vangsten van kleinere kabeljauw (gul) gesorteerd onder de grootteklassen 4 en 5 zijn flauw te noemen. De aanlandingen in juli 1983 van nagenoeg 400 ton gul zijn in juli 1984 gehalveerd tot 212 ton.

Wat de platvissen betreft bleven de scholaanlandingen 73 ton beneden de hoge produktiescore van 696 ton in juli 1983. Deze minderaanvoer werd echter opgevangen door de betere vangst van andere platvissen o.a. roggen, waarvan er 152 ton aan wal werden gezet, hetzij een toename van 70 ton of 88%. Daarnaast werd een aanzienlijk produktieherstel genoteerd, voor de edele platvissoort tong, waarvan er 33 ton meer werden vermarkt. Men mijnde 131 ton tong (+ 33%) voor 33,3 miljoen fr. (+ 8,8 miljoen fr.). Het meeraanbod van tong werd vooral (24 ton) bij de kleine sorteringen, nl. grootteklassen 6 en 7 teruggevonden.

De aanvoerwaarde van de bodemvissen bedroeg 131,3 miljoen fr. (+ 16,6 miljoen fr. of + 14%), waarvan ruim 25% uit tong bestond, daarnaast verklaarde de meerbesomming aan tong (8,8 miljoen fr.) ruim de helft van de waardestijging. Opmerkenswaardig is het belang van de zeeduivel, waarvan men 76,7 ton staarten wist aan te landen. Deze hozemondhammen werden verhandeld aan een gemiddelde eenheidsprijs van 195 fr./kg (+ 43 fr./kg), zodat ze goed waren voor een besomming van 14,9 miljoen fr.

Op de roggen na werden voor de meeste vissoorten aanzienlijke prijstoenames vastgesteld. Dit droeg dan ook in belangrijke mate bij tot de verhoging van de gemiddelde visprijs van 58,0 fr./kg tot 70,3 fr./kg (+ 12,3 fr./kg of + 21%). De kabeljauw werd gemiddeld voor 54 fr./kg verhandeld (+ 32%), voor de grootteklassen 1-2-3-4-5- haalde men resp. 98 fr./kg (+ 24 fr./kg), 92 fr./kg (+ 21 fr./kg), 73 fr./kg (+ 19 fr./kg), 55 fr./kg (+ 15 fr./kg) en 35 fr./kg (+ 6 fr./kg).

Alhoewel er een beduidend meeraanbod was van tong, nam de gemiddelde prijs in lichte mate toe tot 254 fr./kg (+ 5 fr./kg.), doch de waardeverschuivingen tussen de grootteklassen zijn groot, zo haalde de reder voor de diverse grootsesorteringen 1-2-3-4-5-6-7- resp. volgende éénheidsprijzen in fr./kg 336 (+ 48), 339 (- 22), 321 (+ 7), 267 (+ 34), 220 (+ 29), 180 (+ 2) en 176 (+ 4).

Ongeveer 170 ton visserijprodukten, hetzij 51 ton meer dan in juli 1983 haalden de bodemprijs niet. Terwijl de rondvissen schelvis en wijting met een resp. doordraai van 14 ton (- 28 ton) en 21 ton (- 24 ton) of 23% en 18% van de resp. aanvoer iets minder marktproblemen kenden, meldde de platvis schol, met 56% van de totale doordraai, zich terug als probleemsoort.

Nagenoeg 95 ton schol (+ 91 ton) of 15,3% van het totale scholaanbod werd ter ondersteuning van de markten ter destructie afgevoerd. Het zorgenkind was de kleine schol, klasse 4, waarvan ruim 90 ton of 60% van de aanvoer ter interventie werd aangeboden. Naar verluidt zouden de exportbelemmeringen naar het Verenigd Koninkrijk hier een negatieve rol gespeeld hebben.

Volgens de op heden beschikbare gegevens worden de vangsten van 21 reizen in vreemde havens in de afslag gebracht, en verhandeld voor 27 miljoen fr. Er werden 16 verkopen gemeld in Britse havens voor 22,4 miljoen fr., 5 in Denemarken voor 3 miljoen fr. en één verkoop in Nederland in 1,5 miljoen fr.

De aanvoer in Belgische havens was het vangstresultaat verwezenlijkt in 3.250 zeedagen (+ 70). De besomming per zeedag verbeterde met 8,7% van 43.800 fr. tot 47.600 fr. De bordenvisserij werd in termen van zeedagen heel wat intenser bedreven 728 dagen (+ 138).

Daar nu per zeedag gemiddeld 200 kg minder werd gevist (744 kg), liep de aanvoer door deze sector terug met 15 ton tot 542 ton. Dank zij een hogere prijs voor de vangst kon de aanvoerwaarde nog toenemen tot 34 miljoen, alhoewel dit onvoldoende was om een opbrengstafname van 12% per zeedag tot 46.800 fr. te voorkomen.

Er was minder interesse om de spanvisserij op kabeljauw te bedrijven (162 zeedagen, - 184). De aanvoer daalde dan ook met 190 ton tot 149 ton. De vangst per zeedag verminderde echter met 1 benne tot 920 kg, gepaard aan een goede markt betekende dit een opbrengst per zeedag van 42.300 fr. (+ 28%).

De bedrijvigheid van de boomkorvloot steeg met 200 zeedagen tot 1.900 zeedagen. Daar het slepen per zeedag 100 kg minder vis opleverde (750 kg), zodat de totale aanvoerwaarde dank zij een betere gemiddelde prijs van de aanlandingen nl. 71,2 fr./kg t.o.v. 60,7 fr./kg toch nog 100 miljoen fr. omvatte. Zelfs de besomming per zeedag was aan een verbetering van 3,9% toe tot 53.000 fr. De energiekosten evolueerden echter parallel, de gemiddelde officiële gasolieprijs bedroeg immers 12,76 fr./l (+ 3,9%).

ZEEHONDENJONG IN GEVANGENSCHAP TE BRUGGE GEBOREN

In het Dolfinarium van het Boudewijnpark te Brugge is een zeerobbenjong geboren. Het is zelden dat dit in, als we het zo mogen uitdrukken, gevangenschap gebeurt.

De moeder is acht jaar oud en de vader maakt de dag door vreugderonden over deze gebeurtenis. Hij mag echter zelf niet te dicht in de buurt komen van baby-zeerob, waarover de moeder angstvallig waakt.

De zoogtijd duurt minstens anderhalve maand, en indien alles goed gaat, zal na die tijd het zeehondje afgenomen worden en overgebracht worden naar een Nederlands opvangcentrum te Pieter Buren, speciaal hiervoor ingericht. Daar wordt het een tijd behouden tot het op eigen poten, of beter gezegd op eigen vinnen kan staan waarna het in de Waddenzee zal uitgezet worden.

Het komt heel zelden voor, dat in gevangenschap zeerobben geboren worden, en als dit al gebeurt, dan is het een hele karwei het jong groot te brengen, want doorgaans houden zij niet het leven. Hetzelfde gebeurde met de geboorte van een dolfijn in het Boudewijnpark te Brugge. Niettegenstaande de beste zorgen vanwege oppassers en vanwege de moeder, heeft het dolfijnjong de geboorte slechts een paar weken overleefd.

Opvallend ook is het feit, dat moeder zeerob, met babyzeerob in haar spoor, zeer agressief is en de oppassers hiermede rekening moeten houden. Liefst niet te dicht bij de moeder komen.

Schrijven we nog dat dit de tweede maal is, dat in het Dolfinarium van het Boudewijnpark te Brugge een babyrob geboren wordt. Een bijkomende attractie voor de vele bezoekers.

VERGELIJKENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK OVER DE (1) - MAAND JULI 1984

SOORTEN	1982			1983			1984 (2)		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis — verre visserij	5.474	147.480	26,94	442	11.084	25,08	4.054	167.690	41,36
andere schelvis	56.649	1.656.622	29,24	86.775	2.132.771	24,62	57.680	1.660.390	28,79
Kabeljauw — verre viss.	3.227	119.010	36,88	4.984	222.580	44,66	4.660	240.170	51,54
andere kabeljauw	756.482	31.997.477	42,30	569.289	23.398.782	41,10	322.060	17.422.192	54,10
Koolvis	14.215	375.270	26,40	25.146	646.813	25,72	20.015	513.119	25,64
Wijting	120.614	3.414.090	28,31	114.311	3.107.445	27,18	118.223	3.946.925	33,39
Schol	324.542	10.854.416	33,45	695.533	29.849.584	42,92	622.437	26.628.243	42,78
Roggen	78.544	3.797.668	48,35	81.497	4.016.603	42,29	151.759	6.303.181	41,53
Noorse schelvis	35.800	1.221.520	34,12	18.324	735.300	40,13	5.525	380.932	68,95
Andere	418.484	21.903.410	52,34	448.993	26.041.283	58,00	592.431	40.719.322	68,73
TOTAAL	1.814.031	75.486.963	41,61	2.045.294	90.162.245	44,08	1.898.844	97.982.164	51,60
b. Tong	143.895	37.154.092	258,20	98.447	24.487.947	248,74	131.207	33.300.582	253,80
TOT. DEMERSALE VIS	1.957.926	112.641.055	57,53	2.143.741	114.650.192	53,48	2.030.051	131.282.746	64,67
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	—	—	—	—	—	—	16	930	58,13
Sprot	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Overige	—	—	—	2.942	15.115	5,14	2.619	42.211	16,12
TOT. PELAG. VIS	1.593	15.675	9,84	2.942	15.115	5,14	2.635	43.141	16,37
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	98.857	11.366.035	114,97	87.389	10.582.585	121,10	34.145	9.506.187	278,41
Noorse kreeft	55.519	7.966.259	143,49	99.022	11.713.042	118,29	70.098	12.223.335	174,37
Overige	49.679	1.635.261	32,92	70.271	2.384.920	33,94	63.992	1.654.075	25,85
TOT. SCHAAL/WEEKD.	204.055	20.967.555	102,75	256.682	24.680.547	96,15	168.235	23.383.597	138,99
ALGEMEEN TOTAAL	2.163.574	133.624.285	61,76	2.403.365	139.345.854	57,98	2.200.921	154.709.484	70,29

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

(2) voorlopige cijfers

VERGELIJKENDE CUMULERENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK OVER DE PERIODE 1982 - 1984 (1) - Periode januari t/m juli 1984

SOORTEN	1981			1982			1983		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis — verre visserij	239.014	8.488.495	35,51	162.304	6.372.516	39,26	240.595	9.086.449	37,77
Andere schelvis	293.180	10.314.512	35,18	328.811	9.889.985	30,08	140.569	4.428.768	31,51
Kabeljauw — verre viss.	154.278	6.269.066	40,63	67.639	3.346.203	49,47	105.171	5.167.868	49,14
Andere kabeljauw	3.400.414	156.435.696	46,00	4.019.908	187.371.098	46,61	2.664.787	150.604.822	56,52
Koolvis	133.412	4.025.534	30,17	63.997	2.010.999	31,42	86.961	2.783.318	32,08
Wijting	1.233.686	35.840.790	29,05	1.534.322	46.939.553	30,59	1.450.783	48.402.803	33,36
Schol	2.983.927	88.506.985	29,66	3.757.550	149.377.631	39,75	3.883.667	155.440.816	40,02
Roggen	721.302	34.917.046	48,41	766.627	40.664.384	53,04	992.507	48.740.844	49,11
Noorse schelvis	136.608	6.890.040	50,44	116.607	5.937.400	50,92	158.948	7.974.951	50,17
Andere	3.373.451	207.045.068	61,55	4.048.104	286.459.750	70,14	4.604.106	321.123.307	69,75
TOTAAL	12.669.272	559.333.232	44,15	14.901.869	738.369.519	49,55	14.328.094	753.753.946	52,61
b. Tong	2.504.326	564.653.777	225,47	2.189.075	487.755.927	222,81	1.994.209	457.924.971	229,63
TOT. DEMERSALE VIS	15.173.598	1.123.987.009	74,08	17.090.944	1.226.125.446	71,74	16.322.303	1.211.678.917	74,23
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	—	—	—	1.451.190	21.866.134	15,07	989.175	12.167.962	12,30
Sprot				863	3.355	3,89	—	—	—
Overige	—	—	—	48.772	642 112	13,17	44.431	553.492	12,46
TOT. PELAGISCHE VIS	4.679.875	48.264.317	10,31	1.500.825	22.511.601	15,00	1.033.606	12.721.454	12,31
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	374.693	45.408.892	121,19	313.482	38.054.340	121,39	216.619	53.305.175	246,08
Noorse kreeft	210.568	29.033.183	137,88	269.217	36.864.963	136,93	290.001	43.320.319	149,38
Overige	545.192	16.929.618	31,05	888.033	30.941.305	34,84	848.289	30.213.039	35,62
TOT. SCHAAL/WEEKD.	1.130.453	91.371.693	80,83	1.470.732	105.860.608	71,98	1.354.909	126.838.533	93,61
ALGEMEEN TOTAAL	20.983.926	1.263.623.019	60,22	20.062.501	1.354.497.655	67,51	18.710.818	1.351.238.904	72,22

Olievervuiling op de Noordzee

PREVENTIE EN BESTRIJDING

Door de heer Geyselinck, lid van het Belgische Parlement werd aan Staatssecretaris voor Volksgezondheid en Leefmilieu hieronder volgende vraag gesteld:

„Tienduizenden zeevogels stierven recent aan de Franse Atlantische kust en aan de Britse kust tengevolge van een vreemde ziekte.

Een ander groot aantal zeevogels stierf aan de gevolgen van olievervuiling op de Noordzee. Olievervuiling op zee houdt al jaren aan en nog steeds komt hierin geen duidelijke verbetering, integendeel. Vogels sterven en stranden worden bevuild. Wetten blijven dode letter.

In België wordt de bestrijding van de vervuiling van de zee door olie geregeld door twee conventies, waarvan de uitvoering van één conventie berust bij de Minister van Verkeerswezen en één bij de Staatssecretaris voor Volksgezondheid en leefmilieu.

1. Wat heeft België ondernomen bij het vernemen van de recente oliebevuiling op de Noordzee, waarbij een groot aantal zeevogels het leven liet?

2. Wat wordt op Europees vlak ondernomen wanneer een olievervuiling wordt vastgesteld ? Is de controle onvoldoende of onmogelijk om aan deze milieuvervuiling een einde te maken?

3. Waarom worden in de los- en inscheephaven geen installaties voorzien om de tankinstallaties te ledigen of te reinigen?

4. Wordt er een inventaris opgemaakt van het aantal vogels dat omkomt tengevolge van olievervuiling?"

ANTWOORD

Hierop werd door de Staatssecretaris het volgende geantwoord:

Ik heb de eer het geacht Lid de volgende verduidelijkingen over te maken in antwoord op zijn vraag nr. 127 van 20 april 1984 betreffende de olievervuiling op de Noordzee.

1. Op 16 januari jongstleden heeft België de Internationale Konventie ter voorkoming van de vervuiling door schepen bekrachtigd, evenals het Protokol (Marpol 73/78). De Koventie is van toepassing geworden op 17 april 1984. Op 13 september 1983 heeft België te Bonn de Overeenkomst getekend betreffende de samenwerking inzake de bestrijding van de vervuiling van de Noordzee door olie en andere gevaarlijke stoffen. De Overeenkomst zal van toepassing worden wanneer alle Overeenkomstsluitende partijen haar bekrachtigd zullen hebben.

2. Het land dat in de Noordzee de aanwezigheid vaststelt van olie die een ernstig en onmiddelijk gevaar kan beteken voor de kust of voor de daarmee samenhangende belangen, brengt hiervan onmiddellijk de andere landen op de hoogte via hun bevoegde overheden. De te gebruiken procedures berusten op het Bonn-Akkoord van 1969 (Belgisch Staatsblad van 23 oktober 1969) en worden in detail beschreven in de technische documenten die het te London gevestigde Secretariaat van het Bonn-Akkoord ter beschikking stelt van de bevoegde Overheden.

3. Tankinstallaties voor het opslaan van de afval van de lading van schepen worden ter beschikking gesteld door de privé-sector in de havens van Antwerpen en van Gent.

4. Het verband tussen het aantal vogels dat omkomt ten gevolge van olievervuiling wordt niet gelegd. Het schijnt immers dat de weersomstandigheden en de windrichting een bepalende invloed zouden hebben op het aantal vogels die aan de kust aangetroffen worden. De inventaris van het aantal vogels dat omkomt ten gevolge van olievervuiling op de Belgische stranden wordt op voldoende wijze bijgehouden door private organisaties zoals de Jeugdbond voor Natuur en Milieustudie.

Het is de zoveelste vragenstelling en het zoveelste nietszeggend en voorzichtig antwoord, waarbij men altijd de verantwoordelijkheid afwentelt op anderen.

In België is inderdaad de Conventie nog maar van toepassing sinds 17 april. Men heeft hierover tien jaar of meer gedaan. Hierover zal men natuurlijk liefst zedig zwijgen.

