

het
visserij
blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ — VERSCHIJNT WEKLIJKS



VRIJDAG 10 JANUARI 1975 — PRIJS 20 FR. — Nr. 2 — 42e JAAR



het visserijblad

Vrijdag 10 januari 1975 — Nr. 2

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1000 FR. — 6 MAANDEN 500 FR. — 3 MAANDEN 250 FR. — BUITENLAND 1100 FR. — HOLLAND 70 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, BUPUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELS-KAAI 30, OOSTENDE — TEL 70.77.13/70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

MINISTER OLEFFE AANZIET DE VISSERIJ ALS VAN GEEN BELANG IN DE MAZOUTPRIJSVERHOGING

Senator Van In van Brugge heeft reeds in datum van 14-11-1974 aan de minister van Economische Zaken hiernavolgende vraag gesteld.

Betreft : **PRIJSAKKOORD NO-PENS DE VERKOOP VAN GASOLIE. — GEVOLGEN VOOR DE EKONOMISCHE SEKTOREN DIE VAN B.T.W. WAREN VRIJGESTELD.**

De beslissing om enerzijds de basisprijs te verhogen en om anderzijds de B.T.W. te verminderen, heeft voor de economische sectoren die van B.T.W. waren vrijgesteld, tot gevolg dat zij de volle last van de verhoogde aankoopsprijs moeten dragen.

Zulks is o.m. het geval voor de visserij die zich, wegens andere redenen reeds in een precare situatie bevindt.

Vermits men de indruk krijgt dat, bij het uitwerken van de nieuwe prijsregeling voor gasolie, het bestaan van dergelijke uitzonderlijke B.T.W.-reglementering werd over het hoofd gezien, ware het nuttig te kunnen vernemen hoe deze situatie zal rechtgetrokken.

ANTWOORD VAN DE MINISTER

Sedert verschillende maanden reeds, worden de prijzen der aardolieproducten, vastgesteld in het raam van de programma-overeenkomst afgesloten op 24 juli jl., tussen de minister van Economische Zaken en de aardolie-sektor.

De gasolie is een van de enkele produkten waarvan de prijs exclusief B.T.W., bij toepassing van de programma-overeenkomst per 1 november jl., een stijging onderging.

De prijs van vele produkten bleef op die datum ongewijzigd en voor bepaalde produkten kon zelfs een prijsverlaging worden genoteerd.

Alhoewel gasolie doeltreffend ge-

bruikt wordt in economische sectoren zoals de visserij en de koopvaardij is het echter duidelijk dat zij net als de lichte stookolie hoofdzakelijk als brandstof voor huishoudelijk verbruik wordt aangewend.

Het is derhalve daarom dat het aangewezen was, gelet op de doelstellingen van de regering inzake inflatiebestrijding, deze stijging op te vangen op het vlak van de prijzen B.T.W. inbegrepen, die uiteraard de grote massa der verbruikers van dit produkt aanbelangen.

Dit kon verwezenlijkt worden door :

1. het terugbrengen van de B.T.W. op gasolie, lichte stookolie en extra zware fuel-oil van 14 op 6 pct. in het raam van harmonisatiemaatregelen van de B.T.W. op brandstoffen.

2. een door de petroleummaatschappijen aanvaarde vermindering ten belope van 0,18 F/l. van de verkoopprijs die uit de strikte toepassing van de programma-overeenkomst voortvloeit.

Integendeel ondergaan de van B.T.W. vrijgestelde economische sectoren evenals trouwens alle nijverheids- en handelsondernemingen die B.T.W. mogen aftrekken uiteraard bij elke stijging van de prijzen exclusief B.T.W. de volle last van de verhoogde aankoopsprijzen.

Zoals het geachte lid het weet is de sektor van de visserij ook van aksijnsrechten vrijgesteld en geniet bovendien een tussenkomst van het ministerie van Landbouw die op dit ogenblik 0,50 F/l. bedraagt.

Gelet op de precare toestand waarnaar het geachte lid verwijst kan zodoende de door de visserij betaalde prijs, ondanks de verhoging per 1 november jl., nog op een peil worden gehouden dat allicht voor vele andere gasolieverbruikende sectoren wordt overschreden.

(vervolg blz. 2)

De Visafslag te Zeebrugge of hoe de stad Brugge de visserij uitbuit en de gemeenteraad verkeerd voorlicht Hoe de afslag inrichten ?

We hebben in ons vorig nummer tekstueel het gedeelte van het gemeenteraadsverslag der laatste zitting van de Brugse gemeenteraad weergegeven en de tussenkomst van verscheidene leden waaronder die van de heer Vanhoutteghem, die op zeer bevoegde wijze de toestand heeft weergegeven zoals hij is. Wij begrijpen niet hoe een schepen op dergelijke onverantwoorde en triestige wijze een gemeenteraad wil voorlichten en er niet voor teruggedeinsd heeft de grofste onwaarheden te vertellen.

Het is inderdaad een grove leugen te beweren dat men nu maar 6 fr betaalt voor het huren van bennen.

Vroeger betaalden de reders 6,25 fr en met het wegvallen van de verhuurder en overwegende dat ook de vishandel die bennen gebruikt, zelfs dikwijls veel langer dan de visser, was overwogen, dat voortaan reder en vishandelaar zo iets van elk 3,25 fr zouden betalen.

De stad Brugge bij monde van zijn schepen Raes, heeft dit stilzwijgend in de wind geslagen en doet de bennen sedert zij koncessionaris is betalen, zijnde 6 fr door de reder en 6 fr door de vishandelaar.

Wat de vismijnrechten betreft, waren die gedurende een paar jaar van 1,25 tot 1,35 fr verhoogd en wel in 1972 en 1973, waarvan 0,10 fr aan de propagandavereniging voor visverbruik zijnde 0,05 fr geïnd bij de vishandel en 0,05 fr bij de reder overgemaakt werd. De stad Brugge heeft dus de vismijnrechten niet verlaagd.

Meer nog : vóór de reders die storting toelieten, was de toelage aan de prop. vereniging voor vis van de stad Brugge, 50 duizend frank, die ook niet meer betaald wordt, zodat zij op haar budget die 50 duizend frank bespaarde.

EN DE VISAFSLAG

Deze wordt en werd te Zeebrugge sedert vele jaren door enkele visgroothandelaars gedaan. Ze inden daarvoor zoals te Oostende 1,25 fr ten honderd op de bruto opbrengst van de vis en betaalden aanvanke-

lijk aan de stad Brugge alleen de huur van hun burelen.

Voor die visafslag inden ze de gelden bij de kopers, hielden ze de mijnrechten, de ongevallenkas en een paar andere rechten af, zodat de stad nooit geen moeilijkheden en geen risico's had om, om het even welke rechten te innen, daar deze door de visafslagen afgehouden werden van de verkoop en maandelijks aan de stad gestort werd.

Vijftien jaar geleden oordeelde de redersvereniging Hand in Hand dat dit niet langer kon aanvaard worden en ging ze met de medewerking van de Koöperatie Visafslag (O.V.A.) van reders van Oostende een eigen visafslag aan. Dit bracht een ongehoorde strijd met zich in zoverre dat 45 t.h. van de reders en bijzonderlijk de garnaalvisserreders hun garnaal of vis niet durfden laten afslaan door de redersvisafslag uit vrees verder lager prijzen te krijgen, want toen hadden de vier groothandelaars praktisch de markt in handen.

Deze ongelijke strijd gaf tenslotte aanleiding tot een kompromis tussen de redersafslag en de toenmalige V.V.A. waarbij de visafslag door deze laatste verder gezet werd maar zij verplicht was de vis te wegen en de tongen te sorteren voor diezelfde 1,25 fr t.h. en daarvan nog 0,15 fr ten honderd af te staan aan Hand in Hand, die voor de reders een sociale dienst had ingericht.

Maar hier vonden sommige reders ook middel om hun eigen beroepsvereniging te boycotteren en toen de Rederscentrale Oostkust ontstond met enkele afgescheurden vond de V.V.A. niet beter dan aan te leunen bij deze laatste en Hand in Hand voortaan te negeren, van wie zij in feite een handelsfonds had overgenomen in, voorwaarden in het kontrakt gemeld.

Zij verloren daarna zelfs een proces, daar zij het kontrakt welke ze aangegaan hadden voor negen jaar niet hadden uitgevoerd.

(vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

ENKELE BEMERKINGEN

In de commissie zetelen alleen de grote maatschappijen, die er natuurlijk de bevoegde minister er niet van zullen inlichten dat de visserij welke 60 à 70 miljoen liter verbruikten de binnenscheepvaart het slachtoffer zouden worden van dergelijke beslissingen.

Het departement van Economische Zaken geeft niet alleen een cadeau van 0,18 fr./l. aan de grote maatschappijen, maar laat ze daarenboven toe de prijzen van de gasolie in transitief van 3,56 fr. op 3,86 te brengen zonder dat het nodig was.

Men vergeet dat die verhoging ongerechtvaardigd is, dat de prijs in Holland voor de visserij op 2,70 fr. komt en dat men aan die maatschappijen niet alleen toelaat een cadeau op te rapen van 0,30 fr. per liter meer, maar dat men hen toelaat ook de grossisten en koöperatieven uit de weg te ruimen en zelfs prijzen te stellen, die beneden de prijs ligt van voor één november.