Anderzijds worden er door HET PRIVAAT, tankinstallaties voor het opslaan van de olieafval van de schepen ter beschikking gesteld, waardoor er geen verplichting rust op de kapiteins om dit te doen. Het is anders in de grote Nederlandse en Duitse havens, enz... waar het de autoriteit is die tankinstallaties ter beschikking stelt waar men verplicht is zijn olieafval en resten af te leveren.

Ook wat het antwoord op de 4de vraag betreft, maakt het Staatssecretariaat zich er alweer van af door zich achter de private organisaties te verschuilen zoals de Jeugdbond voor Natuur en Milieustudie.

Dit antwoord in zijn geheel bewijst duidelijk de carentie van de betrokken overheden ter zake en is beschamend voor een Overheid, die over zo'n belangen te waken heeft.

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.**

✆ **(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)

WAAROM EEN AFSLAGPLOEG BOVEN EN EEN ONDER?

Twee reders hadden enkele bedenkingen over het inzetten van twee afslagersploegen bij de verkoopbeurt van maandag 13 augustus.

Een der reders meende zelfs dat dit zeer nadelig uitvalt voor de verkoop. Als specifiek voorbeeld haalde hij de opvang aan van de kleine platvis die niet in de eerste beurt verkocht werd, maar door de tweede ploeg, en dit niettegenstaande deze platjes eveneens boven stonden.

Het is nu zo dat praktisch alle kopers de eerste ploeg volgen waardoor, volgens betrokken reders, heel wat potentiële kopers mee verhuizen naar de volgende hoofdverkoopbeurt en nog slechts een handvol overblijft voor de zogezegde tweede verkoopbeurt van onderaan.

Het inzetten van twee afslagersploegen was vroeger zeker nodig toen men, jaren terug, regelmatig geconfronteerd werd met de verkoop van twee volle mijnen vis. Toen kwam men zelfs met twee afslagersploegen nog niet rond in de voormiddag en moest de verkoop om 14 uur hernomen worden.

Dit is nu natuurlijk niet meer het geval, alhoewel er beslist ook voordelen verbonden zijn aan de verkoop met twee afslagersploegen.

De vis moet inderdaad niet zolang meer in de mijn staan en kan heel wat sneller verkocht, weggevoerd en in de koelkamers van de kopers opgeslagen worden. Dit is vooral nuttig in de zomer, want één uur eerder verzorgd en weggestoken, maakt enorm wat uit voor de vis bij temperaturen van 20 ° C en meer.

Anderzijds wat de grote kopers betreft, worden zij in de verkoop gewoonlijk bijgestaan door een bediende of door een meestergast, die eveneens over een volmacht beschikt om te kopen. Voor deze mensen dus geen probleem en dit zijn trouwens de voornaamste kopers.

We kunnen dus niet zo direct de reders volgen wanneer deze zouden beweren dat dit zeer nadelig is voor de verkoop en de opvang in de hand werkt. Wel heeft het eerder een effect van gebrek aan belangstelling wanneer slechts enkelen rond de vis staan en dat kan misschien, bij het afwegen welke prijs men zou geven, iets negatief uitwerken.

We herhalen echter dat een snelle verkoopbeurt altijd reden geeft tot voldoening aan de kopers en de grote kopers (want kleine vis wordt per tien ben verkocht) over volmachtdrager(s) beschikken die voor hen mogen kopen.

VATEN GIFTIG CHLOOR OP ZEEBODEM TOT ONTPLOFFING GEBRACHT

We herinneren ons nog allen het geval met de Dinoseb-vaten gevuld met een zeer giftig onkruid verdelgend middel die bij zware storm van een Deens vrachtschip ter hoogte van de Doggerbank van de deklading over boord gingen.

Praktisch werden alle vaten opgehaald en geborgen. Hier gaat het nu echter om vaten uiterst giftig chloor, die reeds in 1979 van een Irakees vrachtschip, ook al in een zware storm, over boord gingen.

Het ging toen over 51 vaten waarvan er, na een speurtocht, zeven konden opgehaald worden. Ook toen zegde men, dat de vaten na een jaar zouden doorgeroest zijn.

Onlangs werden nu door drie vissersvaartuigen uit het Nederlandse Texel, drie vaten van dit giftig chloor opgevist. Deze werden naderhand door een Nederlands bergingsbedrijf, onder water tot ontploffing gebracht.

Voor deze operatie die 25 mijl uit de kust van Ymuiden gebeurde, werd de hulp ingeroepen van de Koninklijke Nederlandse Marine, van Rijkswaterstaat en de Rijkspolitie te Water.

Inderdaad hadden de marinebiologen gewaarschuwd voor het ontstaan van wolken giftig chloorgas en ook voor het feit dat na het tot ontploffing brengen op de zeebodem, in een straal van 500 meter alle leven in het water zou vernietigd worden.

We vinden dit reeds erg genoeg en stelden ons de vraag waarom de vaten niet, met de nodige voorzichtigheid, aan land konden gebracht worden en daar in beter kontroleerbare omstandigheden tot ontploffing gebracht?

We stellen ons eveneens de vraag of het zelfs niet beter ware, de vaten te laten doorroesten omdat het chloorgas dan druppelsgewijs zou kunnen ontsnappen zodanig, dat dit geleidelijk door het zeewater zou kunnen opgevangen en opgelost worden, om een plotse vrijgekomen concentratie van chloorgas te vermijden.

Voegen we er nog aan toe, dat het scheepvaartverkeer in een gebeid met een straal van 20 mijl (!) tijdens de operatie voor alle verkeer gesloten werd.

Van de sinds 1979 verloren gegane 51 vaten, zijn er nu reeds 15 teruggevonden en vernietigd. Ondertussen mogen we ons afvragen wat zich nog zoal op de zeebodem of reeds in de bodem verzand, aan giftig materiaal bevindt.

„HET VISSERIJBLAD"

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

ZEEVISSERIJONDERWIJS

Door volksvertegenwoordiger A. Laridon werd aan de heer J. Lenssens, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Waterbeleid en Onderwijs van de Vlaamse Raad een vraag gesteld in verband met het zeevisserijonderwijs. We geven hier voor onze lezers vraag en antwoord weer.

Belgisch zeevisserijonderwijs - Toepassing van de wet van 16 juni 1970 in de afdeling motoren

Sedert de wet van 16 juni 1970 betreffende de meeteenheden, meetstandaarden en de meetwerktuigen, en de goedkeuring der SI-richtlijnen op 18 oktober 1971 door de Raad van Europese Gemeenschappen, werd het internationaal stelsel van eenheden voorgeschreven. In de Belgsiche Zeevisserijscholen hebben leerkrachten die zichzelf bijschoolden zich onmiddellijk aangepast.

Mag ik van de geachte Minister vernemen.

1) Waarom het voorlopig lessenplan voor de afdeling motoren in de visserijscholen niet opgesteld werd met de nieuwe eenheden zoals wettelijk voorgeschreven is?

2) Waarop de nieuwe Programmacommissie zich steunt om u in verband hiermee niet in te lichten of zelf over te gaan tot het in orde brengen van deze programma's waarop zeer binnenkort de leerkrachten en examencommissies der visserijscholen zich zullen moeten steunen?

Het antwoord

In antwoord op zijn vraag, heb ik de eer het Geachte Lid mede te delen dat **onderzoekingen worden verricht,** ten einde op zijn vraag te kunnen antwoorden.

Een definitief antwoord zal later verstrekt worden.

We zouden in feite moeten geschokt zijn dat, voor wat de toepassing van een wet van 1970 betreft, men nog altijd met het kluitje in het riet gestuurd wordt, dat „onderzoekingen worden verricht, ten einde op de vraag van de heer Laridon te KUNNEN antwoorden!!!

Het zoveelste nietszeggend antwoord, waarmede de Gemeenschapsminister en de betrokken administratie er, ten minste voorlopig hopen we, van af is!

STEDELIJKE VISSERIJSCHOOL „John BAUWENS"

Mercatorlaan 15, OOSTENDE
Tel. 059/70 40 19

– NAVIGATIE - VISSERIJ
– DIESELMOTOREN
– JACHTMAN - NAVIGATOR

Dag- en Avondleergangen
Herscholing voor volwassenen met contract RVA
Nieuwe structuur voor leerlingen vanaf 12 jaar.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

WEEK VAN 10 TOT 17 AUGUSTUS

VRIJDAG 10 AUGUSTUS 1984

	dag.	vis	tong	fr.
NOORD				
O.108	10	180	—	459.622
KREEFTEPUT				
O.123	10	50	1.500	327.886
NOORDZEE				
RI.214	8	200	—	682.347

MAANDAG 13 AUGUSTUS 1984

KREEFTEPUT				
N.723	9	70	700K	324.310
KANAAL				
Z.162	16	180	2.000	1.435.748
Z.499	14	200	1.000	863.554
NOORD				
O.231	12	470	—	1.486.802
O.51	8	160	—	628.045
Z.53	14	200	1.000T	1.081.769
Z.185	15	500	—	1.620.482
WEST				
N.45	10	260	—	748.159
O.141	12	300	—	526.913
MONKEY BANK				
O.243	15	250	—	548.886
WEST				
O.232	12	190	—	499.413

DINSDAG 14 AUGUSTUS 1984

WEST				
N.40	8	80	—	194.327
N.719	12	100	—	266.624
KREEFTEPUT				
O.26	12	50	2.000	350.366

MARKTOVERZICHT

WEEK VAN 17 TOT 24 AUGUSTUS

Een aanvoer die hoofdzakelijk beperkt bleef tot de vrijdag en maandagmarkt. Aanvoer die vooral bestond uit schol, steenschol en vrijdag ook haai en rog. Schol alleen kreeg vaste prijzen, de andere soorten waren goedkoper dan gewoonlijk. Vrijdag nochtans mooie kwaliteit maar flauwe prijzen voor haai en rog. Tong bleef schaars, de prijs voor de grote soorten bleef boven de 300 fr., kleine soorten noteerden tussen 175 en 220 fr. Tarbot kreeg uitzonderlijk meer dan 420 fr., de aanvoer van staartvis bleef gering zodat ook hier de prijzen vrij hoog bleven.

Een IJslandse vangst van nagenoeg 1250 bennen leverde een opbrengst op van 2,6 miljoen. Kabeljauw, gul en koolvis waren de meest gebracht en meteen ook de goedkoopste soorten. Rode zeebaars was wel duur, men betaalde er tot 73 fr. het kg voor. Leng kreeg rond de 60 fr. maar kabeljauw bleef onder de 50 fr. het kg. De meeste koolvis werd afgezet tegen 22 fr. De weinige heilbot die er was kreeg toch ook weer tot 311 fr. het kg.

Vrijdag acht schepen aan de afslag. Dat is wel wat veel voor zo'n dag. Iets wat zich uitdrukte in de betaalde prijzen. Alleen pladijs bleef op het zelfde peil drijven, soorten als haai en rog waren veel goedkoper dan anders. Het moet gezegd dat de partij haai van zeer goede kwaliteit was en beter verdiende dan de 1500 fr. de ben.

Steenschol is momenteel erg goedkoop, vooral midden- en kleine soorten. Wijting blijft wel duur en kreeg opnieuw tot 60 fr. en meer.

Voor kreeftjes is de prijs teruggelopen, ook garnaal is niet meer zo duur als voor een paar weken. Grotere vangsten en meer invoer zijn hiervan de oorzaak. Op de laatste dagen van de week zeer uiteenliggende prijzen met als minimum rond de 80 fr. en als topprijs nog 223 fr. De aangevoerde garnaal is nogal klein, de komende maanden komt daar echter zeker verandering in.

VRIJDAG 17 AUGUSTUS 1984

KREEFTEPUT				
N.597	10	90	3.000	666.322
O.206	10	100	—	512.689
WEST				
O.128	11	200	—	558.312
N.709	12	280	—	620.685
O.285	11	400	—	666.767
NOORD				
O.705	13	350	—	782.178
O.518	12	330	—	792.170
KANAAL				
Z.583	15	200	300T	809.803

MAANDAG 20 AUGUSTUS 1984

IJSLAND				
O.318	18	1.200	—	2.674.961
NOORD				
O.274	14	400	—	888.336
Z.319	14	360	—	1.004.364
Z.50	12	200	200	659.031
WEST				
Z.502	12	180	—	466.478
N.3	13	400	—	1.083.088
Z.296	13	200	1.200T	813.915
Z.596	9	80	1.800	498.435
MONKEY BANK				
O.369	15	250	—	523.873

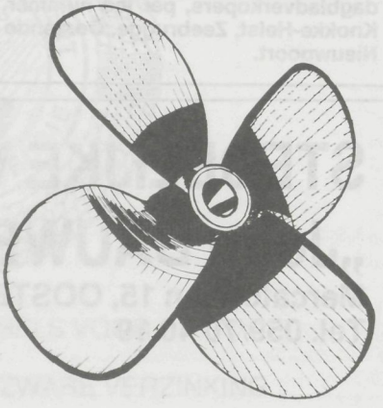
WOENSDAG 22 AUGUSTUS 1984

KREEFTEPUT				
N.752	11	100	1.000K	433.178

VAN VOORDEN GROEP

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

ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



VORDAP

Vaste schroeven tot 4 m ∅ 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

IJSLANDSE VISSOORTEN

Grote schelvis	36,00/	
Mid. schelvis	31,00/	33,00
Kleine schelvis	26,00/	32,00
Kabeljauw	48,00/	
Gul	42,00/	48,00
Schaat	103,00/	
Zeebaars	52,00/	65,00
Leng (witte)	50,00/	
Blauwe leng	57,00/	58,00
Schartong (Schotse schol)	24,00/	40,00
Heilbot	176,00/	311,00
Koolvis	21,00/	34,00
Hondstong (mieten)	53,00/	
Zeewolf	42,00/	63,00
Staart	228,00/	

Verwachtingen

VRIJDAG 24 AUGUSTUS

KREEFTENPUT: N.723 (80 kreeft - 20 vis)
NOORD: O.33 (420 m. waarvan 280 schol, 75 steenschol)
WEST: O.279 (250 m. waarvan 100 gul, 80 kabeljauw)
KANAAL: O.229 (350 m. waarvan 280 haai, 40 rog)

MAANDAG 27 AUGUSTUS

IJSLAND: O.129 (700 m. waarvan 220 kools, 150 kab.-gul, 70 schelvis, 20 leng, 175 bonen, 55 varia)
NOORD: O.135 - O.108 - O.114
WEST: O.127 - O.303 - O.118 - O.35 - N.45

DINSDAG 28 AUGUSTUS

WEST: N.40
NOORD: O.232 - Z.185 (vermoedelijk)
KREEFTENPUT: O.26

WOENSDAG 29 AUGUSTUS

NOORD: Z.499 (vermoedelijk)

ZEEBRUGGE

WEEK VAN 8 TOT 14 AUGUSTUS

WOENSDAG 8 AUGUSTUS 1984

Z.431	W	100	180	14	701.510
Z.519	KN	500	170	18	1.515.000
Z.559	KRP		100	10	681.735
Z.402	KRP		80	9	336.153
Z.564	W	800	100	9	678.313
					3.912.711

DONDERDAG 9 AUGUSTUS 1984

Z.525	W	800	60	11	404.480
Z.400	KUST	300	20	2	135.505
Z.568	KUST	500	60	9	282.335
Z.509	KRP		100	10	511.845
Z.474	KUST	500	40	4	303.943
					1.638.108

VRIJDAG 10 AUGUSTUS 1984

Z.560	KRP	—	70	9	266.530
Z.462	W	700	90	10	592.445
Z.573	KRP		100	10	422.903
Z.507	W	900	70	11	643.265
Z.465	W	500	50	8	504.190
Z.12	W	600	50	5	406.200
Z.569	KRP		150	10	453.845
Z.324	N	700	120	13	511.710
Z.483	N	500	240	14	781.033
					4.573.121

MAANDAG 13 AUGUSTUS 1984

Z.42	W	100	40	6	174.725
Z.578	W	400	40		259.180
Z.121	W	1.100	180	12	1.440.090
Z,589	W	100	120		612.840
Z.14	W	2.700	120	13	918.508
Z.99	W	1.300	170	13	1.479.390
Z.198	KRP		60	10	460.680
Z.582	KRP		400	12	928.219
Z.90	KN	700	260	12	1.236.250
					7.859.774

DINSDAG 14 AUGUSTUS 1984

N.43	W	800	160	10	581.275
Z.44	W	800	160	10	492.008
Z.408	K	600	60	7	286.505
Z.41	KRP		110	9	509.620
N.586	K	500	40	5	164.180
					2.033.588

WEEK VAN 17 TOT 24 AUGUSTUS

		tong	vis	dag.	fr.