En dan wordt de visserij die meer dan één miljard deviezen aanbrengt uit de zee per jaar, vergeleken met andere gasolieverbruikende sectoren.

Het departement vergeet dat onze visserij tegenover alle E.E.G.-partners daardoor fel benadeeld wordt, want als de minister van Landbouw tijdelijk 0,50 fr. per liter teruggeeft, dan kost die mazout nog 3,36 fr. en sedert één januari is die teruggave op 0,30 fr. teruggebracht, wat de verkoopprijs aan de visserij in transitief op 3,56 fr. brengt, waar ze in Holland slechts 2,70 fr. kost.

Als leden van de oliëfederatie zelf toegeven dat bij het nemen van de beslissing er geen ogenblik aan de zeevisserij en de binnenscheepvaart is gedacht, dan kan men zich een idee geven hoeveel men aan die visserij denkt, niettegenstaande alle schone woorden. Wij menen uit dit alles te mogen besluiten dat:

1. de regering voor het verbruik in geheel het land zeer hoge sommen voor haar rekening heeft genomen, maar sluit er de zeevisserij van uit, waardoor dit bedrijf gediskrimineerd werd;

2. gezien de grote maatschappijen, wanneer ze rechtstreeks, zelfs onder de prijs van 3,56 fr. verkopen, moet de officiële prijs worden bepaald met een te voorziene minimum korting van 0,42 fr. voor de grossist en zulks vanaf 1-11-74;

3. gezien de visserijcoöperatieven, die fungeren als noodzakelijke controle op de uitbatingskosten en deze moeten kunnen blijven voortdruken, geboycot worden door de grote oliemaatschappijen dringen wij aan opdat:

1) de diskriminatie in prijs ten opzichte van de visserij zou verdwijnen;

2) de voortverkopers voor de transitieverkoop op deze 3,56 fr. de wettelijk vastgestelde commissie zouden behouden zoals dit vóór 1 november het geval was;

3) dat er voor de eventuele tijdelijke tussenkomst van minister van Landbouw rekening zou gehouden worden met wat voorafgaat en dat de diensten van Economische Zaken via de Zeevisserijdienst een vaste controle zouden hebben op de toegepaste prijzen.

Zulks zou de minister van Economische Zaken wapenen met argumenten en bewijzen wanneer de grote maatschappijen prijsverhogingen willen toepassen.

Tenslotte zou een beheerder van die visserijcoöperatieven moeten deel mogen uitmaken, al was het maar ten raadplegende titel, van de prijzencommissie.

Wij hopen dat ook onze mandatarissen nu eens zullen tonen waartoe zij in staat zijn en danken ondertussen volksvertegenwoordiger Dries Claeyns en senator Van In voor hun volhardend optreden.

(Vervolg van blz. 1)

En dat was een vergissing van belang welke achteraf zijn gevolgen heeft gehad en waarvan de stad Brugge misbruik heeft gemaakt om de visafslag rechten te doen betalen, welke zij in feite niet moest, daar de visafslag in feite sedert jaren bestond, de visafslagers dit goed deden, en zo men de toestand werkelijk financieel wilde uitbuiten, zoals ze het thans doen, ten nadele van beide partijen, de zaak in openbare aanbesteding diende gegeven, al dient hier aan toegevoegd, dat het de reder is die zijn produkt op de markt brengt en het laat verkopen door wie hij wil.

DE VISAFSLAG IN ANDERE LANDEN

Het volstaat in al de ons omringende landen de visafslag te bekijken en men zal vaststellen dat, in het ene land het de reders zijn, in het andere een visafslager, in Frankrijk «Le Chambre du Commerce», in Duitsland de redersvereniging, enz.....

Maar in geen enkel land heeft de stad daarop een visafslagrecht, daar zij er niets mee te zien hebben.

Gezien de schitterende evolutie welke de visserij te Zeebrugge nam en vaststellende dat voor die 1,25 t.h. weinig of niets meer diende gedaan en de brutowinst naar meer dan 6 miljoen ging op een bruto verkoop van 500 miljoen, beweren de andere handelaars ter markt, dat die visafslagers-handelaars met die winsten, hen niet alleen nadelig konkurrenceeden, maar dat, gezien de visafslag in hun handen is, de andere handelaars bij het mijnen (dus kopen) in de markt altijd benadeeld worden, daar de bedienden van die vier handelaars, die de afslag in handen hebben, steeds hun bazen bevoordelen. We vragen ons dan af waarom de controle van de stad, dan liet begaan, moest zulks zo zijn.

HET KONTRAKT TEN EINDE

Einde 1974 liep het kontrakt met de Stad Brugge ten einde en zonder dat iemand wist hoe de vork goed in de steel zat, werd sedert enkele jaren, het viswegen door de stad zelf gedaan, die hiervoor honderdduizend frank van de visafslag ontving maar was volgens een barrema in ons bezit ook op de verkoop ongeveer 0,05 fr ten honderd aan de stad afgestaan.

Tengevolge van verschillende klachten was het aanvankelijk idee van de stad de visafslag zelf in handen te nemen, zoals dit te Nieuwpoort het geval is.

Geheime onderhandelingen van allerlei aard en zonder dat de redersgroepering geraadpleegd werden, leiden tot een nieuwe afpersing, zodat zonder de minste reden en zonder dat er een aanbesteding plaats had, de huidige koncessionarissen de visafslag voor negen jaar zouden mogen voortdoen met dien verstande, dat ze van 8 tot 16 t.h. van de opbrengst der rechten aan de stad zouden moeten afstaan, wat een nieuwe afpersing is zonder reden noch recht.

Dit boerenbedrog op de rug van de reder en de visafslag is slechts voor een jaar gelukt.

We zijn benieuwd of men dit van Hogerhand zal toelaten?

In de gemeenteraad van vorige week, waren er voorstanders van een uitbating door de gemeente, wat een catastrofe zou betekenen. De huidige visafslagers deden het goed en hebben ongelijk gehad de zaak in plaats van met de reders,

achter de schermen met de stad te bekostigen.

De vraag stelt zich ten andere: Is het de stad Brugge, die opnieuw grote winsten op de rug van de reders moet boeken?

Anderzijds gaat het niet op dat de huidige visafslagers alleen het recht moeten opeisen de vis van de reders zelf af te slaan, waar zij terzelfdertijd koper zijn.

Ze hebben met de redersgroep Hand in Hand te negeren, welke 75 t.h. van de reders groepeerd, verkeerd gehandeld.

De uitbating in privé handen is de beste. Maar het gaat niet op, hen die de vis aanvoeren uit te schakelen en het ogenblik moet aangebroken zijn zoals gemeenteraadslid Vanhautteghem het geheel terecht zegde, dat de reders ook hun rechten in gemeenschappelijk overleg met de visafslag moeten laten gelden.

Daar de stad in geen enkel opzicht daaraan kosten heeft of diensten bewijst, gaat het ook niet op dat zij een deel van de winsten er van opeist, dus van redersgeld opeist.

Het verstandigste ware dat én de V.V.A. én de reders een koöperatieve groep vormen waarin niet de belangen van de ene, maar van beide, zouden behartigd worden.

Maar zullen de huidige uitbaters achter de schermen met schepen Raes en hun vriend Balbaert de zaken niet opnieuw verkeerd aanpakken of zullen ze begrijpen dat we niet meer in 1930 zijn.

Zullen ze hun fout van een paar jaar geleden, toen ze de reders op hun wijze om enkelen tot genoegen te zijn, uitschakelden herstellen?

De reders zijn er nooit tegen geweest dat samengewerkt wordt. Ingedeelde.

Beide hebben mekaar nodig en moeten zich door de stad Brugge die misbruik maakt van de toestand, zich onrechtmatig niet laten uitzuigen omdat ook daar met het financieel een loopje genomen wordt.

P. VANDENBERGHE

124.000 KG. GARNAAL MINDER DAN IN 1974

Dat het zeer moeilijk zou zijn de aanvoer van 1973 te evenaren was iets dat reeds in januari 1974 kon voorspeld worden. In 1973 werden immers vangsten gelukt die zeer uitzonderlijk waren en die nog zo gauw niet zullen geëvenaard worden. De 391.101 kg van dat jaar staan ver bovenuit alle voorgaande aanvoeren, ook ver boven die van 1974 waar we 267.032 kg op de markt kregen. Dank zij de hogere prijs die het ganse jaar voor garnaal betaald werd, steeg de totale opbrengst uiteindelijk nog tot 17 miljoen 782.095 fr waar in 1973 die rekord-aanvoer maar 16 miljoen 794.289 fr opbrachten. Dat betekent dus 124.069 kg minder en 987.806 fr meer opbrengst. Zo heel slecht is 1974 dus toch niet geweest voor de garnaalvisseren. Er werd gemiddeld 66 fr het kg betaald voor de garnaal in 1974 waar in 1973 de visser maar 43 fr het kg kreeg.