MAANDAG 20 AUGUSTUS 1984

Z.98	KN	1.200	250	12	1.075.750
Z.176	N		200	12	668.528
Z.48	N	300	420	14	1.306.045
Z.506	N	600	320	14	793.763
Z.135	N	300	270	12	826.641
Z.27	N	1.500	400	14	1.173.863
Z.39	KN	1.600	380	16	1.343.496
Z.418	KRP		200	10	717.141
Z.510	KRP		170	10	618.168
Z.509	KRP		120	7	516.006
					9.039.401

DINSDAG 21 AUGUSTUS 1984

Z.47	N-W		450	12	1.025.588
Z.408	K	200	15	3	130.693
Z.289	N		360	12	1.225.575
Z.560	KRP		60	8	261.375
Z.563	KRP		110	10	455.898
Z.284	N		490	12	1.536.223
					4.635.352

WOENSDAG 22 AUGUSTUS 1984

Z.559	KRP		180	21	661.700
Z.402	KRP		120	10	277.620
Z.564	W	500	100	10	500.030
Z.16	W	1.200	320	13	1.239.001
Z.474	K	400	30	8	239.070
					2.917.421

NIEUWPOORT

WEEK VAN 10 TOT 13 AUGUSTUS

VRIJDAG 10 AUGUSTUS 1984

VIS

N.700	1.062 kg.	91.474 fr.
N.22	288 kg.	38.053 fr.
N.88	113 kg.	12.852 fr.
N.788	171 kg.	25.284 fr.
N.512	387 kg.	41.095 fr.
N.575	236 kg.	21.685 fr.

Op de vrijdagmarkt losten enkel zes kustvaartuigen hun vangst. Tong nr. 1 haalde 346 à 354 fr./kg en tong nr. 2 382 à 390 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 376 à 380 fr./kg en fruittong of tong nr. 4 367 à 370 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 308 à 314 fr./kg en kleine tong 158 à 166 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 462 à 474 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 214 à 318 fr./kg., varia tegen 190 à 240 fr./kg en griet tegen 210 à 248 fr./kg. Grote pladijs boekte men aan 80 à 85 fr./kg, drieling- of middenslagpladijs aan 2800 à 2900 fr. de ben en visjes aan 1300 à 1550 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2100 à 2250 fr. de ben genoteerd en voor kleine zandschar 1400 à 1600 fr. de ben. Robaard haalde 101 à 108 fr./kg en knorhaan 1300 à 2200 fr. de ben, dit volgens sortering en naar rato der kwaliteit.

MAANDAG 13 AUGUSTUS 1984

VIS

N.172	2.490 kg.	155.439 fr.
N.736	1.673 kg.	213.754 fr.
N.22	331 kg.	42.757 fr.
N.788	226 kg.	33.618 fr.
N.88	106 kg.	13.788 fr.
N.575	703 kg.	61.474 fr.
N.590	236 kg.	31.266 fr.
N.512	750 kg.	81.086 fr.
N.700	455 kg.	48.498 fr.

GARNAAL

N.782	105 kg.	25.596 fr.

Op de maandagmarkt losten drie Westvaartuigen en zes kustvaartuigen hun vangst. Tong nr. 1 bekwam 328 à 334 fr./kg en tong nr. 2 358 à 364 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 362 à 366 fr./kg en fruittong of tong nr. 4 346 à 350 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 258 à 264 fr./kg en kleine tong 146 à 166 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 446 à 458 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 250 à 320 fr./kg, varia tegen 190 à 240 fr./kg en griet tegen 210 à 308 fr./kg. Tongschar noteerde men tegen 85 à 180 fr./kg, rode soldaten tegen 90 à 105 fr./kg. Staartvis kreeg 314 à 322 fr./kg en robaard tegen 102 à 108 fr./kg. Voor grote pladijs werd 75 à 80 fr.Kg geboekt, voor middenslag- of drieling pladijs 3000 à 3300 fr. de ben en voor visjes 1300 à 1600 fr. de ben. Kabeljauw haalde 5000 à 5200 fr. de ben en gul 3400 à 4500 fr. de ben. Voor de voorkleine gul werd 3360 à 3480 fr. de ben bekomen. Grote wijting werd tegen 4400 à 4500 fr. de ben opgekocht en kleine wijting tegen 1800 à 2200 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 2250 à 2400 fr. de ben geboekt en kleine zandschar tegen 1600 à 1750 fr. de ben. Voor moerrog werd de marktprijs op 5100 à 5200 fr. de ben gesteld, voor tilten op 5000 à 5100 fr. de ben en voor scherpstaarten op 4250 à 4750 fr. de ben. Zeehond boekte 2600 à 2750 fr. de ben en zee- of zandhaai 1500 à 1750 fr. de ben. Een vangst garnaal werd tegen de prijs van 236 à 254 fr./kg aan de koper gebracht. Alle genoteerde marktprijzen konden op de maandagmarkt duur genoemd worden, dit met het oogmerk op het kusttoerisme der hoogdag van 15 augustus.

WEEK VAN 14 TOT 24 AUGUSTUS

DINSDAG 14 AUGUSTUS 1984

VIS

N.346	1.469 kg.	101.085 fr.
N.88	128 kg.	15.575 fr.
N.590	124 kg.	17.622 fr.
N.575	311 kg.	25.507 fr.
N.512	505 kg.	24.953 fr.
N.700	285 kg.	28.435 fr.
N.22	315 kg.	31.930 fr.

GARNAAL

N.782	65 kg.	16.770 fr.

Op de dinsdagmarkt losten één Westvaartuig en zes kustvaartuigen hun vangst. Voor tong nr. 1 werd 328 à 336 fr./kg betaald en voor tong nr. 2 348 à 354 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 354 à 360 fr./kg en fruittong of tong nr. 4 350 à 356 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 274 à 278 fr./kg en kleine tong 170 à 176 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 240 à 320 fr./kg aangekocht, varia tegen 190 à 230 fr./kg en griet tegen 210 à 260 fr./kg. Tongschar werd tegen 90 à 176 fr./kg geboekt, robaard tegen 95 à 108 fr./kg en knorhaan tegen 2000 à 2250 fr. de ben. Voor grote pladijs noteerde men 4000 à 4250 fr. de ben, voor drieling- of middenslagpladijs 3000 à 3500 fr. de ben en voor visjes 1300 à 1600 fr. de ben. Kabeljauw haalde 105 à 110 fr./kg en gul 4000 à 5000 fr. de ben. Voor de voorkleine gul werd 4080 à 4200 fr. de ben opgetekend. Grote wijting kreeg 4100 à 4300 fr. de ben en kleine wijting 2100 à 2300 fr. de ben. Moerrog bekwam 4840 à 4920 fr. de ben, tilten 4600 à 4750 fr. de ben, scherpstaarten 4750 à 5000 fr. de ben en katrog 2200 à 2400 fr. de ben. Zeehond kreeg 2200 à 2400 fr. de ben, zeehaai 1250 à 1500 fr. de ben en but 500 à 700 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2350 à 2500 fr. de ben neergepend en voor kleine zandschar 1600 à 1750 fr. de ben. Garnaal werd tegen 258 fr./kg opgekocht.

VRIJDAG 17 AUGUSTUS 1984

VIS

N.52	6.504 kg.	726.259 fr.
N.575	723 kg.	72.578 fr.
N.700	743 kg.	74.792 fr.
N.590	226 kg.	26.686 fr.
N.88	267 kg.	32.690 fr.
N.788	155 kg.	27.017 fr.
N.512	384 kg.	36.508 fr.
N.22	552 kg.	42.715 fr.

GARNAAL

N.782	181 kg.	32.167 fr.

Eén vaartuig van de West en zeven kustvaartuigen losten op de vrijdagmarkt samen ongeveer 7500 kg vis en 2000 kg tong. Dit voor een gezamenlijke brutowaarde van 1.039.245 fr. Tong nr. 1 kreeg 331 à 338 fr./kg en tong nr. 2 332 à 340 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 338 à 346 fr./kg en fruittong of tong nr. 4 302 à 319 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 254 à 262 fr./kg en kleine tong 146 à 158 fr./kg. Voor grote tarbot werd 398 à 448 fr./kg geboekt, voor middenslag tarbot

264 à 326 fr./kg, voor varia 180 à 230 fr./kg en voor griet 180 à 274 fr./kg. Staartvis kreeg 268 à 274 fr./kg, zonnevis 224 à 238 fr./kg, tongschar 60 à 138 fr./kg en rode soldaten 85 à 90 fr./kg. Robaard kocht men tegen 80 à 85 fr./kg aan en knorhaan tegen 850 à 1100 fr. de ben. Voor grote pladijs werd 3500 à 3900 fr. de ben opgetekend, voor middenslag- of drielingpladijs 2000 à 2600 fr. de ben en voor visjes 1300 à 1500 fr. de ben. Kabeljauw kreeg 5000 à 5300 fr. de ben en gul 3500 à 4500 fr. de ben. Grote wijting haalde 3250 à 3500 fr. de ben en kleine wijting 2050 à 2200 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 1600 à 1750 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 1100 à 1200 fr. de ben, wijl voor bot 500 à 750 fr. de ben werd genoteerd. Moerrog werd tegen 2800 à 2900 fr. de ben opgekocht, tilten tegen 2600 à 2800 fr. de ben, scherpstaarten tegen 2810 à 2940 fr. de ben en katrog tegen 750 à 1000 fr. de ben. Zeehond haalde 1300 à 1600 fr. de ben en zee- of zandhaai 700 à 850 fr. de ben. De marktprijs der garnaal kende een fikse daling en werd op 159 à 187 fr./kg gesteld. Alle genoteerde prijzen konden op de vrijdagmarkt lonend genoemd worden.

MAANDAG 20 AUGUSTUS 1984

VIS		
N.22	324 kg.	24.249 fr.
N.172	4.230 kg.	231.453 fr.
N.736	2.536 kg.	327.281 fr.
N.738	3.392 kg.	164.370 fr.
N.590	344 kg.	42.329 fr.
N.88	236 kg.	28.540 fr.

Op de maandagmarkt losten drie kustvaartuigen en drie vaartuigen van de West samen ongeveer 11000 kg vis voor een brutowaarde van 818.222 fr. Voor tong nr. 1 werd er 340 à 348 fr./kg betaald en voor tong nr. 2 341 à 350 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong bekwam 361 à 368 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 300 à 346 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 248 à 256 fr./kg en kleine tong 150 à 178 fr./kg. Voor grote tarbot noteerde men 466 à 470 fr./kg, voor middenslag tarbot 210 à 240 fr./kg, voor varia 190 à 230 fr./kg en viir griet 210 à 240 fr./kg. Tongschar bekwam 60 à 150 fr./kg, robaard 90 à 100 fr./kg, rode soldaten 82 à 86 fr./kg en koningsvis 220 à 240 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3750 à 4000 fr. de ben aangekocht, middenslag- of drielingpladijs tegen 3100 à 3500 fr. de ben en visjes tegen 1300 à 1600 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 5500 à 6000 fr. de ben genoteerd en voor gul 2750 à 5000 fr. de ben. Moerrog haalde 4250 à 4500 fr. de ben, tilten 4100 à 4300 fr. de ben. Scherpstaarten 4000 à 4100 fr. de ben en katrog 2200 à 2400 fr. de ben. Voor grote wijting werd de marktprijs op 4000 à 4200 fr. de ben gesteld en voor kleine wijting op 1650 à 1950 fr. de ben. Grote zandschar boekte 2140 à 2250 fr. de ben en kleine zandschar 1540 à 1650 fr. de ben. Zeehond haalde 2280 à 2500 fr. de ben en zee- of zandhaai 1300 à 1600 fr. de ben. Alle genoteerde prijzen konden op de maandagmarkt als duur bestempeld worden.

DINSDAG 21 AUGUSTUS

GARNAAL		
N.782	132 kg.	21.252 fr.

WOENSDAG 22 AUGUSTUS 1984

VIS		
N.700	358 kg.	43.301 fr.
N.575	482 kg.	52.655 fr.
N.788	268 kg.	40.528 fr.
N.22	371 kg.	37.930 fr.
N.590	538 kg.	88.488 fr.
GARNAAL		
N.349	110 kg.	14.960 fr.

Slechts vijf kustvaartuigen losten op de woensdagmarkt hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 332 à 338 fr./kg en tong nr. 2 323 à 336 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 342 à 354 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 338 à 346 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 276 à 288 fr./kg en kleine tong 156 à 168 fr./kg. Middenslagtarbot haalde 204 à 268 fr./kg, varia 180 à 220 fr./kg, griet 205 à 260 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 4000 à 4250 fr. de ben geboekt, drieling- of middenslagpladijs tegen 3200 à 3500 fr. de ben en visjes tegen 1400 à 1600 fr. de ben. Robaard noteerde men tegen 75 à 90 fr./kg, knorhaan tegen 1750 à 2250 fr. de ben en bot tegen 500 à 750 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 1700 à 1850 fr. de ben geveild en kleine zandschar tegen 1540 à 1780 fr. de ben. De garnaalprijs onderging op de woensdagmarkt een fikse daling en werd tegen 136 fr./kg opgekocht.

BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN TE GRIMSBY

Vóór twee weken verkochten 4 Belgische vaartuigen te Grimsby met een gezamelijk aanvoer van 1.937 van onze bennen voor een totale brutobesomming van 5,64 miljoen B.fr., hetgeen een gemiddelde prijs per ben betekent van nagenoeg 2.820 fr. Het waren de O.231 „St. Carolus", O.51 „Stormvogel", Z.584 „Sea Bird" en de O.315 „Jean-Hélène".

Het beste resultaat werd door de O.231 „St. Carolus" gehaald van de rederij Hennaert-Delbol met een aanvoer van 727 van onze bennen voor een brutobesomming van 2,116 miljoen B.fr., hetzij een gemiddelde prijs per ben van rond de 2.900 B.fr.

Tweede in de rij was de O.51 „Stormvogel" van de rederij Versluys-Decuypere p.v.b.a. met een aanvoer van 465 bennen voor een brutobesomming van 1.394 miljoen B.fr., hetzij een gemiddelde prijs per ben van rond de 3.000 B.fr.

Op basis van de brutobesomming kregen we dan de Z.584 „Seabird" van de rederij Flamingo p.v.b.a. die 420 bennen in de afslag zette waarvoor 1,050 miljoen B.fr. besomd werd, hetgeen overeenkomt met een gemiddelde van 2.500 fr. per ben.

Ten slotte zette de O.315 slechts 325 (?) van onze bennen in de markt voor een afslagwaarde van 900.000 B.fr. hetzij een gemiddelde marktwaarde van bijna 2.800 B.fr. de ben.

Verleden week was dan de Z.284 „Vicky" van de rederij Paeye Willy te Grimsby aan de afslag met een mooie vangst van 630 van onze bennen waarvoor een brutobesomming verwezenlijkt werd van 1,58 miljoen B.fr., hetzij een gemiddelde van 2.500 fr. per ben.

We kunnen aan de hand van de laatste gemiddelde prijzen, besluiten dat de visprijzen te Grimsby en waarschijnlijk ook elders in Groot-Brittannië, een neiging vertonen om veel te zakken in prijs.

Hoofdzakelijk wordt door de Belgische treilers platvis aangevoerd. Ondertussen kregen we aan de Belgische afslagen verscheidene grote treilers met platvis aan de markt en mochten we vernemen van de schipper en reders, dat de prijs meezat.

Er werd nochtans gevreesd dat men in de Belgische afslagen met een grote platvisaanvoer niet weg zou kunnen, maar het tegendeel werd bewezen. Een regelmatige aanvoer zou dus anderzijds aan de handelaren-kopers de gelegenheid geven voor een aanvaardbare afzet en afslagprijs te zorgen.

Wat men verder niet uit het oog mag verliezen, is het groot verschil in de algemene onkosten, deze tengoede die in België verkopen, wat men er ook over denkt.

GETIJEN TE OOSTENDE

AUGUSTUS

	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

SEPTEMBER

	1 zaterdag	0454	452	1125	036
		1709	449	——	——
EK	2 zondag	0543	422	0003	014
		1801	419	1214	057
	3 maandag	0639	388	0054	047
		1908	386	1316	076
	4 dinsdag	0752	359	0159	076
		2033	365	1435	086
	5 woensdag	0923	348	0317	093
		2204	368	1559	081
	6 donderdag	1040	360	0435	092
		2313	386	1714	062
	7 vrijdag	1136	381	0539	080
		——	——	1815	040
	8 zaterdag	0003	407	0628	065
		1217	403	1901	021
	9 zondag	0042	424	0706	050
		1253	422	1937	006
VM	10 maandag	0116	436	0740	036
		1324	438	2010	–002
	11 dinsdag	0147	443	0812	026
		1355	448	2041	–006
	12 woensdag	0218	446	0845	021
		1426	451	2113	–002
	13 donderdag	0249	444	0918	022
		1456	449	2143	008
	14 vrijdag	0318	438	0948	031
		1526	441	2209	023
	15 zaterdag	0346	428	1017	046
		1556	430	2235	040
	16 zondag	0415	414	1045	064
		1626	417	2303	060

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	»	»	»
Duinkerken	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

	20 augustus		21 augustus		22 augustus	
Lappen	317	325	.....		342	
Grote	305	310	.....		.....	
3/4	286	308	.....		.....	
Bloktongen	275	284	.....		.....	
Vóór-kleine	220	225	.....		.....	
Kleine	176	220	.....		190	210
Slips	150	179	.....		165	180

ZEEBRUGGE

Grote	371	393	289	367	355	374
Bloktongen	338	369	312	350	309	358
Fruittongen	327	364	346		291	327
Schone kleine	263	315	275		247	275
Kleine	218	292	232		200	227
Tout petit	149	152	199		176	205
Slips	139	147	164		163	173

NIEUWPOORT

Tong I	340	348	.....		332	338
Tong II	341	350	.....		323	336
Tong III	361	368	.....		342	354
Tong IV	300	346	.....		338	346
Tong V	248	256	.....		276	288
Kleine tongen	150	178	.....		156	168

PLADIJS

OOSTENDE

	20 augustus		21 augustus		22 augustus	
Platen	52	55	.....		67	
Iek (groot-klein)	52	56	.....		69	
Derde slag	38	47	.....		50	
Platjes	25		.....		25	

ZEEBRUGGE

I	39	54	56	58	56	60
II	39	55	56	58	60	54
III	34	40	35	43	42	36
IV	25		25		25	26
V	.....		.....		.....	

NIEUWPOORT

Moeien	.....		.....		.....	
Grote pladijs	75	80	.....		80	85
Platjes	26	32	.....		28	32
Drielingen	62	70	.....		64	70

Gullevissers

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 – ✆ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

WERKHUIZEN : ✆ (059) 32 39 79 – (059) 32 08 20

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende	Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	20/8		20/8		21/8	21/8		22/8		22/8		20/8		22/8	
Tarbot groot	380	430	371	393	.....	289	367	399.	419	355	374	466	470	.....	
Tarbot middel	292	346	271	357	.....	256	331	345		280	294	210	240	204	268
Tarbot klein	200	247	146	255	.....	171	212	284		259	296	.....		.....	
Griet groot	200	247	275	286	.....	220	228	.....		269	222	210	240	205	260
Griet middel	190	199	202	214	.....	171		235		208	155	.....		.....	
Griet klein	120	145	100	136	.....	124	155	164		96	125	.....		.....	
Schelvis groot	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis middel	50	60	.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis klein	23	40	.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Heek grote	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Heek middel	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Heek klein	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Lom	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Leng	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Rog I	78	94	.....		.....	.....		74		.....		85	90	.....	
Keilrog	.....		.....		.....	.....		.....		119		.....		.....	
Rog	.....		69		.....	87		.....		105	78	.....		.....	
Tilten	63	72	73		.....	59		73		85		82	86	.....	
Scherpstaart	40	62	93		.....	.....		72		95		80	82	.....	
Halve Mans	46	64	42		.....	.....		.....		78	75	.....		.....	
Teelt	26	30	40		.....	.....		.....		89	64	.....		.....	
Katrog	16	20	10	24	.....	.....		.....		49	36	44	48	.....	
Kabeljauw	70	85	69	74	.....	85		81		61		110	120	.....	
Gul (groot)	66	73	60	64	.....	70	73	74		67	78	55	100	.....	
Gul (middel)	54	61	53	61	.....	70	73	52		74	55	.....		.....	
Gul (klein)	24	43	20	24	.....	18	22	18	41	25	19	.....		.....	
Hozemondhamme	140	313	.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Wijting groot	56	70	34	50	.....	39	51	57	61	44	38	80	84	.....	
Wijting klein	21	31	20	25	.....	20		20	22	20	22	33	39	.....	
Schar	.....		16	19	.....	16	19	.....		17	16	34	45	34	36
Steenschol	14	131	.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Zeehaai	50	55	.....		.....	32	36	.....		37	40	25	32	30	35
Hondshaai	15	25	.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Doornhaai	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Pieterman	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Makreel	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Horsmakreel	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Zeekreeft	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Schaat	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Zeebaars (klipvis)	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Kongeraal	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Schartong	.....		.....		.....	.....		.....		.....		60	150	.....	
Volle haring	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
IJle haring	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Haringshaai	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Steenholk	24	32	.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Heilbot	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Steur	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Koolvis	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Zeewolf	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Pollak	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Zonnevis	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Koningsvis	.....		.....		.....	.....		.....		.....		220	240	.....	
Vlaswijting	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Zeeduivel	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Schotse schol	.....		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Zeehond	.....		14		.....	14		.....		34		45	50	.....	
Bot	.....		.....		.....	.....		.....		.....		10	15	10	15
Rode Poon (roobaard)	39	47	54	59	.....	.....		.....		.....		90	100	75	90
Grauwe poon (knorhaan)	.....		10		.....	.....		.....		10		19	25	35	45
Rode knorhaan	84		.....		.....	.....		.....		.....		.....		.....	
Posten	.....		14		.....	16		.....		25	19	.....		.....	

EEN EN ANDER OVER DE TWINTIG DAGEN CELSTRAF VAN JAN VAN DER PLAS

Aan een bijlage van het Nederlands Leidensch-Alphens Dagblad, ontlenen we één en ander in verband met het cel-zitten van Jan van der Plas, reder van de KW.4 „Jannie-Jacoba".

Jan van der Plas werd in 1980 in overtreding genomen omdat hij teveel pladijs had aangevoerd, dus heel wat meer dan zijn eigen kwotum bedroeg. Het is niet de eerste maal dat we er op wijzen, dat we in Nederland het systeem kennen van de witte en de grijze vis in de afslagen, met daarboven op nog de zwarte vis buiten de afslag.

Zwarte vis buiten de afslagen van alle E.E.G.-lidstaten, alhoewel dit weliger tiert in bepaalde landen dan in andere.

Verkoop van „grijze vis" echter is eerder typisch Nederlands. Het bestaat hierin, dat men de vis die boven zijn toegekend individueel kwotum uitkomt, in de afslag verkoopt onder een nummer, zogezegd alleen gekend door de afslag. Hierop betaalt de eigenaar van het nummer alle rechten en ook fiskale aanslag.

Doorgaans is er hierbij geen enkele overheidsdienst geschaad en naar buiten uit blijft men binnen de E.E.G.-wettelijkheid!

Onze Jan van der Plas heeft echter op een goede dag vergeten het teveel onder een nummer te verkopen, maar deed dit onder eigen naam. Hij beging dus een overtreding waaraan zijn „visitekaartje" hing.

De A.I.D. (Nederlandse Algemene Inspectiedienst) zat hiermede natuurlijk duidelijk verveeld en kon ten slotte niet anders dan Jan van der Plas voor deze overtreding op de rooster leggen en te vervolgen.

Om kort te zijn, er volgde een veroordeling tot 30 duizend gulden boete of 30 dagen vervangende celstraf. In beroep werd dit teruggebracht voor wat de boete betreft tot 10 duizend gulden (180 duizend fr.) maar Jan van der Plas weigerde te betalen en verkoos het strafzitten, waarvoor hij slechts (?) twintig dagen hoefde te zitten.

Dank zij het Leidsch-Alphens Dagblad, mocht betrokkene gerechtvaardigde verbittering, maar ook zijn gal en andere opmerkingen kwijt, waar één en ander wel met een korreltje zout mag genomen worden.

Het kwotasysteem

We zitten nu eenmaal gezegend of geplaagd met een kwotasysteem dat ook wij liever vervangen zagen door een ander systeem waarvan we de hoofdgedachten reeds bij herhaling uit de doeken deden.

Wanneer er nu echter een kwotaregeling bestaat, dan menen wij toch dat hieraan de hand moet gehouden worden, zoniet ontstaan grote onrechtvaardigheden tegenover die reders en/of landen, die daar wel de hand aan houden.

Als men de kwota overschrijdt is het nu zo, dat men hiermede eveneens de belangen schaadt van de visserijen uit andere landen, die zich hieraan houden ofwel dit reglement slechts toevallig overtreden.

Zonder enige vergissing is dit nu het geval wat de Belgische visserij betreft en wel in de eerste plaats omdat in België zoveel vaartuigen uitgesaneerd of stil gelegd werden, het moge nu al zijn omwille van ouderdom en niet-meer-rendabel zijn, dat de toegekende kwota ruim volstaan.

Onvoorstelbaar is echter, dat de overheid hieraan mede werkt door het systeem van de (geheime ?) nummering.

Zwarte vis zal zowat overal een weg vinden in alle landen-lidstaten, alhoewel dit veel beperkter gebeurt omdat men daar effectief jacht op maakt.

Inderdaad is dit tegen de belangen, zowel van de vismijnautoriteiten, als van de afslagen als van de fiskus die hier alleen gedupeerd wordt. Daarom ook de jacht op de zwarte vis.

Dat Jan van der Plas zo maar zegt, als ik het niet krijg, als ik niet mag, als het tegen de reglementen in is, dan maar de beuk er in, leidt naar regelrechte willekeur.

Dit zou dan overeenkomen met een vrije visserij, zoveel als men maar kan, en moet leiden tot een regelrechte overbevissing zoals dit het geval werd met de haringvisserij.

Wij hebben al zo dikwijls moeten schrijven dat de grootste vijand van de visser, de visser zelf is, en dat is bijzonder typisch met Jan van de Plas.

Hoe lang zou het duren „Jan" vooraleer men de visserij zou mogen opdoeken en U wellicht om een job bij de boer of elders zou kunnen gaan bedelen, indien elkeen zou oordelen en doen zoals U het voor hebt?

Een paar jaar hoogstens ?

Wat de miljoenen verkeerde subsidies in Nederland betreft, is dit natuurlijk zaak van de regering en van het volk dat deze regering gewild heeft.

Anderzijds, indien U relatief gezien, met uw 169 Brt en bijna 1.000 p.k. slechts een „kleintje" zijt en dit tegenover de bijna honderd meter grote hekdiepvriestreilers, dan zijt U een „grote" tegenover de veel kleine kustvissers en die menen juist dezelfde gal te moeten uitspuwen tegenover de kotters van uw formaat, zoals U tegenover de hektrawlers. Alles is dus relatief.

In elk geval, wat vooral in de andere landen van uw betoog overblijft, is de geörganiseerde en door de overheid gedekte overbevissing.

Waarom dan nog Denemarken met de vinger wijzen, of vechten tegen de toetreding van de Spaanse visserij-armada, of wijzen op de overbevissing aan makreel door de Schotse treilers, die op zee hun makreel en haring overladen op de fabriekschepen van het Oostblok en er hierin eveneens de beuk gooien?

Wat nu terug Nederland betreft, wijzen we er in dit verband eveneens op, dat vorige week te IJmuiden tweemaal honderdduizend kg haring aangevoerd werd door hekdiepvriestreilers, waarvan slechts een klein gedeelte vers in de afslag kwam en de massa aan land werd gebracht, gediepvriesd en ingepakt zonder dat deze haring op het Nederlands te vangen kwotum ingeschreven werd.

Men zou nu kunnen zeggen, wat deert dit anderman. Maar straks gaan onze haringvissers, om precieser te zijn op 1 oktober e.k., eveneens aan haringvisserij doen op de zuidelijke Noordzee.

Waar moeten onze vissers deze haring nog afzetten, als er nu reeds een oververzadiging van de markt optreedt, door overschrijding van de haringkwota.

En daar zijn de Nederlandse kotters die straks de haringvisserij op de zuidelijke Noordzee zullen uitoefenen eveneens het slachtoffer van.

Jan van der Plas met zijn maat Ouwehand, vergunning of geen vergunning, die deze haringvisserij zal bedrijven, dus ook?

De versie van „Jan" kunnen we dus als zeer eigenzinnig en zeer persoonlijk aanzien. Zijn belangen en zijn belangen alleen tellen, kwestie van de „splinter" en de balk" waar hij overbevissing door de grote hekdiepvriestreiler verwijt en er zich zelf zeer zwaar aan bezondigt heeft, en voort aan wenst te bezondigen.

Het is te hopen dat de Belgische Overheid en hun Nederlandse collega's er ditmaat wat ernstiger tegenaan gaan!

P. Vandenberge.

Steun het
Nieuwbouwfonds van het
KONINKLIJK WERK
IBIS
prk 000-0207440-54

DE NEDERLANDSE „HD.99" GEZONKEN

Jammer van het mooie schip, gelukkig dat er geen mensenlevens te betreuren vallen, is de conclusie die men overal hoort.

Inderdaad gelukkig dat er geen mensenlevens te betreuren zijn, des te meer daar er nog twee kinderen mede aan boord waren, waarschijnlijk een verlofpret.

Deze kinderen werden zo spoedig mogelijk door de reddingsrubberboot uit De Koog naar de reddingsboot „Suzanna" overgebracht.

De „HD.99 Relinquenda" is één in **1980** gebouwde 37-meter kotter afgeleverd door scheepswerf „Haak" uit Zaandam.

We brengen het relaas van dit vergaan met een week vertraging omdat we in de week van 15 augustus niet verschenen.

Donderdag 9 augustus, vroeg in de morgen stootte de „Relinquenda", ter hoogte van de Eierlandse Gronden op een wrak. Hierdoor werd de stalen romp een gans eind opengereten en maakte het vaartuig veel water.

De ernst van de toestand inziende, besloot schipper Zeilstra onmiddellijk te keren en te trachten de haven Oudeschild op Texel aan te doen. Noodseinen werden intussen uitgezonden en weldra werd de „HD.99" van verscheidene kanten vervoegd door ter hulp snellende vaartuigen, onder meer van het marinefregat „H.M. Evertsen", van politie- en reddingsboten.

Gezien de ernst van de toestand en het veel water maken, werd de schipper getipt om zijn vaartuig op het strand te zetten, hetgeen hij weigerde om te trachten Oudeschild aan te doen.

Ondertussen werd via een helikopter van de marine-fregat een waterpomp met begeleidende machinist op de HD.99 afgezet. Het werd echter spoedig duidelijk dat het vaartuig het zou moeten afleggen tegenover het breed binnenstromende water en op het Marsdiep, tussen de boeien MG.14 en TX.2 sloeg de motor reeds af die te ver onder water gekomen was.

Dit kon men zeker als het begin van het einde aanzien. Het schip woog zwaar door vooraan en was niet meer te redden. Men begon dan ook met de evacuatie van de bemanningsleden en van het marinepersoneel van de fregat die de pomp bediende.

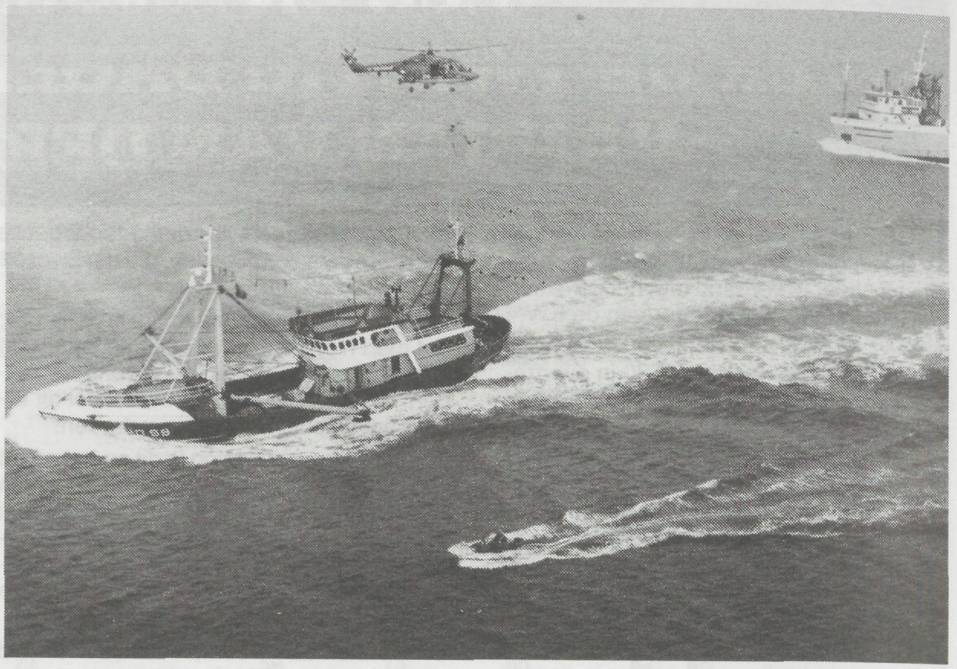
Het was tamelijk kalme zee en de „Relinquenda" bleef omringd door onder meer een ander vissersvaartuig, het marine-fregat, het reddingsvaartuig „Suzanna", de rubberreddingsboot, die echter allen machteloos de laatste strijd van de „HD.99" moesten medemaken.