BELANGRIJK BERICHT AAN ONZE ABONNEES 1974 welke geen blad meer ontvangen

U hebt in december de postbode die het abonnementsgeld kwam innen, gemist of u hebt verzuimd de kaart die wij u stuurden een goed gevolg te geven door een storting te doen. We hebben dus de toezending van uw krant moeten stopzetten, en dat spijt ons. Misschien gaat u nu wekelijks de krant kopen bij een dagbladhandelaar, dat det ons dan weer genoeg. Maar misschien lukt u dat ook niet en krijgt u het blad op één of andere manier slechts af en toe in handen. Dan moet u nu toch wel de regelmaat missen waarmee uw krant besteld werd.

Daarom vragen we u dringend het overeenstemmende abonnementsgeld te storten op onze postrekening nr. 000-0418987-44 met duidelijke vermelding op de betaalstrook «NIEUW ABONNEMENT». U kunt ook betalen in onze kantoren.

DE ABONNEMENTSPRIJZEN ZIJN :

6 maanden (1 januari '75 tot 31 juni '75)	: 500 F.
6 maanden (buitenland)	: 600 F.
12 maanden (1 januari '75 tot 31 december '75)	: 1.000 F.
12 maanden (buitenland)	: 1.100 F.

WAT WEET EN DENKT MEN IN 1975 ?

PATRIA BELGICA

Het kan kinderlijk, zelfs kinderachtig lijken, nachtenlang oude franse teksten te willen vertalen en zich bedroefd te voelen bij de vaststelling dat er gedurende 100 jaar zo weinig veranderde, dat een eeuw later nog bijna dezelfde vraagtekens zijn blijven bestaan en dat, althans onze eigen vissers, zo bitter weinig afweten van het produkt dat ze willen vangen en aanvoeren. Mij leert het in elk geval dat onze visserij altijd reeds in grote mate afhankelijk is geweest van zowel het onbekende als van het profitaat.

Over wat men in 1873 wist of dacht, kan men dus lezen in Patria Belgica; summier wil ik hier enkele details geven, in de hoop dat Het Visserijblad een vaste rubriek krijgt over wat men weet en denkt in 1975. Ik ben overtuigd dat onze vissers er uitermate mee geholpen kunnen worden.

Kabeljauw : de beste, of althans de meest geëerde kwam van de Doggersbank, hoewel er het meest gevangen werden aan de Lofodeneilanden, waar meer dan 20.000 mensen de kabeljauwvangst beoefenden. Opmerkelijk echter dat kabeljauw slechts op de kust met netten werd gevangen, maar doorgaans met haken aan een lijn. Kabeljauw op de kust is niet in gewone doen en daarom uitzonderlijk; dit komt doordat kabeljauw, in tegenstelling met andere vis, niet naar de kust komt om kuit te schieten, doch de eieren in open zee legt, waar ze drijvend in het water uitbroeden. Vandaar oordeelde men dat de uitroeiing van kabeljauw praktisch onmogelijk was. Het Noord-oost Atlantisch pact denkt er wellicht anders over.

Haring : en wat een zorg besteedde men aan de kwaliteit ! Gezouten haring moest van Holland komen, want dat werd niet geëvenaard, en Rusland kocht jaarlijks 33 miljoen kilo tegen 9 miljoen toenmalige frank, doch ze moest verpakt zijn in houten kisten van sparhout, die de smaak van hars meegaf, terwijl andere landen beukenhout verkozen.

Ook toen wist men niet waarom de haring verhuisde en op totaal nieuwe visgronden te vangen was; men durfde hoogstens pomenen dat de temperatuur van het water zeer sterk de verhuizing beïnvloedde, terwijl de ene geleerde vast overtuigd was dat de haring eens per jaar kuit schiet, maar een andere in het tweemaal verschijnen per jaar op dezelfde plaats het bewijs geleverd zag dat haring jaarlijks 2 liefdesseizoenen beleefd. De bewering dat haring 50.000 eitjes per jaar legt was voldoende reden om te geloven dat de haring eenvoudig niet kon uitgerooid worden, dat de huidige toestand van de haringstapel toch schijnt tegen te spreken. Of niet ?

«De geleerden hebben zich uitgeput in veronderstellingen om de oorzaken te vinden omtrent de onregelmatigheid waarmee de haring verschijnt en verdwijnt; men kwam er slechts toe te verklaren dat de ondergrondse warmte als oorzaak moet gezien worden voor het soms plotseling verdwijnen. Als het niet dit aards vuur is, dan zal zekerlijk de loop van de Golfstroom er niet

vreemd aan zijn.» Weet men er vandaag meer over ?

Dat de haring altijd tegen stroom zweemt wist men toen ook reeds, maar een jong geleerde, A. Boeck, was overtuigd dat haring zich niet ver verwijdert van de geboorteplaats en leeft in zeer diepe bekens, die slechts verlaten worden om kuit te gaan schieten, hoewel ook volgens hem de haring onmiddellijk verdween wanneer er een plotselinge temperatuurschommeling optrad en dat haring onvindbaar werd wanneer het water beneden de 4° daalt.

Straks kunnen we misschien haring vinden met trawlnetten die de diepste inzinkingen van de zeebodem afdreggen.

NIETS NIEUWS ONDER DE ZON

De schrijver van 1873 verwondert er zich over dat in Heist, de schipper eigenaar van de boot is, waarom hij een procent vooraf neemt van de opbrengst, waarna alles in gelijke delen wordt verdeeld, terwijl in Oostende schipper noch visser van ver noch nabij zou eigenaar zijn, want dat de vaartuigen toebehoren aan zeilmakers, scheepsbouwers, leveranciers van netwerk enz., die er allen een part in heb-

ben, waardoor deze gezamenlijke eigenaars zich al te vaak minder bekommeren met de strikte visserij dan wel met hun persoonlijke leveringen van garen, zeilen enz.

De schrijver vindt dit een verfoelijk systeem waardoor de visser te weinig verdient en de visserij niet wordt gemoderniseerd. Hij wijst er ter dezer gelegenheid op dat het trawlnet te Oostende veel te zwaar is en te log, en het best door lichter materiaal zou vervangen worden, waardoor men in plaats van één net, er twee zou kunnen voortslepen, zoals een zekere P. Maas van Scheveningen dit reeds toepast.

Het klinkt allemaal nogal stuntnelig en onbeholpen maar mij blijft het fascineren dat men aan de Oostkust merkkelijk beter betaalde dan aan de Middenkust, en dat zulks op vandaag nog altijd even waar is. En het is meer dan toevallig dat in de jaren zestig de Oostkust entoesiast en zelfs overmoedig de boomkorre invoerde terwijl Oostende niet alleen moeizaam volgde, maar tot op heden rabiata tegenstanders van het boomkorren, behoudt.

Men kan oordelen dat al die oude kul vandaag geen belang meer heeft, maar daar stel ik tegenover dat onze eigendunk al even grote flauwe kul is, want het is tenslotte niet de wetenschap die Van Waes en Bonny hebben bijgebracht hoe op een andere en betere manier op kabeljauw kon gevist worden !

En wat zijn we met onze eigendunk als we doodjaloers de opbrengsten van de Nederlandse visserij bekijken ?

Op mijn vraag antwoordde men destijds dat de Nederlanders het veel gemakkelijker hebben, want dat ze dichter bij de visgronden zijn; daarna beweerde men dat 't resultaat van de Nederlanders te danken is aan het zwaarder motorvermogen dat ze mogen inbouwen. Maar vandaag spreken we ook reeds over 1000 PK en ligt Breskens zo geweldig veel dichter bij de visgronden dan Zeebrugge ?

Ik herinner me dat een kredietaanvraag werd ingediend voor een vaartuig «zoals de Hollanders» en dat onze reders die aanvraag bestempelden als onrendabel en af te wijzen.....

Patria Belgica of een grote borst is één betekenis !

Hoeveel beter zouden we een krediet van enkele miljoenen besteden om de Europese toestanden in de visserij ter plaatse te bestuderen, gedurende weken en maanden, ware het niet dat iedereen zou jaloers zijn moest ik voor 1 jaar op staatskosten Europa afweilen terwijl ik zou barsten van rijd moest jij of hij in mijn plaats daarvoor worden aangeduid !