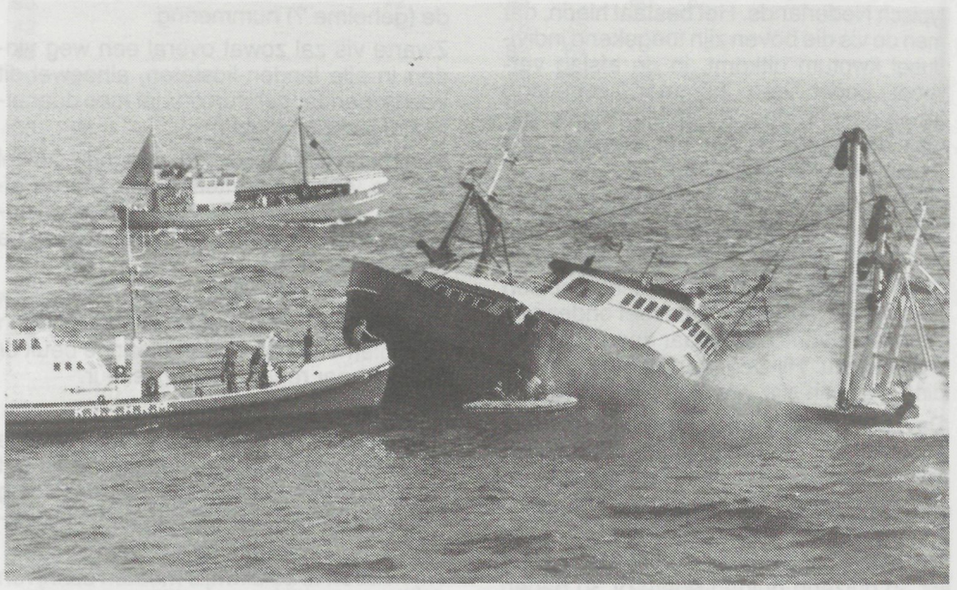
Eerst kwam de boeg van het vaartuig onder water, waarna het vaartuig overhelde naar bakboord, om dan terug met boeg vooruit in de golven te verdwijnen. Vanuit de helikopter werden voortdurend plaatjes van het zinkend schip geschoten, evenals van aan boord van het marinefregat en de andere begeleidende vaartuigen.

Foto 1 toont aan hoe de „Relinquenda" zwaar doorweegt, met praktisch kopje-onder. Foto 2 toont hoe het vaartuig overhelt naar bakboordzijde en langs deze zijde volloopt, terwijl foto 3 aantoont hoe het vaartuig met de boeg reeds in het water, in de golven verdwijnt. (Foto's Koninklijke Nederlandse Marine).

De HD.99 „Reliquenda" behoorde aan de Rederij L. en R. Zijlstra uit Nieuwediep. Het schip werd gebouwd in 1980 en was uitgerust met een motor van 1.500 p.k. Het is het tweede vaartuig dat de rederij verliest.

In 1977 zonk de HD.17, na een hevige brand aan boord als gevolg van een ontploffing, die zich aan boord voordeed op 40 mijl ten Noorden van Borkum. Ook toen konden alle opvarenden gered worden.







NEDERLAND

INVESTERINGEN IN DE ZEEVISSERIJ LEIDEN IN 1983 NIET TOT BETERE NETTO-RESULTATEN

De flink toegenomen investeringen in de Nederlandse zeevisserj zijn in 1983 wel gepaard gegaan met een hogere besomming of omzet, maar hebben niet geleid tot een verbetering van het negatieve netto-resultaat van 27 miljoen gulden.

Dat beeld wordt door het Landbouw-Economisch Instituut geschetst in zijn jaarlijks overzicht van de economische ontwikkelingen in de visserij.

De investeringen namen met 34% toe tot in totaal 235 miljoen gulden, terwijl de totale besomming een stijging te zien gaf van 786 naar 869 miljoen.

Ook de werkgelegenheid groeide, nl. met drie procent tot nagenoeg 3.400 arbeidsplaatsen. Mede door de gelijktijdige stijging van het loninkomen - het inkomen dat als loon aan de opvarenden wordt uitbetaald - van 225 tot 254 miljoen gulden kon de hogere besomming echter niet worden omgezet in een verbeterd netto-resultaat.

De gemiddelde arbeidsopbrengst per opvarende nam in 1983 toe tot 66.500 gulden (1982: 59.800 gulden).

Meer kotters in vaart

De door investeringen wederom uitgebreide kottervisserij leverde in 1983 een besomming op van 635 miljoen gulden, 11% meer dan in 1982. De gang van zaken was niet in alle categorieën gelijk. Voor de kleinere kotters leidde de gunstige garnalenvisserij tot betere resultaten.

Teruggelopen kabeljauwvangsten waren de voornaamste oorzaak van tegenvallende resultaten van de middenslag kotters. Daarvoor kon niet voldoende compensatie worden gevonden in de weer op gang gekomen haringvisserij.

De grotere kotters, gespecialiseerd op platvis, zagen de resultaten weliswaar verbeteren, maar de netto-resultaten bleven negatief. De gehele sector had een netto-tekort van 43 miljoen gulden.

Nieuwe generatie vrieshektrawlers

In de grote zeevisserij werd de vloot ook uitgebreid. De nieuwe generatie grote vrieshektrawlers leverde in 1983 een belangrijk aandeel in de totale resultaten.

De totale besomming was dan ook hoger, evenals het bemanningsinkomen. Voor de oudere generatie vrieshektrawlers liepen de resultaten enigermate terug.

De genoemde nieuwe generatie compenseerde dit echter, zodat in totaal bij hogere arbeidsinkomens het netto-resultaat op + 7 miljoen gulden gehandhaafd bleef.

Mosselcultuur stabiel

Ondanks een gedaalde aanvoer bleef in het seizoen 1983/84 de besomming van de mosselcultuur door hogere prijzen gelijk. Voor de kleinere bedrijven waren de resultaten echter ongunstiger. De hogere netto-resultaten zijn dan ook toe te schrijven aan de middelgrote en vooral de grotere bedrijven.

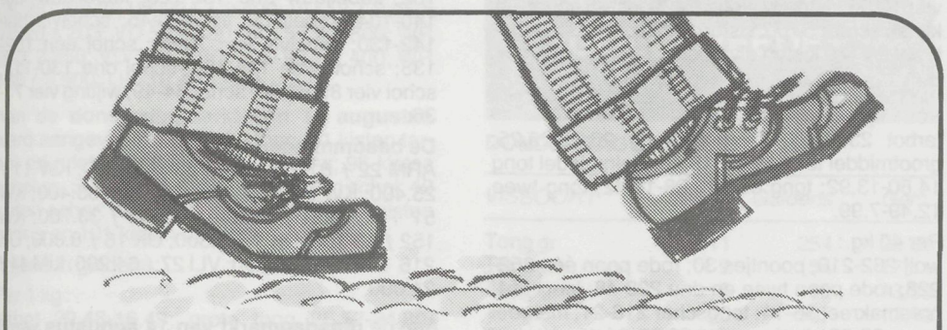
Groeiende markt voor visprodukten

De totale omzet van de Nederlandse visgroothandel en -industrie overschreed in 1983 de twee miljard gulden. Vooral de export droeg bij tot de hogere omzet; in het binnenland steeg de omzet slechts gering.

De toegenomen omzet kwam grotendeels voor rekening van de categorie rond- en platvis. Van de totale omzetstijging voor rekening van de categorie rond- en platvis. Van de totale omzetstijging van 140 miljoen gulden nam deze sector bijna 90 miljoen voor zijn rekening. Naast een stijgende omzet van verse vis is met name de verkoop van verwerkte produkten (gefileerde vis) toegenomen.

Ook in de sector schaal- en schelpdieren werd meer omgezet, vooral bij de schelpdieren. De export is in deze sector van nog grotere betekenis dan voor vis en visprodukten. Te denken valt hierbij aan garnalen, mosselen, kokkels en oesters.

De omzet van pelagische vis bleef enigszins achter bij die in 1982, met name door lagere exportopbrengsten. In deze sector is de binnenlandse omzet van relatief de grootste betekenis (meer dan 30%), hetgeen toe te schrijven is aan de haringconsumptie.



KUYL & ROTTINGHUIS
LAAT U NIET NAAR DE POMP LOPEN

Als K&R een pomp in het programma opneemt, dan voldoet die op z'n minst aan de strenge eigen specifikaties. Is die dus eigenlijk op-maat gemaakt voor de specifieke omstandigheden in de Nederlandse nijverheid en industrie. In alle gangbare, maar ook ongebruikelijke kapaciteiten en volgens alle werkzame principes.
K&R is bovendien centraal gevestigd in Nederland en dus altijd dichtbij voor service of onderdelen uit voorraad!

vertikale pompen - horizontale pompen - zelfaanzuigende pompen - motorpompen - dompelpompen - sterpompen - hogedrukpompen - centrifugaalpompen - handpompen - etc. etc.

K&R

1001 pompen van de (bovenste) plank!

utrecht POMPEN

kuyl & rottinghuis bv

Wittevrouwensingel 71 – 3572 CC Utrecht
Telefoon 030-716842 – Telex 40093 Kaenr. nl.

Schippers, verzorgt bijzonder uw gevangen vis. Het verhoogt de kwaliteit. Indien u hierdoor iets minder vangt, wordt u ruimschoots vergoed door een betere prijs.

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 7 augustus** werd aangevoerd: 1.232 kg tong; 5 kisten tarbot en griet; 2 kisten kabeljauw; 61 kisten schol; 9 kisten schar; 120 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 22,81-22,14; grote tong 26,95-26,25; grootmiddel tong 20,86-19,98; kleinmiddel tong 16,77-14,33; tong één 15,11-13,54; tong twee 9,98-8,20.

Per 40 kg.:
tarbot 802-480; griet 508-494; kabeljauw vijf 82; schol één en twee 182-180; schol drie 182-136; schol vier 83-50; schar 75-49; bot 35-26; horsmakreel 45-29.

De besommingen waren:
UK 129 ƒ 350; UK 234 ƒ 680; VD 6 ƒ 12.800; VD 20 ƒ 450; VD 53 ƒ 2.450; WR 17 ƒ 6.600; WR 36 ƒ 1.050; WR 73 ƒ 900; WR 98 ƒ 1.670; WR 138 ƒ 3.750; YE 25 ƒ 2.300.

Aan de **woensdagmarkt van 8 augustus** werd aangevoerd: 2.016 kg tong; 9 kisten tarbot en griet; 8 kisten kabeljauw; 146 kisten schol; 14 kisten schar en 78 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 23,85-23,11; grote tong 26,58-25,53; grootmiddel tong 14,67-13,54; tong twee 10,32-8,07.

Per 40 kg.:
tarbot 832-519; griet 620-440; kabeljauw vijf 116; schol één en twee 210-190; schol drie 173-130; schol vier 64-46; schar 92-48; bot 33-27; poontjes 82.

De besommingen waren:
HD 71 ƒ 1.300; HD 113 ƒ 7.900; UK 129 ƒ 500; UK 233 ƒ 4.600; UK 234 ƒ 2.700; VD 20 ƒ 2.020; VD 53 ƒ 2.100; WR 34 ƒ 9.500; WR 36 ƒ 1.400; WR 73 ƒ 600; WR 98 2.050; YE 25 ƒ 2.900.

Aan de **donderdagmarkt van 9 augustus** werd aangevoerd: 2.400 kg tong; 45 kisten tarbot en griet; 67 kisten kabeljauw; 13 kisten schelvis; 87 kisten wijting; 253 kisten schol; 52 kisten schar; 26 kisten tongschar en 105 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
heilbot 13,41; grote tong 26,23-25,52; grootmiddel tong 20,05; kleinmiddel tong 17,31-15,29; tong één 13,89; tong twee 8,87-7,55; tong één ongestript 13,60-13,40; tong twee ongestript 11,14-10,51; tarbot 24,86-24,05.

Per 40 kg.:
rode poon 194-84; rode poon drie 45; poontje 35; tongschar 214-133; hammen zonder kop 640-350; schartong 71; wolf 236; tarbot 839-488; griet 654-380; kabeljauw één 82; kabeljauw twee 144; kabeljauw drie 208-148; kabeljauw vier 210-148; kabeljauw vijf 202-82; schol één 176-132; schol twee 190-128; schol drie 164-112; schol vier 74-44; schar 77-32; schelvis drie 176; schelvis vier 92-60; wijting vier 72-45; haai 64; bot 28-26; horsmakreel 70-15.

De besommingen waren:
HD 71 ƒ 1.100; HD 103 ƒ 2.700; UK 68 ƒ 30.500; VD 6 ƒ 4.600; VD 20 ƒ 4.300; VD 53 ƒ 3.400; WR 17 ƒ 5.100; WR 34 ƒ 4.100; WR 36 ƒ 2.400; WR 98 ƒ 1.380; WR 138 ƒ 2.000; YE 25 ƒ 1.800; IJM 18 ƒ 16.600.

Aan de **vrijdagmarkt van 10 augustus** werd aangevoerd: 9.005 kg tong; 74 kisten tarbot en griet; 3.410 kisten kabeljauw; 113 kisten schelvis; 1.150 kisten wijting; 1.429 kisten schol; 71 kisten schar; 5.677 kisten haring; 10 kisten makreel en 170 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 23,49-21,11; grote tong 26,63-25,25; grootmiddel tong 19,50-18,46; kleinmiddel tong 14,80-13,92; tong één 13,98-12,42; tong twee 12,49-7,99.

Per 40 kg.:
wolf 262-210; poontjes 30; rode poon één 252-228; rode poon twee en drie 228-48; leng 114; horsmakreel 36-14; tongschar 216-21; makreel twee 52-22; haring één 26,80-24,40; koolvis twee 106; steenbolk 56-30; ham 13-14; bot 26; tarbot 827-480; griet 597-384; kabeljauw één 156-138; kabeljauw twee 178-132; kabeljauw drie 162-128; kabeljauw vier 156-124; kabeljauw vijf 134-53; schol één 162-132; schol twee 172-128; schol drie 156-106; schol vier 130-50; schelvis één 202; schelvis twee 172; schelvis drie 156-106; schelvis vier 130-50; hammen 284-126; wijting drie 74-25; schar 86-30.

De besommingen waren:
HD 103 ƒ 2.600; KW 12 ƒ 11.600; KW 26 + KW 167 ƒ 59.900; KW 36 ƒ 120.300; KW 77 ƒ 10.900; KW 173 + KW 214 ƒ 45.100; UK 7 ƒ 14.800; UK 27 + UK 137 ƒ 156.800; UK 28 ƒ 13.800; UK 48 + UK 49 ƒ 26.200; UK 50 + UK 52 ƒ 27.100; UK 89 + UK 215 ƒ 27.200; UK 90 + UK 307 ƒ 42.400; UK 138 + UK 208 ƒ 44.000; UK 233 ƒ 3.100; UK 234 ƒ 3.400; VD 6 ƒ 2.600; VD 20 ƒ 2.900; VD 24 ƒ 10.700; VD 53 ƒ 1.600; WR 36 ƒ 1.400; IJM ƒ 18 ƒ 2.000; verder twee Goedereeders en vier Texelaars met een gezamelijke besomming, groot ƒ 210.000.

Aan de **maandagmarkt van 13 augustus** werd aangevoerd: 4.159 kg tong; 132 kisten tarbot en griet; 194 kisten tongschar; 896 kabeljauw; 84 kisten schelvis; 221 kisten wijting; 1.314 kisten schol; 154 kisten schar; 17 kisten makreel en 266 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
heilbot 15,20-15,17; tarbot 21,19-20,49; grote tong 25,49-24,32; grootmiddel tong 18,56-17,07; kleinmiddel tong 13,95-13,34; tong één 13,31-13,16; tong twee 8,50-8,13.

Per 40 kg.:
schartong 75-69; krab 30-26; haai 96-35; wolf 190-124; poontjes 40-29; krabbepoten 92-82; hammen zonder kop 610-382; roggen 200-176; hammen met kop 282-140; tongschar 226-60; makreel twee 35-23; tarbot 874-392; griet 602-287; kabeljauw één 186; kabeljauw twee 192-132; kabeljauw drie 152-126; kabeljauw vier 140-104; kabeljauw vijf 130-45; schelvis drie 142-130; schelvis vier 70-50; schol één 152-138; schol twee 144-130; schol drie 130-112; schol vier 85-60,80; schar 64-49; wijting vier 71-36.

De besommingen waren:
ARM 22 ƒ 61.200; ARM 23 ƒ 33.700; KW 11 ƒ 25.400; KW 22 ƒ 52.400; KW 34 ƒ 63.400; KW 51 + KW 221 ƒ 34.300; KW 88 ƒ 33.700; KW 152 ƒ 13.100; UK 1 ƒ 8.300; UK 16 ƒ 8.800; UK 216 + UK 247 30.200; VLI 27 ƒ 64.200; IJM 44 ƒ 21.000.

Aan de **dinsdagmarkt van 14 augustus** werd aangevoerd: 2.303 kg tong; 5 kisten tarbot en griet; 2 kisten kabeljauw; 94 kisten schol; 11 kisten schar en 88 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 20,99-19,06; grote tong 25,68-24,90; grootmiddel tong 19,99-18,67; kleinmiddel tong 14,78-13,93; tong één 14,11-13,00; tong twee 8,91-7,76; klm tong ongestript 12,80; tong één ongestript 13,76-13,68; tong twee ongestript 8,49-7,50.

Per 40 kg.:
tarbot 760-436; griet 354-340; kabeljauw vijf 90-85; schol één 186-178; schol twee 184-116; schol drie 174-116; schol vier 72-45; schar 92-39; horsmakreel 38-33; rode poon 128-75.

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

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN

KUYPERS GEARS

REPARATIE MONTAGE ONDERHOUD SERVICE

en dat
24 uur per dag...

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

NEDERLAND

Aan de **woensdagmarkt van 15 augustus** werd aangevoerd: 2.030 kg tong; 11 kisten tarbot en griet; 19 kisten kabeljauw; 66 kisten schol; 21 kisten schar; 14 kisten makreel en 47 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 21,92-21,28; grote tong 20,55-19,54; grootmiddel tong 20,55-19,54; kleinmiddel tong 15,33-14,58; tong één 13,55-12,62; tong twee 8,19-7,88; ongestripte tong één 13,86; ongestripte tong twee 8,28-7,88.

Per 40 kg.:
tarbot 820-484; griet 590-358; kabeljauw vier 208; kabeljauw vijf 148-104; schol één en twee 190-172; schol drie 160-124; schol vier 62-45; schelvis vier 114; wijting drie 53-42; makreel twee 63-45; schar 87-43; horsmakreel 62-45; bot 32-26; rode poon 214; poontjes 77-52.

De besommingen waren:
HD 103 ƒ 4.400; UK 75 ƒ 4.500; UK 129 ƒ 500; UK 233 ƒ 940; UK 234 ƒ 2.400; VD 18 ƒ 2.260; VD 20 ƒ 203; VD 53 ƒ 780; WR 34 ƒ 4.600; WR 36 ƒ 2.950; VD 73 ƒ 1.300; VD 98 ƒ 2.400; WR 138 ƒ 2.500; IJM 18 ƒ 11.000.

Aan de **donderdagmarkt van 16 augustus** werd aangevoerd: 2.606 kg tong; 41 kisten tarbot en griet; 1.396 kisten kabeljauw; 96 kisten schelvis; 527 kisten wijting; 933 kisten schol; 49 kisten schar; 16 kisten tongschar; 7.257 kisten haring en 101 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 20,48-16,49; grote tong 25,57-24,80; grootmiddel tong 20,98-19,40; kleinmiddel tong 16,20-15,10; tong één 14,28-12,88; tong twee 8,67-8,50.

Per 40 kg.:
tarbot 790-439; griet 568-268; kabeljauw één 170-162; kabeljauw twee 190-170; kabeljauw drie 144-112; kabeljauw vier 144; kabeljauw vijf 130-50; schelvis twee 204-102; schelvis drie 176-90; schelvis vier 108-50; schol één 180-132; schol twee 190-120; schol drie 140-120; schol vier 65-44; schar 86-30; tongschar 233-70; wijting vier 82-26; makreel twee 30; haring twee 26, 24, 40; bot 28-26; kleine kreeft 186; haai 90; horsmakreel 44-32.

De besommingen waren:
HD 62 ƒ 14.000; HD 103 ƒ 2.400; KW 12 ƒ 8.200; UK 7 ƒ 12.900; UK 27 + UK 137 ƒ 63.100; UK 48 + UK 49 ƒ 41.100; VD 6 ƒ 6.500; VD 18 ƒ 5.400; VD 19 + VD 73 ƒ 63.600; VD 20 ƒ 1.100; VD 24 ƒ 10.500; VR 10 ƒ 2.100; WR 17 ƒ 9.700; WR 34 ƒ 3.100; WR 98 ƒ 2.500; WR 138 ƒ 2.800.

Aan de **vrijdagmarkt van 17 augustus** werd aangevoerd: 6.795 kg tong; 72 kisten tarbot en griet; 2.302 kisten kabeljauw; 57 kisten schelvis; 550 kisten wijting; 1.705 kisten schol; 156 kisten schar; 54 kisten tongschar; 10 kisten makreel en 174 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
heilbot 16,95-16,71; tarbot 22,62-20,80; grote tong 25,88-23,70; grootmiddel tong 19,97-18,00; kleinmiddel tong 14,88-13,35; tong één 14,45-12,66; tong twee 9,43-7,34; zalm 23,51-9,60.

Per 40 kg.:
tarbot 799-453; griet 550-342; tongschar 240-64; kabeljauw één 192-150; kabeljauw twee 162-108; kabeljauw drie 144-126; kabeljauw vier 140-110; kabeljauw vijf 134-55; schol één 156-130; schol twee 152-100; schol drie 132-92; schol vier 61-44; koolvis twee 106-92; schelvis twee 190-150; schelvis drie 160-122; schelvis vier 92-50; schar 76-31; makreel twee 35-22; bot 34-22; wolg 208-122; schartong 41; haai 140-112; rode poon één en twee 212-188; rode poon drie 152-104; grauwe poontjes 60.

De besommingen waren:
ARM 22 ƒ 26.200; ARM 23 ƒ 32.400; HD 71 ƒ 1.200; HD 103 ƒ 1.230; KW 25 ƒ 89.700; UK 50 ƒ 57.900; UK 75 ƒ 4.800; UK 89 + UK 215 ƒ 32.300; UK 90 + UK 307 ƒ 34.200; UK 129 ƒ 1.280; UK 141 + UK 271 ƒ 39.800; UK 216 + UK 247 ƒ 46.200; UK 233 ƒ 2.600; UK 234 ƒ 2.300; VD 18 ƒ 1.800; VD 54 + VD 77 ƒ 19.200; VLI 1 ƒ 11.900; WR 36 ƒ 1.500; WR 138 ƒ 5.100; IJM 3 + IJM 27 ƒ 34.500.; verder twee Goedereeders en twee Texelaars met een gezamelijke besomming, groot ƒ 180.000.

GOEDEREEDE

DONDERDAG 9 AUGUSTUS 1984

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr	11	254	23,09
Tong gm	9	154	17,11
Tong km	6	80	13,33
Tong I	45	567	12,60
Tong II	658	5.448	8,28
Tarbot I	34	781	22,97
Tarbot II	54	1.008	18,67
Tarbot III	93	1.479	15,90
Tarbot IV	241	2.620	10,87
Tarbot afw	32	297	9,28
Griet I	9	124	13,78
Griet II	59	525	8,90
Kab 4 (G)	3	13	4,33
Kab 5 (G)	184	491	2,67
Wijt. 3 (G)	50	123	2,46
Wijt. 4 (G)	17	30	1,76
Schar 1/D	688	968	1,41
Makr. III	19	31	1,63
Poon 1	24	73	3,04
Poon 2	150	287	1,91
Bot	1.603	1.269	0,79
Schol 2 (O)	20	67	3,35
Schol 3 (O)	7	21	3,00
Schol 4 (O)	891	1.129	1,27
Harder	600	1.260	2,10
Steenbolk	31	59	1,90
Mullen	18	35	1,94
Paling	14	183	13,07
Diversen	11.779	76.608	6,50
TOTAAL	**17.349**	**95.985**	

VRIJDAG 10 AUGUSTUS 1984

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr	834	21.470	25,74
Tong gm	4.232	79.047	18,68
Tong km	4.185	57.937	13,84
Tong I	4.626	57.230	12,37
Tong II	11.561	93.837	8,12
Tarbot I	712	17.149	24,09
Tarbot II	715	13.298	18,60
Tarbot III	1.265	18.257	14,43
Tarbot IV	1.062	12.424	11,70
Tarbot afw	580	5.203	8,97
Griet II	1.181	11.881	10,06
Schol 4 (G)	18.800	29.623	1,58
Kab 1 (G)	8	47	5,88
Kab 2 (G)	130	667	5,13
Kab 3 (G)	1.121	5.051	4,51
Kab 4 (G)	1.296	5.608	4,33
Kab 5 (G)	13.701	23.566	1,72
Wijt. 3 (G)	2.643	4.549	1,72
Wijt. 4 (G)	66	92	1,39
Schar 1/D	12.842	17.000	1,32
Makr. III	5	8	1,60
Poon gr	47	119	2,53
Poon 1	868	2.271	2,62
Poon 2	2.517	3.209	1,27
Rog I	635	3.551	5,59
Rog II	819	3.157	3,85
Koolv. 1 (G)	2	4	2,00
Schel. 3 (G)	75	146	1,95
Bot	378	256	0,68
Zalm-Forel	2	18	9,00
Tongschar	270	1.459	5,40
Schol 1 (O)	1.454	5.171	3,56
Schol 2 (O)	9.179	27.433	2,99
Schol 3 (O)	43.755	114.313	2,61
Schol 4 (O)	19.101	20.917	1,10
Haai + P	74	303	4,09
Krab	322	387	1,20
Inktvis W	16	61	3,81
Inktvis ZW	37	110	2,97
Harder	5	15	3,00
Steenbolk	1.991	2.975	1,49
Mullen	197	527	2,68
Hammen	23	311	13,52
Paling	10	130	13,00
Diversen	17.835	82.051	4,60
TOTAAL	**82.210**	**757.403**	

DONDERDAG 16 AUGUSTUS 1984

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr	83	2.085	25,12
Tong gm	385	7.786	20,22
Tong km	425	6.204	14,60
Tong I	1.047	13.272	12,68
Tong II	8.454	65.700	7,77
Tarbot I	68	1.562	22,97
Tarbot II	62	1.052	16,97
Tarbot III	112	1.620	14,46
Tarbot IV	284	3.259	11,48
Tarbot afw	21	177	8,43
Griet I	43	595	13,84
Griet II	124	1.075	8,67
Schol 4 (G)	1.600	2.592	1,62
Kab 2 (G)	8	37	4,63
Kab 3 (G)	66	285	4,32
Kab 4 (G)	46	192	4,17
Kab 5 (G)	1.336	2.975	2,23
Wijt. 3 (G)	425	649	1,53
Wijt. 4 (G)	8	8	1,00
Schar 1/D	1.455	1.926	1,32
Makreel II	78	76	0,97
Makreel III	156	112	0,72
Poon gr	22	61	2,77
Poon 1	98	281	2,87
Poon 2	615	812	1,32
Bot	2.771	1.982	0,72
Schol 1 (O)	205	751	3,66
Schol 2 (O)	1.378	4.782	3,47
Schol 3 (O)	4.390	10.976	2,50
Schol 4 (O)	5.003	5.812	1,16
Krab	153	126	0,82
Harder	3	8	2,67
Steenbolk	125	154	1,23
Mullen	18	59	3,28
Paling	34	470	13,82
Diversen	85	854	10,05
Totaal	**31.186**	**140.365**	

NEDERLAND

VRIJDAG 17 AUGUSTUS 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	928	24.100	25,97
Tong gm	4.773	87.659	18,37
Tong km	4.964	67.218	13,54
Tong I	6.081	75.172	12,36
Tong II	3.200	93.712	7,10
Tarbot I	820	18.379	22,41
Tarbot II	848	15.085	17,79
Tarbot III	1.632	21.697	13,29
Tarbot IV	1.166	12.956	11,11
Tarbot afw	584	5.369	9,19
Griet I	1.820	21.614	11,88
Griet II	1.701	14.479	8,51
Schol 4 (G)	27.325	40.983	1,50
Kab 1 (G)	24	104	4,33
Kab 2 (G)	534	1.923	3,60
Kab 3 (G)	2.755	9.219	3,35
Kab 4 (G)	2.588	8.249	3,19
Kab 5 (G)	20.491	29.060	1,42
Kab (afw)	12	11	0,92
Wijt. 3 (G)	4.613	6.370	1,38
Wijt. 4 (G)	74	64	0,86
Schar 1/D	18.459	17.651	0,96
Poon gr	156	297	1,90
Poon 1	1.001	1.987	1,99
Poon 2	1.766	2.537	0,92
Poon Zw	25	6	0,24
Rog I	530	2.826	5,33
Rog II	1.554	4.392	2,83
Koolv. 1 (G)	3	7	2,33
Schel. 3 (G)	55	120	2,18
Bot	553	371	0,67
Zalm-Forel	12	202	16,83
Tongschar	532	2.240	4,21
Schol 1 (O)	1.592	5.289	3,32
Schol 2 (O)	11.491	34.641	3,01
Schol 3 (O)	62.323	144.705	2,32
Schol 4 (O)	19.928	20.351	1,02
Haai + P	22	83	3,77
Krab	367	174	0,47
Inktvis W	9	86	9,56
Steenbolk	2.835	2.808	0,99
Mullen	162	508	3,14
Kreeft	3	16	5,33
Hammen	37	569	15,38
Diversen	37.096	141.206	3,81
Totaal	**258.444**	**963.491**	

VLISSINGEN

VRIJDAG 10 AUGUSTUS 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	575	10.030	26,14
Tong gm	1.980	37.944	19,16
Tong km	1.664	24.299	14,60
Tong I	1.925	24.029	12,48
Tong II	2.799	22.473	8,03
Tarbot I	229	5.872	25,64
Tarbot II	298	5.745	19,28
Tarbot III	533	7.764	14,57
Tarbot IV	311	3.775	12,14
Tarbot afw	14	179	12,79
Griet I	598	8.165	13,65
Griet II	335	3.288	9,82
Schol 1 (G)	1.460	5.433	3,72
Schol 2 (G)	5.584	18.261	3,27
Schol 3 (G)	19.670	55.102	2,80
Schol 4 (G)	18.100	27.040	1,49
Kab 1 (G)	29	153	5,28
Kab 2 (G)	58	307	5,29
Kab 3 (G)	325	1.654	5,09
Kab 4 (G)	978	4.430	4,53
Kab 5 (G)	7.262	12.138	1,67
Wijt. 3 (G)	843	1.734	2,06
Wijt. 4 (G)	704	871	1,24
Schar 1	7.567	9.003	1,19
Tongschar I	1.086	6.361	5,86
Tongschar II	1.919	7.257	3,78
Zeebaars	5	71	14,13
Tng besch.	10	24	2,37
Poon gr	205	823	4,01
Poon 1	1.009	2.686	2,66
Poon 2	3.786	1.340	0,35
Rog I	8	47	5,90
Rog II	11	65	5,95
Rog III	72	193	2,68
Bot	3.954	2.665	0,67
Schol 4 (O)	9	20	2,26
Haai + P	17	64	3,76
Zandhaai	40	136	3,40
Inktvis W	24	239	9,97
Inktvis ZW	99	315	3,18
Harder	5	14	2,79
Steenbolk	2.104	1.518	0,72
Mullen	321	2.007	6,25
Hammen	9	174	19,31
Pieterman	1	5	4,52
Paling	20	338	16,92
Diversen	7.542	33.220	4,40
Krabben	68	157	2,31
Kommeraal	25	118	4,73
H. Makreel	62	63	1,02
Zonnevis	14	122	8,70
Parlourdes	17	7	0,40
Krab. poot	67	534	7,96
TOTAAL	**96.350**	**355.271**	

VRIJDAG 17 AUGUSTUS 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	864	22.725	26,30
Tong gm	3.257	60.358	18,53
Tong km	2.904	39.810	13,71
Tong I	3.685	45.467	12,34
Tong II	5.728	41.225	7,20
Tarbot I	338	7.504	22,20
Tarbot II	486	8.723	17,95
Tarbot III	676	9.356	13,84
Tarbot IV	386	4.420	11,45
Griet I	768	9.368	12,20
Griet II	422	3.633	8,61
Schol 1 (G)	2.124	7.840	3,69
Schol 2 (G)	7.219	24.094	3,34
Schol 3 (G)	23.407	63.705	2,72
Schol 4 (G)	22.707	34.508	1,52
Kab 1 (G)	213	880	4,13
Kab 2 (G)	609	2.647	4,35
Kab 3 (G)	1.297	4.996	3,85
Kab 4 (G)	2.558	8.839	3,46
Kab 5 (G)	15.593	21.064	1,35
Kab (afw)	5	5	1,04
Wijt. 3 (G)	1.311	1.777	1,36
Wijt. 4 (G)	1.210	1.188	0,98
Schar 1	11.258	13.346	1,19
Tongschar I	1.280	6.028	4,71
Tongschar II	1.923	5.855	3,05
Zeebaars	7	106	15,08
Tong besch.	18	40	2,22
Poon gr	333	1.001	3,01
Poon 1	1.330	2.339	1,76
Poon 2	5.257	1.610	0,31
Rog I	76	474	6,24
Rog II	50	283	5,66
Rog III	87	209	2,40
Koolv. 4 (G)	14	34	2,45
Bot	1.281	849	0,66
Schol 2 (O)	109	295	3,71
Schol 3 (O)	307	693	2,26
Schol 4 (O)	1.317	1.237	0,94
Haai + P	4	12	2,88
Haai – P	1		0,40
Zandhaai	75	169	2,25
Inktvis W	19	180	9,47
Inktvis ZW	337	864	2,56
Harder	5	14	2,73
Steenbolk	4.280	902	0,21
Mullen	565	2.851	5,05
Hammen	11	207	18,83
Paling	3	50	16,53
Diversen	3.961	4.708	1,19
Krabben	98	60	0,61
H. Makreel	275	135	0,49
Zonnevis	11	77	6,96
Parlourdes	56	38	0,67
Krab. poot	95	490	5,15
TOTAAL	**132.253**	**469.399**	

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 12 t.m. 18 augustus 1984

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	8.053	5,17
Handels Garnalen	270	6,34
Tong	1.250	15,94
Schol	1.554	2,62
Schar	180	1,81
Bot	993	0,71
Tarbot	86	12,67
Griet	23	9,74
Kabeljauw	63	2,85
Wijting	141	2,66
Zeebaars	942	19,37
Harder	203	2,33
Makreel	133	2,17
Paling	1.253	13,69
Zalm-Forel	116	10,87
Horsmakreel	486	0,39
Poon	68	1,94
Diversen	10.639	—

BRESKENS

Aanvoer over de week van 5 t.m. 11 augustus 1984

		Gemidd. prijs per kg.
38 kg.	export garnalen	voor ƒ 6,47
554 kg.	pellerij garnalen	voor ƒ 7,56
1.590 kg.	bot	voor ƒ 0,65
1.957 kg.	schar	voor ƒ 1,31
13.473 kg.	schol	voor ƒ 2,39
11.054 kg.	tong	voor ƒ 10,77
1.174 kg.	tarbot	voor ƒ 14,89
1.131 kg.	griet	voor ƒ 11,91
3.837 kg.	kabeljauw	voor ƒ 2,25
624 kg.	wijting	voor ƒ 1,32
401 kg.	rog	voor ƒ 4,15
88 kg.	makreel	voor ƒ 1,62
2.189 kg.	poon	voor ƒ 1,69
166 kg.	haai	voor ƒ 2,74
391 kg.	baars en herder	voor ƒ 4,10
107 kg.	tongschar	voor ƒ 6,18
72 kg.	inktvis	voor ƒ 2,12
473 kg.	bolk	voor ƒ 1,67
28 kg.	krabben	voor ƒ 2,40

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Aan boord van de O.303 kreeg men tijdens het winden van de netten de stuurboordlenter in de schroef. Na beurtelings voor- en achteruit te hebben geslagen kon de schroef vrij gekregen worden maar er werd vastgesteld dat men een weinig water maakte langs de verpakking van de schroefas. Noodgedwongen staakte men de visserij en zette men koers naar de thuishaven.