Jef Deroose

ER WERD SCHEVE KOERS GELOPEN AAN BOORD VAN DE O.288 „LANS“

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende heeft een ganse zitting besteed aan het vastlopen van de diepzetreiler „LANS“ op Berry Hoy Island op 21 december van vorig jaar. Het is uiteraard nog veel te vroeg om nu reeds konklusies te trekken maar toch kon uit de onderhoren afgeleid worden dat de stranding uitsluitend werd veroorzaakt door het lopen van een scheve koers. In omstandigheden die voornamelijk niet juist konden vastgesteld worden heeft roerganger Zanders Maurice een peiling genomen op het licht van Tor Ness in plaats van het licht van Stroma. Hierdoor moest de O.288 „Lans“ onvermijdelijk op de 200 m hoge klippen van Berry Hoy Island lopen. Schipper Julien Germonpré, die sedert zijn 14 jaar op IJsland vaart en derhalve de Penty Firth kent als zijn broekzak, bevestigde inderdaad dat hij 2 mijl bezuiden Sule Skerry een welbepaalde koers opgaf aan de roerganger waarbij het licht van Stroma lichtelijk aan stuurboord voorbij moest gevaren worden. Terzelfdertijd werden de nodige correcties toegepast op het stuur- en standaardkompas. Dit betekende dat men op het standaardkompas Z.O. ten O. voer en op het stuurkompas Z.O. Schipper Germonpré hield zich vervolgens bezig met de herstelling van de automatic pilot die ingevolge een defect was uitgevallen maar bevestigde dat hij op regelmatige tijdstippen op de brug kwam en koers nazag. Hij gaf

toe dat hij de navigatie van zijn vaartuig voortdurend onder controle had. Wel is hij honderd procent zeker dat hij omstreeks middernacht, dus ongeveer een half uur vóór de ramp nog het licht van Stroma peilde. Wat er dan gebeurd is blijft voornamelijk een open vraag al mag verondersteld worden dat de „Lans“ op een bepaald ogenblik uit koers is gegaan en de roerganger het licht van Tor Ness aanzag voor dat van Stroma, en bovendien geen aandacht werd geschonken aan het aantal flikkeringen.

Ook wordt schipper Germonpré aangewreven dat hij zeer onvoorzichtig is geweest door de brug te verlaten in een gebied dat als zeer gevaarlijk staat aangeschreven. Te meer daar de herstelling aan de automatic pilot niet van zeer dringende aard was. Men kon zonder moeite op handbesturing overschakelen en later, in open zee, de reparatie uitvoeren. Bovendien bleken de decca, de verlichting van de dieptemeter, alsmede de radar eveneens onklaar. Een samenloop van omstandigheden die allemaal een rol hebben gespeeld in deze scheepsramp. Rijkskommissaris Bentein beslist dan ook schipper Germonpré te betrekken.

Ook motorist Michiels werd onderhoord die o.m. verklaarde dat de roeraanwijzer inderdaad niet meer overeenstemde met de roerstand. Er kon evenwel gemakkelijk op handbesturing overgeschakeld worden.

ONDERZEESE TELEGRAAF- TELEFOON- EN VERBINDINGEN VRIJWAREN TEGEN VISSSENDE TREILERS

Voor de zeelieden en de zeevissers greep te Oostende een voorlichtingsvergadering plaats over de te nemen maatregelen ter bescherming van de onderzeese kabels voor intercontinentale telefoon- en telegraafverbindingen.

Het is een inrichting van de dienst public relations van de R.T.T. Het blijkt dat bedoelde kabels vaak beschadigd worden door de netten van treilers tijdens het vissen. Het was zeker niet de bedoeling op deze vergadering het proces van de zeevisserij te maken. Het was vooral de bedoeling een toenadering tussen de betrokken partijen te bewerkstelligen met het oog op het voorkomen van dergelijke voorvallen.

Aan de hand van een film werd uiteengezet, wat er precies kan gebeuren en wat de gevolgen hiervan kunnen zijn. Nadien gaf de h. Hoebeeck dienstchef bij het departement transmissie een uiteenzetting over de juridische kant van de zaak

Verder werd ook bijzondere aandacht besteed aan de verbindingen tussen de schepen op zee en Oostende-radio, waarbij ook hier heel speciaal de zeevisserij werd betrokken. Vanwege de vertegenwoordiger van de betrokken dienst werd bevestigd, dat geen enkele inspanning te veel wordt geacht om de veiligheid op zee te waarborgen.

BERICHTEN EN INFORMATIES VAN DE REDERSCENTRALE

IN HET RAAM VAN DE HERENIGING

Als gevolg van de tot stand gekomen — noodzakelijke — hereniging, zal de Rederscentrale VZWO nog deze maand, vermoedelijk op 24 januari, een buitengewone algemene vergadering beleggen om alles definitief op punt te stellen. Namelijk de statutenaanpassing en de regeling van de beheerders voor de middenkust (Oostende).

De uitnodigingen met de nodige gegevens zullen natuurlijk nog volgen.

DE IJSLANDVISSERIJ

Deze week donderdag greep op het Ministerie van Buitenlandse Zaken een bespreking plaats over de toekomst van de ijslandvisserij. Zoals bekend vervalt het huidige akkoord met de IJslandse regering op 13 november van dit jaar. We komen daarop terug.

HET FONDS VOOR SCHEEPSJONGENS

Eenieder blijkt nu wel degelijk bewust te zijn van het nut, van de noodzakelijkheid van het fonds voor scheepsjongens. Waarvoorheen het maar al te dikwijls voorkwam dat jongens geen vaart vonden, kunnen er thans niet genoeg zijn, en maar goed ook, want die jongens maken tenslotte de toekomstige bemanning uit.

Zoals medegedeeld verscheen vorige week de wet waarbij voortaan de reders wettelijk verplicht worden hun bijdrage aan 't fonds te storten. Er zijn weliswaar zelfs nu slechts enkele reders die dit belangrijk initiatief niet helpen financieren, maar een wet maakt nu eenmaal alles sterker en sluit meteen ook mogelijke betwistingen uit, hetgeen het voortbestaan van dit

voor ons bedrijf noodzakelijk werk moet waarborgen.

De ervaring die men heeft opgedaan tijdens de drie jaar werking die er reeds opzitten, is natuurlijk ook zeer belangrijk. En het is aan de hand van deze ervaring dat thans wordt nagegaan op welke manier het nieuwe fonds zal werken. De wet bestaat weliswaar, maar de uitvoeringsbesluiten moeten nog worden opgesteld en in het staatsblad verschijnen. Daaraan is men nu aan het dokteren en het hangt van deze besprekingen af WIE het fonds krachtens de nieuwe wet zal beheren, waar het fonds zal gevestigd worden en WELKE de uitvoeringsmodaliteiten zullen zijn.

PROBLEMEN

Ondanks de kalmte die tengevolge van de eindejaarswisseling normaal heerst, bleef het sekretariaat van de Rederscentrale niet bij de pakken zitten en grepen verschillende besprekingen plaats in verband met de problematiek waarmee ons bedrijf te kampen heeft. Wij beleven nu eenmaal een crisisperiode, waaraan geen enkele sektor en dus ook het zeevisserijbedrijf niet, ontsnapt, hetgeen evenwel niet betekent dat niet moet worden opgetreden en de maatregelen die zich opdringen moeten worden genomen, zowel langs privé zijde als door de overheid.

De Rederscentrale is trouwens momenteel bezit met een soort saneringsplan op te maken ter voorlegging aan de bevoegde overheid. Het is daarom des te verheugender dat de eenheid opnieuw hersteld is, zodat met vereende krachten het algemeen redersbelang zal kunnen worden nagestreefd.

Wij nemen ons tenandere voor, na de buitengewone algemene vergadering, meer en meer voorlichtingsvergaderingen te houden in de verschillende havens, waarop eenieder zijn gedacht zal kunnen naar voor brengen.

DANKBETUIGINGEN

Onze aktie voor Kerstdag en Nieuwjaar heeft bij de verschillende begunstigde instellingen weer de jaarlijkse feeststemming nog wat verhoogd. Vandaar dat we van verschillende zijden dankbetuigingen kregen.

Een kostganger van het vissers-tehuis Godtschalck schreef o.m. het volgende :

«Het is met genoeg dat wij U mogen bedanken voor de kippen en konijnen door Uw toedoen geschonken, en bedanken U hartelijk voor de genegenheid die U ons toedraagt. Tevens vraag ik U graag onze tolk te willen zijn bij al die personen en instanties die via «Het Nieuwsblad van de Kust» hun duit in de zaak de-

den. Ook aan hen onze meeste erkentelijkheid voor hun milde en sympathiek gebaar».

Totdaar de kostgangers van de Godtschalck. Ook de bewoners van het V.Z.W. «De Brugge» aan het Ernest Feysplein te Oostende lieten zich dankend uit over ons initiatief. Zij schreven het volgende :

«Mijnheer Vandenberghe, Met deze danken wij U allen voor het gepaste Kerst- en Nieuwjaarsgeschenk dat wij van U mochten ontvangen. Tevens maken wij van de gelegenheid gebruik om U en Uw familie een voorspoedig 1975 te wensen».

De directeur
Vanroose E.

ED REGLEMENTERING VAN DE HARINGVISSERIJ IN DE NOORDZEE EN SKAGERRAK

Het Staatsblad van heden donderdag 9 januari maakt het Kon. Besluit van 13 december 1974 bekend houdende de reglementering van de haringvisserij in de Noordzee en het Skagerrak.