■ Tijdens het verhalen werd door de Z.284 averij berokkend aan een balk in de haven van Grimsby. De feiten deden zich voor toen het vaartuig in de modder kwam te zitten waardoor het maneuvreren werd bemoeilijkt.

■ Toen de bemanning van de Z.48 zich aan boord begaf voor de afvaart werd vastgesteld dat averij was berokkend aan de zonnekap van de scheepsbrug. Die was aan stuurboordzijde ingedrukt over ongeveer een halve meter lengte.

■ Tijdens het koers lopen naar de visgronden kreeg men aan boord van de Z.39 een eind plastiek touw in de schroef. Het uiteinde van de tros werd aan boord genomen en door achteruit te slaan kreeg men de schroef weer vrij. Tijdens de verdere reis stelde men evenwel vast dat de temperatuur van de schroefasbus iets hoger opliep dan normaal maar bij nazicht werd niets abnormaals vastgesteld. De reis werd normaal verder gezet.

■ Toen aan boord van de Z.536 het alarm van de koeling van de motor plots aansloeg wees een onderzoek uit dat er een groot gat zat in de buis van de koelwaterpomp. Gezien herstellen met eigen middelen niet mogelijk was werd de sleephulp ingeroepen van de B.601. De sleep verliep zonder verdere moeilijkheden naar de haven van Zeebrugge.

■ Tijdens het vissen voelde men aan boord van de Z.499 plots een harde ruk op het bakboordkorretouw terwijl de bakboordbok plooide in een hoek van 90°. Men neemt aan dat de netten waren vastgeslagen aan een zich onder water bevindend voorwerp.

■ De O.472 kreeg af te rekenen met defekt toen, tijdens het winden, de aandrijfriem van de vislier brak. De riem sloeg tegen de mazoutleiding tussen de tank en de filter waardoor de mazoutleiding brak. Even later viel de motor stil. Noodgedwongen werd de sleephulp ingeroepen van de sleepboot Zeearend die de O.472 naar Oostende sleepte.

■ Bij het winden stelde men aan boord van de O.473 vast dat er zich een zwaarte in de netten bevond. Bij het toppen van de stuurboordbok brak de weier, sloeg de bok naar beneden en kwam op de zijde van het vaartuig terecht waardoor aanzienlijke averij werd opgelopen en het vaartuig naar Oostende diende opgesleept te worden door de sleepboot Zeearend.

IERLAND

■ In Ierland worden er besprekingen gehouden om een afzonderlijke producentenorganisatie op te bouwen voor de kleine kustvisserij, die haar eigen specifieke noden bezit. Dit vooral met de, nog maar onlangs ingevoerde opvang voor doggenvis en mooie meid of heek. Deze nieuwe producentenorganisatie waarvoor 400 leden in Ierland zouden kunnen in aanmerking komen, wenst zich hierin los te maken van de Ierse Producentenorganisatie gevestigd in de hoofdstad Dublin. De belangen van de kleine visserij kunnen niet op een specifieke verdediging rekenen wanneer de grote rederijen het alleen voor het zeggen hebben.

KOMEN ER SANCTIES TEGEN OVERBEVISSING?

Het wordt zo langzamerhand duidelijk, dat er iets aan de overbevissing moet gedaan worden, zoniet heeft de instelling van de bijzondere E.E.G.-Visserijïnspecteurs geen zin.

Vooral Groot-Brittannië dringt in deze zin aan, nadat Nederland en Denemarken hiervoor in de eerste plaats terecht met de vinger gewezen werden. Wel wordt intussen meer de hand gelegd aan slutingen wegens uitputting of overschrijding van toegekende kwota.

De lijst van de in 1984 reeds verordende sluitingen ziet er nu als volgt uit, klassement per land en per datum:

lidstaat	soort	gebied	sluitingsdatum
Nederland	kabeljauw	ICES VII	
	pladijs	ICES VII h,k	26/2/84
	tong	ICES VII h,k	6/3/84
	wijting	ICES VII	12/3/84
	koolvis	ICES III a, III b,c,d, IIa, IV	
	tong	ICES III a,b,c,d	29/6/84
	tong	ICES VIII	26/6/84
	makreel	ICES, VI, VII, VIII	24/5/84
Denemarken	garnaal	ICES, V, XIV	06/4/84
Frankrijk	garnaal	ICES, V, XIV	18/5/84
West-Duitsland	kabeljauw	ICES IIa	15/7/84
België	tong	ICES VIIe	07/8/84

Wat nu de overbevissing aangaat, verlangen Britse kringen niet alleen het nemen van sancties, maar eveneens aftrek op de kwota van het overtredend land voor het volgend jaar.

Zelfs Britse kringen wijzen er op, dat nog geen enkel visverbod is ingetreden voor Groot-Brittannië, vooral omdat de visserij op de beperkte soorten, door de zorgen van de producentenorganisaties, meer gespreid wordt over het ganse jaar, onder meer door het verdelen van de kwota via individuele bootkwota.

Deze individuele kwota houden ons inziens ergens wel een gevaar in, omdat de visser dan geen maximum inspanning kan of mag leveren wanneer er veel van betrokken vissoort te vangen is, en hier dan geremd wordt door de opgelegde individuele kwota (per week, en per man of per maand).

Wanneer er minder te vangen is, omdat de vis zich verspreid heeft of om andere redenen, komt hij niet aan zijn trekken. Het is dus nu wel zo, dat praktisch alle systemen voordelen en nadelen hebben.

NEDERLANDS VAARTUIG „YM.36" OPGEBRACHT

Men zegt wel eens, de kruik gaat zolang te water tot ze barst. Zou dit het geval geweest zijn met de YM.36 „EGMOND" die in overtreding genomen werd door de Britse marine en naar de Schotse haven North Shields overgebracht?

Bij een kontrole van de netten werd vastgesteld, dat men een lifter gebruikte waardoor de netmazen versperd werden minstens niet meer op normale wijdte werkten.

Het was de „H.M.S. Leeds Castle" die de schipper in overtreding nam en het vaartuig opbracht naar North Shields. De „YM.36" is een grote treiler van 523 Brt., uitgerust met een motor van 2.000 p.k.

De schipper werd onmiddellijk voor de rechtbank gebracht en veroordeeld tot een boete van 26.600 B.fr. hetzij een kleine 1.500 gulden en tot de kosten ten belope van 530 gulden (7.600 B.fr.) De lifter werd in beslag genomen.

Behalve deze, nog meezittende boete en kosten, heeft men natuurlijk nog af te rekenen met het visverlet, die waarschijnlijk nog het zwaarst aankomt voor de rederij Visserij-Onderneming J.C. Pronk. De „Egmond" is een grote treiler van nagenoeg 58 meter lengte.

Waar is de Nederlandse inspectie om dergelijke onregelmatigheden ten nadele van elkeen, hardnekkig aan te pakken?

NEDERLAND

■ Nederland doet er wel iets aan voor de bevordering van de viskomsumptie, zeker ook in eigen land. Het is vooral het bedrijf zelf dat promotiekampagnes voor meer visverbruik inricht. Maar ook de Nederlandse regering speelt hierop in. Vier hoofdboodschappen worden aldus onder de bevolking verspreid, namelijk: eten van vis is bijzonder goed voor de gezondheid want de vis bevat alleen onverzadigde vetstoffen, zodat uw hart en uw bloedvatenstelsel er bij winnen. Vis is niet zeer kostelijk. Vis houdt u slank of maakt U slanker. U kunt aan tafel uit eigen visserijmidden minstens 25 vissoorten in verbruik nemen. Alleen wat de slogan betreft dat vis NIET kostelijk is, moeten we er dan bijvoegen dat er inderdaad beterkope volkse soorten bestaan die vers verbruikt heel goed overkomen en niet te duur zijn. Zonder deze specifikatie kan men inderdaad niet beweren dat vis eten, goedkoop eten is. Over tong, tarbot, staart, griet, zonnevis, zalm, heilbot enz... maar gezwegen, daar weliswaar de visser die goedkoop moet afzetten, maar eens in de handel, die van groot tot klein verdriedubbelt in prijs. Waar blijft de fameuse Propagandacommissie met zijn twee miljoen budget om elke morgen te 7 en 8 uur de prijs van alle vissoorten, in de vismijn verkocht, openbaar te maken? Vóór de oorlog had men het reeds zover gebracht. Nu mag of moet dat niet meer. Rederscentrale en Propagandacommissie achten zulks immers niet meer nodig!

ALLERLEI

■ Studies over de eetgewoonten van de zeerobben sinds 1971 door biologen van het Britse departement voor Landbouw en Visserij ondernomen, hebben uitgewezen, dat een gewoon volwassen eksemplaar zeerob, ongeveer 7,5 kgr. vis per dag naar binnen werkt. Gezien de zeerob zeer kieskeurig te werk gaat en dan ook de beste hapjes uit de vis tot zich neemt en de minder gewaardeerde delen laat liggen, gaat het dus per zeerob in feite om veel meer dan 7,5 kgr. per rob en per dag. Op die manier gezien, is de zeerob dus één der grootste konkurrenten van de visser en is het verlangen van de vissers begrijpelijk om de zeerobbenpopullatie onder kontrool te houden.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITTANNIE

■ In het Schotse Grimsby waren er op 31 december 1983 nog 886 actieve vissers op de monsterrol van deze thuishaven ingeschreven. Slechts een goede honderd man minder dan voor de hele Belgische vloot. Tweede in de Britse rij was op deze datum Peterhead, eveneens in Schotland met 787 actieve beroepsvissers en nog een Schotse haven als derde met 653 beroepsvissers, namelijk Fraserburgh. Spijtig dat onze kust zover van de goede visgronden verwijderd is.

■ Voor het eerst sinds vele jaren viel de Britse visaanvoer beneden de één miljoen ton. In 1983 was dit slechts 994 duizend ton, hetzij 22 maal meer dan de totale Belgische aanvoer. Niettegenstaande de jaaraanvoer met ongeveer 5% in tonnage verminderde, vermeerderde de aanvoer in waarde uitgedrukt met 5% tot ongeveer 17,6 miljard B.fr. Makreel niet in aanmerking genomen met een (officiële) aanvoer ter hoogte van 175 duizend ton, is kabeljauw met zijn 113 duizend ton in 1983 ook nog altijd de voornaamste aanvoerwaarde met 5,5 miljard B.fr.

■ Een Schotse schipper op verlof in Spanje bestelde in een restaurant een vismenu. Hij kreeg op zijn bord 3 specimen mooie meid, zo onthutsend klein dat hij er de maat van nam. Ze waren van kop tot staart 6 duim lang, hetzij 15 cm.! In Spanje is de „mooie meid" een delicatesse en dan bijzonder hoe kleiner hoe meer geacht! Betrokken schipper maakt zich nu terecht de overweging wat het worden zou, indien de Spaanse visserij, bij een toetreding tot de E.E.G., zo maar losgelaten wordt op de gemeenschapswateren. Betrokken schipper stelde ook vast, dat dit net hetzelfde was in andere restaurants. Alhoewel hij niet kan weten of bewuste mooie meid uit de gemeenschapswateren komt, blijft het tekenend voor de Spaanse mentaliteit, dat totaal ondermaatse vis eveneens gevangen, aan boord genomen wordt en vrij verkocht.

■ Een paar weken geleden, nadat twee Poolse faktorijschepen de rede van het Schotse Lerwick met een volle lading gezouten haring die op zee overgenomen werd, verlaten had, kwamen op dezelfde rede, één Russisch, 4 Poolse en 1 Oostduits faktorijschip de daar nog aanwezige zijnde twee Russische en één Oost-Duits faktorijschip vervoegen. Er worden nog altijd zeer goede vangsten haring verwezenlijkt ongeveer 12 mijl uit het Schotse Lerwick.

■ De Schotse reder Andrew Strachnan uit Peterhead, die zich niet neerlegt bij de diskriminatie waarbij niet-leden van een Brits producentenorganisatie slechts 30 ton kabeljauw per maand toegekend worden, tegenover 50 ton voor de leden, heeft tot in juli de dertig ton overschreden. Hij werd nog niet door het betrokken departement, die zogegezegd de overtreding van de reglementen uitgevaardigd door de erkende producentenorganisaties moet sanctioneren, tot de orde geroepen. Reder Strachnan geeft er niets om, dat hij voor de rechtbank gedaagd zou worden, omdat hij overtuigd is, dat het hier om een diskriminatie gaat die de rechtbank onmogelijk kan wettigen. Waarschijnlijk vreest men in betrokken kringen dat Strachnan nog zou gelijk krijgen, hetgeen de autoriteit en het prestige van de producentenorganisaties zwaar zou aantasten. Voor ons tellen niet de producentenorganisaties maar alleen de wet, is zijn mededeling. En of hij gelijk heeft! Want in de producentenorganisaties gebeuren er zaken, die ver van beoogd kunnen worden.

■ In de Baai van het Britse Scapa-Flow zal men in oktober 5.000 kleine kreeften uitzetten om de kreeftenpopulatie terug op peil te kunnen brengen. Deze kleine kreeften komen van een visfarm uit het Schotse Ardtoe, dat onder beheer staat van de Schotse S.F.I.A. Ook op de kusten van Yorkshire zullen jonge kreeften uitgezet worden.

■ Volgens het jaarlijks verslag uitgegeven door de Sea Fish Industry Authority waren er eind 1983 nog 16.078 vissers regelmatig bedrijvig in Groot-Brittannië (zestien maal meer dan in België). Toch betekent dit voor Groot-Brittannië een vermindering met 268 eenheden tegenover eind 1982. Van dit totaal komen er 55% in rekening voor Engeland en Wales samen en 45% voor Schotland. Cijfers over gebezigde vissers zeggen echter niet alles. Inderdaad, door vernieuwing en modernisatie kan een kleiner aantal schepen met groter motorvermogen, een groter vangstkapaciteit vertegenwoordigen.

■ Verleden week donderdag zette de IJslandse grote treiler „Ageir" niet minder dan 3.515 van onze bennen van 50 kgr. in de afslag te Grimsby. Hiervoor werd 8,240 miljoen B.fr. besomd, hetzij een gemiddelde per ben van 2.340 fr. Het handelde zich doorgaans om gulsoorten. In dezelfde week waren er te Grimsby 3 IJslanders aan de markt, met in totaal 8.420 bennen vis, voor een afslagwaarde van bijna 20 miljoen B.fr.! Daarbij waren er ook in dezelfde week nog twee IJslanders aan de markt te Hull met gezamelijk 2.750 bennen waarvoor 4 miljoen besomd werd.

■ Niettegenstaande de Schotse schipper Andrew Strachan vrijwillig zijn vangstkwotum van 30 ton in de maand juli met bijna 2 ton overschreden heeft en dit heeft laten vaststellen door de visserij-inspectie, werd niets tegen hem ondernomen. Strachnan is geen lid van een producentenorganisatie en als dusdanig slechts gerechtigd maandelijks 30 ton kabeljauwsoorten aan te voeren. Een lid van de producentenorganisatie voor eenzelfde vaartuig mag maandelijks 50 ton aanvoeren. Strachnan aanvaardt dit niet, zoals nog anderen en wenst daarom, dat men hem in overtreding neemt om de beslissing aan de rechtbank over te laten. De autoriteiten en niet in het minst de producentenorganisaties zelf, vrezen dat Strachnan nog zou kunnen gelijk krijgen en men weet niet goed of het niet beter is de kat uit de boom te kijken.