Dit K.B. luidt :

Gelet op de wet van 28 juli 1961 houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag inzake de visserij in het noord-oostelijk deel van de Atlantische Oceaan en van de bijlage, ondertekend te Londen op 24 januari 1959;

Gelet op de wet van 12 april 1957 waarbij de Koning wordt gemachtigd maatregelen voor te schrijven ter bescherming van de biologische hulpbronnen van de zee, gewijzigd bij de wetten van 23 februari 1971 en 18 juli 1973;

Gelet op de wet van 20 juli 1962 betreffende de handel in landbouw-, tuinbouw- en zeevisserijproducten; Gelet op de aanbevelingen aangenomen door de Commissie, opgericht in uitvoering van artikel 3 van het Verdrag van 24 januari 1959, inzonderheid tijdens haar buitengewone vergadering te Londen in maart 1974;

Gelet op het koninklijk besluit van 12 januari 1973 tot coördinatie van de wetten op de Raad van State, inzonderheid artikel 3, eerste lid; Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Op de voordracht van Onze Minister van Landbouw, van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Landsverdediging en van Brusselse Aangelegenheden, Hebben wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Gedurende het tijdvak van 1 juli 1974 tot en met 30 juni 1975 mag door de onder Belgische vlag varende vissersvaartuigen, die in de Noordzee en in het Skagerrak hun bedrijvigheid uitoefenen, niet meer dan 2.000 ton haring uitsluitend bestemd voor menselijke consumptie, worden gevangen of aangevoerd.

Wanneer de 2.000 ton vóór 1 februari wordt gevangen of aangevoerd mag die hoeveelheid met 5 pct worden vermeerderd.

Art. 2. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder «Noordzee» en «Skagerrak», het zeegebied waarop het Verdrag inzake de visserij in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan van toepassing is en dat begrensd wordt door 62° noorderbreedte, in het Westen door 4° westerlengte, vanaf het punt waar deze de meridiaan van 62° noorderbreedte snijdt tot de kust van Schotland, en in het Engels Kanaal door 1° westerlengte, en in het oosten door een lijn gaande van Skagen naar de vuurtoren van Pater Noster.

Art. 3. Onverminderd het bepaalde in artikel 1, mag verder haring, als bijvangst verkregen bij de uitoefening van de visserij op andere soorten, aangevoerd worden, op voorwaarde dat het gewicht van die haring niet meer dan 10 pct.

vertegenwoordigt van het gewicht van de totale lading van visserijproducten van het vaartuig.

Art. 4. De Minister van Landbouw kan, op elk ogenblik, en de uitoefening van de haringvisserij en de aanvoer van haring aan een stelsel van vergunningen onderwerpen.

Hij bepaalt daartoe het model, de geldigheidsduur van de vergunning en de andere voorwaarden waarvan zij het voorwerp uitmaakt.

Art. 5. De netten vervoerd of gebruikt door vissersvaartuigen die de haringvisserij bedoeld bij artikel 1 uitoefenen, mogen geen kuilmazen hebben, waarvan de wijtste groter is dan 50 mm., onafgezien het gebruikte materiaal.

Art. 6. Het is verboden netten bedoeld bij artikel 5 aan boord te hebben zodra de in artikel 1 bedoelde hoeveelheid haring is bereikt.

Art. 7. Het toezicht op de in totaal door de Belgische vissersvaartuigen gevangen of aangevoerde haring geschiedt door de Dienst voor de Zeevisserij, onder meer op grond van de hiertoe dagelijks door de vismijnen te verstrekken gegevens.

Art. 8. De Dienst voor Zeevisserij, de Rijkswacht, het Waterschoutambt, de gemeentepolitie en de officieren van de visserijwachtschepen worden in het bijzonder gelast met de controle op de toepassing van de bepalingen van dit besluit.

Art. 9. De bepalingen van dit besluit zijn niet van toepassing op visserij uitsluitend bedreven ten behoeve van het wetenschappelijk onderzoek door hiertoe gemachtigde vaartuigen of op de bij dergelijke operaties gedane vangsten.

Art. 10. Overtreding van de bepalingen van dit besluit worden opgespoord, vervolgd en bestraft overeenkomstig de artikelen 2, 3 en 4 van de wet van 12 april 1957, waarbij de Koning wordt gemachtigd maatregelen voor te schrijven ter bescherming van de biologische hulpbronnen van de zee.

Art. 11. Het koninklijk besluit van 12 maart 1974, houdende reglementering van de haringvisserij in de Noordzee en in het Skagerrak, wordt opgeheven.

Art. 12. Dit besluit treedt in werking op 1 juli 1974.

Daarmee is de reglementering van de aanvoer officieel geworden. Hoe de controle daarop, thans zal geschieden, is een vraag welke tot op heden onbeantwoord is.

Wij hopen in ons volgend nummer hierop terug te komen.

TE KOOP :
Stalen
VISSERSVAARTUIG
O.249
Bouwjaar 1957
Tel. (059) 70 95 88
(209N-7648V)

Exit?

Het staat nog niet helemaal vast, maar wij, die onder de prikkelende naam van Horatius publiceren, overwegen om er mee gedaan te maken. Exit, we trappen het af. We verlaten de scène. We laten het publiek stikken.

Wel geven we toe dat we er vaak zelf plezier aan beleefden; dat we het soms een menselijke plicht vonden een of ander in zijn dik vel te prikken; dat we principieel konden ongelukkig zijn bij soms zoveel dwaasheid, bij soms zoveel arrogantie, zoveel egoïsme en zakkenvullerij.

Het nutteloze van ons geschrijf wordt echter gezwam, het onbegrepen van onze ironie wordt dan zelfbeklag, onze ongeveinsde verontwaardiging wordt Don Quichotterig als niemand wil lezen wat er werkelijk geschreven staat, als iedereen eruit begrijpt wat hij graag begrijpt. Het schijnt de mensen onmogelijk geworden te zijn heel stil voor zichzelf te bekennen dat zij ongelijk hebben.

En dat ware misschien nog geen voldoende reden om ermee uit te scheiden. Hoe erg bekrampendheid ook kan pijn doen. Maar dat men gemeen wordt, is wel het ergste.

Men schrijft nu dat Horatius laf is, omdat hij onbekend wil blijven, maar vermindert de waarheid van een artikel als men de schrijvers kent?

Weet gij wie gisteren minister Anseele en vandaag minister Van Mechelen aanklaagt, en zijn de aanklachten er daarom minder ernstig om?

En dan zegt men te vermoeden wie Horatius is en men begint te dreigen; men wil chantage plegen. En plots wil men de vuile was uithangen.

Als Horatius sindsdien 's morgens opstaat is hij een beetje triest; als hij 's avonds in bed kruipt voelt hij iets als bitterheid in zijn mond

en hij wordt bang. Hij wordt bang om kwaad te worden.

Als Horatius kwaad wordt zou hij misschien die grote bek dichtslaan met de bewijzen van de dwaasheid van die smoeheld; hij zou misschien aantonen hoe die politicus eigenlijk toch maar een tutteraartje is, hoe die burgemeester minder ernstig is, die groothandelaar minder zuiver, en die reder een sukkelaar.

Maar wie is daarmee gediend? Daarenboven, wie zou ons nog geloven? Kleine gemene meisjes kunnen het leven wel buitengewoon moeilijk maken, zie je wel?

Maar het eigen belang, dat is toch wel het ergste. Vanavond hoorde ik, over een en dezelfde persoon, 2 totaal verschillende verhaaltjes en de mensen rond de herbergtafel bleven met de mond wagenwijd open zitten, toen ik vroeg «wat ga je daartegen doen?»

Veel later, toen iedereen naar huis was en ik wat somber steeds maar de laatste pint bleef drinken, zei mijn goede vriend André, die gebleven was als om mijn te troosten: «Horatius jong, ge zult altijd met je kop tegen de muur lopen; ge zijt gij veel te eerlijk. Neem nu die sindikalist waarover jij je hebt opgewonden en neem mijn verklaring: reder a, b, x, y, z, — allemaal gaan ze met hun spaar- (en ander) geld naar die sindikalist, omdat dezes spaarkas een beetje meer interest geeft, of 1/10 lot van de Nationale Loterij, of een tombola voor een reis naar Lourdes enz. En wat moet ik doen? Moet ik mijn kollega a, x, z, tegen de oren slaan; moet ik hem verplichten in mijn plaats naar die vergaderingen te gaan waar die sindikalist ons, reders, wil tegen de muur zetten? Die sindikalist is niet slechter dan die reders: ze zorgen zoveel mogelijk voor hun portemonnee. Maar die sindikalist is den leepsten! Dat is waar.

Kijk, André, goede vriend, dit derde verhaal doet de deur dicht. Het was niet onze bedoeling de wereld te veranderen; we wilden hoogstens onze visserij wat zelfstandiger maken. Maar ook dat is een illusie geworden. Ik geloof dat ik het afstap. Exit.

Wie hierover zou treuren kan mij niet schelen, maar wie zich in de handen wrijft, zou ik graag een stamp onder hun ruggegraag geven. Exit? Misschien...

Horatius.

TONG, GARNAAL EN KREEFTJES PEPERDUUR IN ZEEBRUGSE VISMIJN

Het onwaarschijnlijk groot aantal stormdagen, dat wij tijdens de afgelopen decembermaand kenden, was er voor een groot deel de oorzaak van, dat zowel de aanvoer als de omzet in de vismijn te Zeebrugge tijdens die maand in aanzienlijke mate daalden. De totale aanvoer liep inderdaad terug van 1 miljoen 382.080 kg in december '73 tot slechts 931.204 kg in 1974; de totale omzet van 61 miljoen 338.142 frank in 1973 tot 43 miljoen 416.488 fr dit jaar. De sterk verminderde aanvoer werd daarbij nauwelijks goedge maakt door een gebeurlijke stijging van de prijzen, vermits de gemiddelde prijs voor alle vissoorten samen slechts opliep van 42,10 fr vorig jaar tot 43,62 fr in 1974. Rekening houdend met de toch wel sterk verminderde aanvoer komt die verhoging inderdaad als zeer gering voor.

Hetzelfde kan evenwel niet gezegd worden wat de tong betreft, waarvan de gemiddelde prijs als een meteor de hoogte inging, nl. van 120,25 frank in 1973 tot 172,89 frank in december van dit jaar. Dit vond natuurlijk zijn oorzaak in de sterk verminderde aanvoer die terugliep van 229.824 kg in 1973 tot slechts 109.353 kg dit jaar. De sterk verhoogde gemiddelde prijs kon dan ook niet verhinderen dat de totale opbrengst van de tong eveneens in aanzienlijke mate terugliep, nl. van 30 miljoen 343.370 fr in 1973 tot slechts 18 miljoen 906.050 fr in 1974.

Met de garnaal was het al even erg gesteld. De aanvoer ervan liep terug van 51.196 kg in december '73 tot 33.128 kg in 1974. Deze vermindering werd evenwel voor een aanzienlijk deel opgevangen door een forse stijging van de gemiddelde prijs die opliep van 53,37 fr in 1973 tot 79,71 fr, zodat garnaal meer dan ooit een weelde-artikel bleef. Niettemin lag het totale omzetcijfer voor de garnaal nog lager dan

vorig jaar, nl. 2 miljoen 640.752 fr 1974 tegen 2 miljoen 999.327 fr vorig jaar.

Met de kreeftjes was het trouwens nog erger gesteld. De aanvoer bedroeg in december 1974 slechts 1.972 kg tegen 3.093 kg in december van 1973. Ook hier zorgde een forse verhoging van de gemiddelde prijs ervoor, dat het totale omzetcijfer toch niet al te ver terugliep. Die gemiddelde prijs steeg inderdaad van 82,16 fr in 1973 tot 107,70 fr vorig jaar en aldus liep het totale opbrengstcijfer slechts terug van 254.140 fr in 1973 tot 201.620 fr in 1974.

Zowel reders als vissers zullen zich natuurlijk verheugd hebben over de sterke gemiddelde prijs van tong, garnaal en kreeft, maar de vraag blijft toch of dit ook de zaak van de verbruiker maakt voor wie deze zeeproducten vrijwel onbetaalbaar geworden zijn. Voor de reders en vissers is december 1974, net zoals het ganse afgelopen jaar trouwens, geen gunstige maand geworden, vermits de prijzen voor de mindere vissoorten flink de laagte ingingen. Dit blijkt overigens overduidelijk uit het feit, dat ondanks de sterk gestegen prijzen voor tong garnaal en kreeftjes, de gemiddelde prijs voor alle vissoorten samen, zoals hoger reeds gemeld, slechts met amper anderhalve frank steeg.

Inmiddels is die slechte decembermaand er voor een aanzienlijk deel de oorzaak van dat de Zeebrugse vismijn haar omzetcijfer van 1973 niet kon overtreffen. Dit omzetcijfer liep inderdaad met zowat 4 miljoen terug, nl van 535 miljoen 699.534 fr voor het ganse jaar 1973 tot 531 miljoen 533.632 fr in 1974. Had men tijdens de laatste maand van het afgelopen jaar het cijfer van december 1973 kunnen benaderen, dan zou de Zeebrugse vismijn, ondanks de toch wel sterk verminderde aanvoer, haar eigen rekord nog maar eens verbeterd hebben.

VERANDERINGEN IN DE „OFFICIELE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN” — MAAND DECEMBER 1974

NIEUW VAARTUIG

Z.27—O.P.B.A. «MERCURIUS» — Bt. 199,77 — Nt 60,31 — bouwjaar 1974 — werf 14 — staal — motor de Industrie — 930 PK. — nr 4710 — bouwjaar 1974.

Navigatie-instrumenten : 2 RF - R - DN - DNP - US . 2 OP - V.H.F. Eigendom : NEYTS Leopold, Vuurkruisenstraat 5, 8390 Knokke-Heist. CLAEYS François, Kustlaan 110, 8380 Zeebrugge-Brugge 5. Zeebrief : 6-12-1974.

VERANDERING LIJST DER SCHEEPSWERVEN

blz. 58 - bij nr. 8 : PANESI R., Nieuwe Werfkaai Oostende, de aanduiding («nu opgegeven») schrappen.

VERANDERING VAN EIGENAAR

Z.525 «GOLFBREKER» — eigendom : 1) DE GROOTE Rosa (Wed. SAVELS Leon), Van Maerlantstraat 11, 8390 KNOKKE-HEIST; 2) SAVELS Rita (Echthg. COUVREUR Danny), Koningslaan 29, 8390 KNOKKE-HEIST; 3) SAVELS André; 4) SAVELS Katrien; 5) SAVELS Joseph, Van Maerlandstraat 11, 8390 KNOKKE-HEIST. Zeebrief : 10.12.1974.

VERANDERING VAN EIGENDOM + GESCHRAPT :

Z.417 «YVETTE-FREDDY» — eigendom : JANSSENS Richard, Platformstraat 1, 8400 OOSTENDE. Geschrapt : 31.10.1974.

VAARTUIG VERANDERD VAN EIGENDOM + NAAM + THUISHAVEN

O.172 «JANNIE» wordt N.172 «DANJO». Eigendom : TOURLOUSSE Daniël, Canadalaan 23, 8450 NIEUWPOORT. Zeebrief : 13.12.1974.

ADRESVERANDERING

N.730 «HERNIEUWEN IN CHRISTUS» — eigendom : TOURLOUSSE Daniël, Canadalaan 23, 8450 NIEUWPOORT.

VERANDERING VAN NAAM :

O.224 «RONALD» wordt O.224 «NOORDZEE». Eigendom : Rederij BUYSE P.V.B.A., Albrecht Rodenbachstraat 12, 8390 KNOKKE-HEIST. Zeebrief : 20.12.1974.

GESCHRAPT

O.228 «LANS» — eigendom : Rederij LANS P.V.B.A., Stanleylaan 42, 8400 OOSTENDE. Geschrapt : 21.12.1974

MAATREGELLEN IN VERBAND MET DE BESCHERMING VAN ZEEKABELS

Maandag organiseerde de dienst public relations van de Regie T.T. een kontaktvergadering ten behoeve van de zeelieden en heel speciaal de zeevissers. Het was dhr. Brabant die de vergadering inleidde en het doel van de bijeenkomst uiteenzette.

Nadat een film werd voorgesteld in verband met de onderzeese kabels voor telegraaf en telefoonverbindingen op interkontinentaal vlak gaf dhr. O. Hoebeek een uiteenzetting waarin vooral het juridisch aspekt werd doorgelicht. Omwille van de belangrijkheid voor onze vissers geven wij hierna deze uiteenzetting weer :

Sedert de dag in augustus 1850, waarop de gebroeders John en Jacob Brett inscheepten om op goed geluk af tussen Frankrijk en Engeland de eerste kabel in volle zee te leggen is er een enorme vooruitgang geboekt op het gebied van de planning en het leggen van zee-kabels ten behoeve van de verreberichtgeving.

Het noodlot heeft gewild dat de kabel die ik zoëven citeerde nauwelijks in dienst was gesteld, toen hij beschadigd werd door de boot van een treilvisser.

Ongeveer 125 jaar later zijn de activiteiten van de vissers over de ganse wereld nog steeds de belangrijkste oorzaak van beschadiging van zee-kabels.

Deze vroegere tegenslagen, noch de hedendaagse, hebben de exploitanten van de verreberichtgeving afgeschrikt om steeds meer zee-kabels op de oceaanbodem te leggen. De huidige moderne zee-kabels zijn voorzien voor meer dan 1800 telefoonkanalen in een enkele kabel. De tijd ligt niet meer zo ver af dat één enkele kabel een capaciteit van 10.000 telefoonkanalen zal hebben. Dit is de reden waarom de eigenaars van de kabels zich enorme inspanningen getroosten om in de toekomst, in de mate van het mogelijke, kabelbreuken en beschadigingen te voorkomen.

Het is in het raam van de aktie die door het „Internationaal Komitee voor bescherming van Kabels” en door de lidstaten van het „Internationaal verdrag ter bescherming van Zee-kabels” wordt gevoerd dat mij gevraagd werd hier vandaag de internationale voorschriften en wettelijke bepalingen die op dit stuk van kracht zijn, een weinig toe te lichten.

De Internationale Konventie betreffende de bescherming van zee-kabels werd op 14 maart 1884 te Parijs gesloten en werd door België bij wet van 18 april 1885 geratificeerd.

Zij bezit derhalve, ook in ons land, kracht van wet.

Onderzoeken wij dan even wat die konventie zoal voorschrijft dat voor de zeelieden in het algemeen en voor de vissers in het bijzonder van belang is.