„HET VISSERIJBLAD"

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

SPANJE

■ Op 9 augustus is een grote Spaanse treiler voor de Marokkaanse kusten vergaan. Van de 28 man bezetting aan boord werden er 3 lijken teruggevonden en twee overlevenden die zich aan drijvende netten hadden vastgeklampt. Eén der overlevenden is ernstig gekwetst. De overige 23 bemanningsleden worden vermist. Van de niet-gekwetste geredde vernam men dat het vaartuig gekapseisd is als gevolg van de verschuiving aan boord van de lading sardienen. Het gaat om de Spaanse treiler „L'Isle Mar III" die op de terugreis was naar de haven Las Palmas.

NOORSE GARNAALVLOOT STILGELEGD WEGENS OVERAANVOER

De Noorse garnaalvloot heeft reeds vanaf de tweede week van juli de visserij op de garnaal moeten stilleggen.

Er werd inderdaad zo overvloedig aangevoerd, dat de verwerkingsbedrijven het niet meer aankonden. Tegenover het gevaar van de inlandse markt te overspoelen, heeft men verkozen de garnaalvangst voorlopig stil te leggen.

Reeds in 1983 kende men een rekordaanvoer van bijna 77 duizend ton, hetgeen toen reeds 50% meer was dan in 1982. Verleden jaar kwam de garnaal, wat de aanvoerwaarde betreft, reeds op de tweede plaats, na de kabeljauw.

Om een totale prijsinzinking te vermijden, varen de grote Noorse garnalendiepvrieshektreilers thans niet meer uit.

Het is waarschijnlijk juist vanwege de schaarste aan kabeljauw in de Noordelijk Atlantische oceaan, waardoor zowel Noorwegen als IJsland en zelfs Rusland in het Atlantische Poolgebied, hun aan de visserij ter beschikking gestelde kwota gevoelig hebben moeten verminderen, dat de garnaallarven en jonge garnaal, veel ruimere kansen gekregen hebben zich te ontwikkelen.

Dit bewijst nog maar eens de onderlinge afhankelijkheid van praktisch alle levende wezens in de Oceanen en dat de marine-biologen er best aan doen kwotavoorzieningen, beschermingen en beperkingen, niet te voorzien voor één enkel of voor bepaalde vissoorten, maar in het geheel van de vissoorten en zeeprodukten. Dus in functie van de multispeciën.

De marinebiologen van het Nederlandse R.I.V.O. hadden voor het najaar van 1983 zeer ruime garnaalaanvoeren voorspeld voor de Wadden-eilanden, Hoek van Holland, Belgische kust enz., dit aan de hand van studies op de aanwezige larven.

Men kwam echter ten zeerste bedrogen uit, hetgeen men toen verklaarde door de grote aanwezigheid van jonge wijting langs de West-Europese kusten.

Thans heeft men heel wat kleiner aanvoeren voorspeld. Wordt het nu omgekeerd, dat het een buiten verwachting ruime garnalenvisserij wordt? In elk geval zit er reeds veel kleine garnaal op de West-Europese kust.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANKRIJK

■ Om druk te zetten achter hun eisen voor vergoeding wegens schaden opgelopen door de aanwezigheid van een bacterie in de gasoil, hebben vissersvaartuigen uit het Franse „Sète" en „Grou-du-Roy" een grote tanker, de „Yambu-Pride" uit Saoudi-Arabië, ingesloten. Betrokken bacterie deed de gasolie stollen en veroorzaakte hierdoor motorschade. Bevoorraders waren „Shell" en „Mobil-oil". Onderhandelingen op de marineprefectuur zouden geleid hebben tot een bevredigende oplossing. Shell en Mobil-Oil zullen een onderzoek instellen naar de oorzaak van de motorschaden en deze vergoeden zo uitgemaakt wordt dat de aangetaste gasolie hieraan schuldig is. We menen echter te moeten veronderstellen dat het waarschijnlijk heel lang zal duren vooraleer het onderzoek rond is, en dat het zeer moeilijk is voor vissers gelijk te kunnen krijgen van grote maatschappijen, bezonderlijk omdat ze zelf technisch te weinig onderlegd zijn.

■ In de Franse vissersplaats „Guilvinec", is een nieuwe maatschappij opgericht, die de verse vis bewerkt en inpakt in het luchtledige. Hiermede neemt men een Amerikaans procéde over. In het luchtledige kan geen enkele bacterie zich ontwikkelen en blijft de vis vers. Afnemers zullen vooral de supermarkten zijn. Bovenaan de verpakkingen is een doorzichtige folio, zodat het kliënteel de vis zal kunnen bekijken. De vis zelf is ontgraat en panklaar. Onderaan de verpakking leest de huisvrouw een paar praktische recepten af, hoe men de vis moet bereiden.

■ Een beetje minder vis en een beetje meer betalen, was de Franse boodschap die voorlag bij het hernieuwen van het bilateraal Frans-Russisch visserijakkoord, waarbij aan de Russen een visserij toegezegd wordt in het gebied van de Kerguelen-eilanden. Van 23 duizend ton werd het Russisch kwota teruggebracht tot 20 duizend ton en de te betalen vergoeding per ton, van 920 B.fr. opgetrokken tot 1.220 B.fr. per duizend kg. En bij ons?

IERLAND

■ Een Spaanse treiler, die op 27 juni 1983 door de Ierse marine opgebracht werd naar Galway en zou vrij komen tegen betaling van 6,2 miljoen B.fr., zal door het bevoegd departement openbaar verkocht worden omdat de reders sinds meer dan een jaar niet meer omkijken. Het gaat over de „Monte Barbanze" uit de Spaanse haven „La Coruna". Ondertussen moet er ook reeds voor 125 duizend B.fr. aan liggeld betaald worden, die de havenautoriteiten echter niet van de Spaanse eigenaar kunnen eisen omdat het de Ierse marine is, die de treiler naar Galway heeft opgebracht en er afgemeerd. Ook een tweede Spaans vaartuig dat opgebracht werd naar Galway, ligt er sinds drie maand, zonder dat er een bankwaarborg bezorgd wordt, noch dok- en liggelden betaald.

VERENIGDE STATEN

■ De grote Amerikaanse inleggerij hoofdzakelijk voor tonijn „Van Camp" te San Diego in de Verenigde Staten, plant haar activiteit in San Diego stil te leggen. Daarmede zijn rechtstreeks en onrechtstreeks 4 duizend job's gemoeid. Van Camp zou dan zijn tonijn uit Thailand betrekken en al zijn inleggerij-activiteit naar Puerto Rico en Samoa overdragen, waar hij eveneens over kapaciteitsvolle inleggerijen beschikt. Als reden wordt opgegeven, de hoge lonen in San Diego en zware sociale lasten. Een lesje voor de syndikaten, die altijd het volle pond willen en eindigen met zelf de oorzaak te zijn van het op straat komen te zitten van hun aangeslotenen.

VRACHTSCHIP WORDT UITGERUST MET ZEIL ALS HULPENERGIE

De protagonisten van het zeil, minstens als hulp-energiebron, zitten nog altijd niet stil en thans zal een Brits vrachtschip van 3.300 Brt, uitgerust worden met zeilen.

De firma die het prototype ontworpen heeft, heet „Walker Wing Sails", en is overtuigd, dat het thans de goede is.

Voor het betrokken vrachtschip zullen de 3 zeilen, samen met de infrastructuur en de bediening een kleine 14 miljoen B.fr. kosten. Volgens een computerberekening zou deze uitgave in maximum drie jaar uitgewonnen zijn, dank zij de verminderde aanwending van brandstof.

Dat wil dus zeggen, dat er een besparing zou verwezenlijkt worden, voor dit betrokken vrachtschip van rond de 4,5 miljoen B.fr. per jaar.

Natuurlijk wordt hierbij geen rekening gehouden met eventuele herstellingen, onderhoud, kinderziekten en andere miseries. Het is inderdaad niet aan de firma die levert om die openbaar te maken.

De firma „Walker Wing Sails" heeft voor deze zeilinrichting, afstand genomen van het Japans model, dat ook al niet van de grond komt.

Nochtans zijn de Japanners in het testen en op punt stellen van nieuwigheden (als we het zeil zo mogen noemen) zeker niet de eersten de besten. Ook daar had men alles met ordinateurs en computers berekend en uitgetest.

„Walker Wing Sails" heeft zich voorgenomen verscheidene modellen van zeilen en optuiginrichtingen te vervaardigen, al naar gelang van de vaartuigen, hetzij een aangepast systeem voor vrachtschepen van 100 tot 5 duizend ton, van 5 duizend tot 12 duizend en van 12 duizend ton tot 20 duizend ton.

Boven de 20 duizend ton, zou de inrichting en het optuigen veel te moeilijk en te kompleks worden, en veel te uitgebreid om nog rendabel te kunnen uitvallen.

We menen dat men toch best zou doen, eerst maar eens de kat uit de boom te kijken. Verder wordt ook niet door de firma medegedeeld, hoelang het schip voor de installatie dient stil gelegd te worden en wat het economisch verlies beloopt hierdoor opgelopen.

Het is duidelijk dat belangstellenden met dit alles dienen rekening te houden.

EEN UNIEK SCHIP

Een schip waarvan er geen tweede bestaat, is zeker wel de Russische driemaster „Zarya". Aan boord hiervan vindt men geen enkel magnetische-beïnvloedbare materialen. Geen ijzer noch staal, enz.

De opvarenden mogen zelfs over geen uurwerk noch mes beschikken. Alles is er in hout of in plastic, eveneens de vorken en de messen van het keukengerei. Het schip is thans vijf jaar oud en is gebouwd om op de Oceanen de magnetische afwijkingen te meten. Thans onderneemt dit vaartuig een reis naar de Azoren.

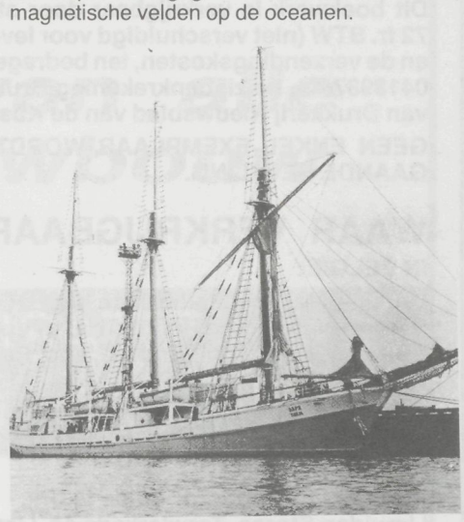
Stalen en metalen voorwerpen beïnvloeden de magneetmeters aan boord van het vaartuig en bezorgen dus afwijkingen, zodat men in feite geen honderd ten honderd juiste gegevens meer bekomt over de magnetische velden, die zich op aarde of liever op de Oceanen bevinden.

De enkele onmisbare voorwerpen in metaal die men aan boord heeft, bevinden zich steeds in dezelfde afgesloten ruimte, zodat men hiervan de constante afwijking op de magneetmeters kent en hiermede rekening kan houden.

In elk geval is het geen pretje voor de opvarenden, die geen enkel metalen voorwerp op zak mogen hebben, zelfs geen aansteker of knipmes, geen medaillon met een familieportret, geen muntstukken, enz...

Ook wanneer toevallig ergens aan land zou gegaan worden, wordt elkeen afgetast naar souvenirs die in metaal of gedeeltelijk metaal zouden kunnen zijn.

De Russen zullen dan ook zeker wel over de meest preciese gegevens beschikken kwa de magnetische velden op de oceanen.



De „Zarya" aan de kade. Het is een prachtige schoener of driemaster, met het nodige komfort aan boord, waar dan geen metaal mede gemoeid is.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

OPNIEUW DUIKBOOT IN BRITSE NETTEN

Een onbekende duikboot is in het Kanaal terug in de netten van een treiler gevaren. Dit is nu reeds de vierde maal in een paar jaar tijd, waarbij zelfs de bemanning van een Deense kusttreiler de dood vond nadat het vaartuig achteruit mede gesleurd werd en kapseisde.

Wat we in dit geval in het bijzonder aanklagen, is het feit dat de onderzeeër niet naar boven komt en zich ook niet bekend maakt. Als dit ongeval zich voordoet, dan zou men minstens ook van de zijde van de duikboot, alles moeten in het werk stellen om het uit de hand lopen van dit ongeval te vermijden.

In dit verband is het nodig, dat de marine, waarmee we hier bedoelen „alle marines" strikte opdrachten voorschrijven aan de kapiteins van de duikboten, dat onmiddellijk en prioritair boven alles, de duikboot moet trachten kontakt op te nemen met het vissersvaartuig, minstens de vaart uit de onderzeeër moet genomen worden en deze aan de oppervlakte dient te komen, dat wil zeggen, dat langs beide zijden alles dient ondernomen te worden om de gevolgen van dit ongeval zo goed als mogelijk op te vangen en te beperken.

Het mag inderdaad niet meer dat de duikboot zijn weg vervolgt en de treiler over lange afstanden medesleurt. In dit geval hier speelde de onderzeeër kat en muis met het vissersvaartuig en dit gedurende drie uur.

Men kan nu wel aanhalen, dat men aan boord van het vissersvaartuig de netten onmiddellijk had moeten kappen, in plaats van dit te doen.

Voor het betrokken vissersvaartuig betekent dit echter een aanzienlijk verlies en het is enigszins begrijpelijk dat men van deze kant het kappen van de netten zolang mogelijk tracht uit te stellen met de hoop dat de duikboot aan de oppervlakte zal verschijnen of denkend met een wrak te doen te hebben.

Het is ten slotte op last van de Britse kustwacht, dat de schipper de sleepkabels doorkapte.

Volgens de Britse marine zou het hier best om een duikboot van één der landen van het Oostblok kunnen gaan. Men veronderstelt men echter altijd dat het om een duikboot van een vreemde mogendheid gaat.

Dit liet de Britse marine ook weten toen een Ierse treiler in de Ierse Zee door een duikboot werd medegesleept. De Britse marine was toen niet op de hoogte dat één van haar duikbooten daar in dit gebied vertoefde, dus kon het om geen Britse duikboot gaan, terwijl achteraf bleek, dat het wel om een Britse duikboot ging. Twee jaar na dit ongeval was de reder nog altijd niet vergoed. Of dit nu reeds gebeurde, konden we niet achterhalen.

Het is natuurlijk een zeer complekse materie, waar de vraag dient gesteld, wie voor wie uit de weg moet gaan, dat wil zeggen wie prioriteit geeft, of over welke rechten elk der partijen beschikt.

Feit is, dat men aan boord van het vissersvaartuig onmogelijk een aanwezigheid van duikboten kan veronderstellen of gewaar worden en als men dit toch zou kunnen aan de hand van de dieptemeter, dit dan gewoonlijk te laat zou zijn en meer nog, dat het zich hier om een onderwaterliggend voorwerp handelt, dat zich voortbeweegt, van richting kan veranderen, ofwel de netten kan aanvaarden van uit een schuine hoek, zodat de dieptemeter er hier dan niet bij te pas komt.

In elk geval is dit een probleem dat een studie en een bespreking waard is, in de eerste plaats om deze ongevallen zoveel mogelijk te vermijden en ten tweede om de gevolgen van dergelijke ongevallen zo klein mogelijk te houden.

We weten wel dat een land niet altijd de positie van zijn duikboten of van een bepaalde aanwezigheid in een bepaald gebied wil vrijgeven, maar van de andere kant staat men met de zware gevolgen voor de visserij waarbij reeds meerdere slachtoffers vielen.

Iets moet er gebeuren en we menen dat ook dit wel eens aan de orde van de dag zou mogen komen op een bijeenkomst van de ministers van de visserij. We zijn overtuigd dat ook ons bevoegd departement heel zeker dit probleem zal aansnijden!

■ Als eerste Britse reactie op de melding, dat de Nederlandse vissers door de E.E.G.-Inspecteurs in overtreding genomen werden wegens overbevissing op de makreel, namelijk door de gevangen makreel als horsmakreel op te geven, kregen we de eis vanwege de voorzitter van de Schotse pelagische vloot, Sandy Baird, om de Nederlanders het volgend jaar te weren en uit te sluiten voor de makreelvisserij in Britse wateren. Moest men alle vissers, die de E.E.G.-reglementen reeds overtreden hebben moeten uitsluiten, dan zouden er zeker niet veel meer overblijven, ook niet in Groot-Brittannië.

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 bijstaan in de steeds komplekser 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:

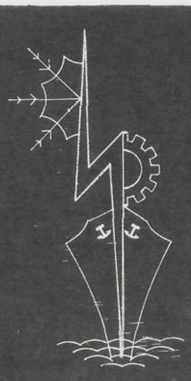
Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Rederskaai 21, te Zeebrugge.
OVA, Vismijn, Oostende.
Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

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.

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. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229

■

Gedekte risiko'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.

■