Artikel 2 voorziet dat het breken of het beschadigen van een zee-kabel, dat vrijwillig of wegens schuldige nalatigheid werd verricht en dat tot resultaat zou hebben dat de verreberichtgeving geheel of gedeeltelijk onderbroken of gehinderd wordt, door de nationale wetgevingen strafbaar moet worden gesteld, ongeacht de burgerlijke aktie die de kabeleigenaars

kunnen instellen tot het bekomen van schadevergoeding en intresten. De handelingen gesteld om menselevens te redden of de veiligheid van het schip te beschermen, nadat de nodige voorzorgen werden genomen, werden natuurlijk van verantwoording uitgesloten.

Verder schrijft artikel 5 voor dat de schepen die bezig zijn zee-kabels te leggen of te herstellen de nodige signalen moeten aanbrengen.

Deze signalen zijn de volgende: overdag voeren zij van boven naar onder een rode bol, een witte ruit en opnieuw een rode bol. Na zonsondergang zijn deze dagmerken vervangen door respektievelijk rood-wit-rood lichten, loodrecht onder elkaar geplaatst en zichtbaar over de gehele horizon.

Wanneer een kabelschip dat de bedoelde signalen bezit, bezig is een kabel te herstellen moeten alle overige schepen die deze signalen kunnen bemerken zich terugtrekken of ten minste één zeemijl van dit schip verwijderd blijven, om zijn werkzaamheden niet te hinderen.

De tuigen en netten van de vissers moeten op dezelfde afstand worden gehouden. Evenwel beschikken de vissers die bedrijvig zijn op een plaats waar een kabelschip aankomt of waar boeien worden geplaatst over een tijdspanne van 24 uur om zich terug te trekken.

Volgens artikel 6 moeten de schepen en de netten van vissers een kwart mijl verwijderd blijven van boeien die bestemd zijn om de positie van zee-kabels aan te wijzen. Kabelboeien zijn stalen boeien waarvan het boven het water uitstekende gedeelte bolvormig is. De kleur is rood, zwart of rood-wit geblokt. De boei is gewoonlijk voorzien van een paal waarop een vlag en meestal ook een radarreflektor is aangebracht. 's Nachts wordt een wit vast flikkerlicht gevoerd.

Het artikel 7 is in feite de hoofdbrok die aan de basis ligt van onze bijeenkomst. Het schrijft voor dat de eigenaars van boten die kunnen bewijzen dat zij een anker, een net of een ander vistuig hebben opgevoerd om een zee-kabel niet te beschadigen, door de eigenaar van de kabel moeten vergoed worden.

Om op een dergelijke vergoeding recht te hebben, is het steeds volgens ditzelfde artikel nodig dat men in de mate van het mogelijke, dadelijk na het ongeval een proces-verbaal heeft opgesteld dat gestaafd wordt door getuigenis van de bemanning en dat de kapitein van de boot, binnen de 24 uur na zijn aankomst in de thuis- of aanleghaven, bij de bevoegde overheid aangifte doet.

Wij komen hierna meer in detail terug op de toepassingsmodaliteiten van dit artikel.

Ten slotte wensen wij er in verband met de konventie nog terloops op te wijzen dat de artikelen 8 tot 10 respektievelijk bepalen dat :

- de rechtbanken van het land waartoe het schip behoort, bevoegd zijn om kennis te nemen van de inbreuken (art. 8) ;
- de vervolgingen door de Staat, d.i. het openbaar ministerie, worden ingesteld (art. 9) ;
- de inbreuken kunnen vastgesteld worden door alle mogelijke bewijsmiddelen en zelfs door de officieren van oorlogsbotten van om het even welke lidstaat. De kapitein of de chef van het schip is verplicht alle officiële stukken te tonen die de nationaliteit van het schip rechtvaardigen. De processen-verbaal worden opgesteld in de taal van het land van de officier die ze opstelt, doch de beschuldigen en de getuigen, dus de bemanningsleden, hebben het recht er in hun eigen taal, de uitleg aan toe te voegen die zij nodig achten (art. 10).

De overige artikelen zijn voor ons hier vandaag van ondergeschikt belang. Om aan deze konventie en inzonderheid aan de inbreuken op de artikelen 2, 5 en 6 strafrechtelijke gevolgen te verbinden werd in hetzelfde Belgisch Staatsblad dat de ratificatie van de konventie publiceert tevens de wet van 14 april 1885 afgekondigd die tot doel heeft door straffen de inbreuken op de voorschriften van de reeds geciteerde konventie te beteugelen.

Toen ik deze wet voor de eerste maal las en eraan dacht dat ik hier vandaag op deze strafbepalingen uw aandacht moest vestigen, bekwam mij een minder prettig gevoel en beschouwde ik mezelf als de officier die bij de keuring van toekomstige militairen met een lijkbiddergezicht lezing geeft van de handelingen waarvoor in het Belgisch leger de dood met de kogel te wachten staat. Een dergelijke vaart lopen de in het vooruitzicht gestelde straffen wel niet, maar, minem kan men ze alleszins niet noemen. Oordeel zelf maar :

- Alwie vrijwillig een zee-kabel beschadigt krijgt een boete van 300 tot 1.000 fr. (vermenigvuldigd met 30 natuurlijk) en/of een gevangenisstraf van 3 maand tot 5 jaar. Daarenboven kan hij gedurende vijf jaar uit zijn rechten ontzet worden. Zelfs de poging een kabel vrijwillig te beschadigen wordt zwaar gestraft.
- Alwie uit nalatigheid een zee-kabel beschadigt, krijgt een boete van 26 tot 300 fr. (maal 30) en/of een gevangenisstraf van 8 dagen tot 2 maand. Wie instrumenten of tuigen heeft gefabriceerd, verkocht of te koop aangeboden, ingescheept of doen inschepen, met het doel kabels

(Vervolg blz. 7)

ONZE KERST- EN NIEUWJAARSAKTIE VOOR ONZE OUDE VISSERS VAN GODTSCHALCK, WEZEN EN IBISKINDEREN

GIFTEN

De Rederscentrale	3.000	O.369 Eug. en Lucien Verleene	1.000
Nieuwsblad van de Kust	1.000	Scheepswerven Leon Degrave	1.000
Verzekeringsmaatschappij		Fr. Vander Veen - Martinsen	2.000
Hulp in Nood	3.000	Animalia Denderleeuw	1.000
S.C.A.P.	3.000	Dank Lambert	500
Hand in Hand Oostende	2.000	Volksvetegenwoordiger	
Verbond Kustvisserij	1.000	Dries Claeys	500
De Zeekust	1.000	O.198 Hennaert Gebrs	1.000
Onbekend	500	Dr. Miroir	1.000
Aug. Van Gheluwe, aannemer	900	Henri Boudolf	2.000
Hector Muylaert (3 kokebroden)	300	Een vriend	200
Restaurant Windsor	500	Burgemeester Soetaert West-erde	1.000
L.S.V.	200	Leopold Neyts Z.27	500
Leon Billiau	500	Pierre Devriendt O.260	500
Daniel Dewulf	2.000	Mevr. Rubben O.141	500
Verstichele Edmond	500	Louis Vanhyfte	1.000
Onderlinge Visafslag Oostende	2.000	Vislossersbond Van Waes	500
Hand in Hand Zeebrugge	2.000	Kredietbank Oostende	500
Rederij Willo	500	Bark van Brussel	500
O.127 R. Haelewyck	1.000	Julia en Tuur	200 fr.

(Vervolg van blz. 6)

- te beschadigen, wordt op dezelfde wijze gestraft.
- 3) Alwie weigert zijn boordpapieren te tonen aan de officieren die bevoegd zijn deze te doen overleggen wordt gestraft met dezelfde boete en/of met een gevangenisstraf van acht dagen tot een maand.
 - 4) Elke aanval op en iedere weerstand met geweld of met bedreigingen aan vreemde officieren zal gelijkstaan met opstand en overeenkomstig het strafwetboek als dusdanig worden bestraft.
 - 5) De kapitein of de schipper van een boot die de signalen van een kabelboot kan bemerken en die nagelaten heeft zich op ten minste een zeemijl terug te trekken of op een kwartmijl van een boei die de aanwezigheid van een kabel aanwijst, wordt eveneens met dezelfde geldboete gestraft.

Wij stellen vast dat de wetgever inderdaad strenge straffen heeft gesteld op de inbreuken op de voorschriften van de geciteerde internationale Konventie.

Daarom lijkt het ons verkieselijk dat de schippers wier netten dan toch in een zoekabel verstrikt geraken, liever dan deze te beschadigen en hiervoor streng gestraft te worden en een enorme schadevergoeding te moeten betalen, hun vistuigen opofferen en deze in zee achterlaten.

Zoals in artikel 7 van de Konventie wordt bepaald kunnen de vissers in dit geval een eis tot schadeloosstelling indienen. De kabeleigenaars zijn verplicht het opgeofferde vistuig te vergoeden.

U zal misschien opwerpen dat de betaling van dergelijke schadevergoedingen lang op zich laat wachten.

Wat het verleden betreft kan ik dergelijke verklaringen moeilijk weerleggen. De vereffening van de vroegere eisen om schadevergoeding heeft inderdaad een hele periode in beslag genomen.

Het internationaal Komitee voor de bescherming van de kabels (I.C.P.C.) heeft evenwel, enkele tijd geleden, aan zijn leden een aanbeveling gedaan en instructies gegeven, om de vereffening van deze vorderingen te bespoedigen, opdat de good will van de vissers zou behouden blijven.

De eisen om schadeloosstelling die door de ICPC-leden kunnen ontvangen worden behoren tot een van de volgende categorieën :

- 1) die betreffende een kabel waarin het lid een eigendomsbelang heeft, d.w.z. waarvan hij medeëigenaar is ;
- 2) die betreffende een kabel waarvan hij geen medeëigenaar is ;
- 3) die betreffende een kabel gelegen in een streek waarvoor een zoneplan-overeenkomst bestaat voor de vereffening.

In het geval dat de Regie van T.T. medeëigenaar is van de kabel, bezit zij voortaan het recht de gegrondheid van de eis zelf te onderzoeken en haar beslissing aan de eiser mede te delen, met inbegrip van het opmaken van een kwijtschrift tot vereffening, in het geval van een bewezen eis. De Regie zal derhalve onmiddellijk het nodige doen om de opgelopen schade volledig te vergoeden.

Zij moet nadien er zelf maar voor zorgen dat zij van de overige medeëigenaars de bedragen terugkrijgt die zij voor hen heeft betaald.

Is de Regie geen medeëigenaar van de beschadigde kabel dan zal zij trachten uit te maken wie de eigenaar is. Het sekretariaat van het I.C.P.C. zal eventueel dienaangaande per telex, dit wil dus zeggen, onmiddellijk de nodige inlichtingen verstrekken. De Regie zal de eis aan de kabeleigenaar overzenden en met deze laatste onderhandelen om de vereffening te bevorderen. Zij zal tevens aan de eiser ontvangst melden.

In feite zal de Regie dus ook in dit geval als de verdediger van en de bemiddelaar voor de schipper optreden.

Wanneer de kabel gelegen is in een gebied waarvoor een zoneplan-overeenkomst bestaat zullen de kabelekspluitanten (voor België is dit dus de Regie van T.T.) de procedures toepassen die voor de beschouwde zone werden uitgestippeld.

Als algemene regel werd door het Internationaal Komitee voor de Bescherming van de kabels voorgeschreven dat de kabeleigenaars inspanningen moeten doen om de volledige waarde van de opgeofferde uitrusting te betalen. Deze waarde moet natuurlijk bevestigd worden door de plaatselijke vis- of zeevaartautoriteiten.

Ik wens er evenwel de aandacht op te vestigen dat normaal geen betaling wordt verricht voor verloren verdiensten, verloren vangst, verloren vistijd of om het even welke andere onrechtstreekse verliezen of winstdervingen.

Vatten wij nu samen hoe de schipper in de praktijk dient te handelen om zijn recht op schadeloosstelling op de beste wijze veilig te stellen.

Zoals hoger reeds aangestipt zal hij dadelijk na het ongeval een proces-verbaal van de feiten opstellen en doen medeondertekenen door de bemanningsleden.

Binnen de 24 uur na de aankomst van de boot in de haven doet hij bij de bevoegde autoriteiten aangifte van het ongeval.

De waterschouts en de overige bevoegde diensten van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart zijn in het bezit van de nodige formulieren voor het opmaken van de verklaring tot staving van aanspraak op schadeloosstelling.

De volgende punten worden als essentieel beschouwd om te worden vermeld in de eis :

1. naam en adres van de eigenaar van het schip ;

3. identificatie van het schip — naam, thuishaven, tonnenmaat, vermogen van de hoofdaandrijving en van de hoofdwinch (hoofdlier) ;
3. bijzonderheden over de reis — tijdstip van vertrek en aankomst in de haven ;
4. bijzonderheden over tijd en plaats van het onklaar komen van het vistuig met inbegrip van de Decca/Loran — en de geografische positie — diepte en aard van de zeebodem, bijzonderheden betreffende de wind, de toestand van de zee, stroombijzonderheden, zichtbaarheid, koers en snelheid van het schip ;
5. een gedetailleerd verslag van het incident, reden waaruit afgeleid werd dat het vistuig onklaar kwam door een zoekabel, ofwel, kabel gezien + richting van het kabelspoor ;
6. was de veiligheid van het schip in gevaar ?
7. omstandige uiteenzetting van de eis, bevestigd door de havenautoriteiten ;
8. de handtekening van ten minste twee getuigen ;
9. volledige inlichtingen over de gebruikte kaart (het nummer, de uitgever en de datum van uitgifte) ;
10. inlichtingen betreffende om het even welke vroeger incident met een kabel.
11. eventueel nog andere nuttig geoordeelde gegevens.

Deze verklaring wordt dan onmiddellijk aan de Regie van Telegrafie en Telefonie bezorgd. Eventueel zullen de ambtenaren van het Gewest van de Radio Maritieme Diensten te Oostende optreden als bemiddelingspersonen tussen de schippers en het departement van de Transmissie op het hoofdbestuur van de Regie. Zoals hoger aangestipt zal dit hoofdbestuur zich inspannen om volgens de categorie van de kabel een vlugge vereffening van de eis te bevorderen.

Doch hoe snel en gunstig de regeling van de schadeloosstelling ook moge verlopen, steeds lijden zowel de schippers als de kabeleigenaars, verlies bij dergelijke ongevallen.

Tijd- en loonverlies van de bemanning alsmede in sommige gevallen het verloren gaan van een waardevolle vangst kunnen niet weggedacht worden. Voorkomen is derhalve beter dan genezen.

Om die reden wens ik even de tolk te zijn van de kabeleigenaars om, in het belang van de beide partijen, enkele aanbevelingen te formuleren in verband met de konstruktie en het onderhoud van de visplanken.

Wanneer de visplanken volgens de vereiste vormen vervaardigd zijn en in goede staat worden onderhouden bestaat er heel wat minder risico dat het vistuig aan boven de zeebodem hangende kabels blijft haperen.

De volgende voorzorgen worden algemeen als zeer belangrijk beschouwd :

- a) al de boutkoppen aan de binnenzijde van de visplanken zouden moeten afgerond en glad zijn ;
- b) wanneer moeren worden gebruikt zouden deze aan de achterzijde van de visplanken dienen geplaatst ; zij zouden zo weinig mogelijk mogen uitsteken en de hoeken zouden moeten afgerond worden ;
- c) de onderste rand van de visplank zou niet over de totale lengte een volledig rechte lijn mogen vormen maar wel afgerond moeten zijn aan de voorrand ;
- d) het ijzeren beslag zou zonder oneffenheden moeten zijn en de vasthechtingsbouten zouden dienen ingezonken te zijn ;
- e) het voorste deel van het ijzeren beslag zou tot op ruim voldoende hoogte van de voorrand van de visplank moeten reiken en nauw passen op de stalen versterking aan de voorkant van de visplank ; aan het bovineinde zou geen uitsteeksel of gleuf merkbaar mogen zijn ;
- f) in het algemeen zouden alle vasthechtingen zo eenvoudig en effen mogelijk moeten zijn.

Het uiteindelijke doel is namelijk een visplank te bekomen waarvan ieder deel zeer weinig haperingsmogelijkheden zou vertonen, om te voorkomen dat een kabel toevallig zou vastgehaakt worden.

Tevens wordt gewezen op het belang alle sluitingen van het vistuig dusdanig aan te brengen dat de rug in de richting van het slepen is geplaatst. Bij sluitingen in de andere richting, is het goed mogelijk dat de pin een kabel zou beschadigen.

Ten slotte raden wij de schippers aan zich moderne, door de hydrografische diensten uitgegeven, zeekaarten aan te schaffen omdat deze de ligging van de belangrijkste kabels aangeven tot een diepte van 1000 m. De modernste kaarten vermelden zelfs reeds alle kabelposities ongeacht hun diepte.

Ter inlichting wijzen wij erop dat het internationaal symbool voor een kabel op een zeekaart een gegolfde lijn is in magenta (rode) kleur.

Mijn algemeen besluit zou ik graag met uw instemming als volgt formuleren :

van hun kant zullen de vissers hier vandaag weggaan met de vaste wil in de toekomst, meer nog dan in het verleden, alle mogelijke voorzorgen te nemen om kabelbeschadigingen te voorkomen ; hebben zij ondanks al hun voorzorgen toch een kabel gevisst dan zullen zij hun vistuig opofferen, liever dan de kabel te beschadigen en hiervoor schadevergoeding te moeten betalen alsmede eventueel ook strafrechtelijk te worden veroordeeld ; van onze zijde beloven wij, dat de Regie van Telegrafie en Telefonie al haar beste krachten zal inzetten opdat de vissers in een zo kort mogelijke tijdspanne schadeloos zou worden gesteld.

Bij een dergelijk akkoord zouden de beide partijen het meest baat vinden of beter beide het kleinste verlies lijden.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

VOOR MEER TREKKRACHT

Waar het andere jaren tijdens de eerste week van het jaar al niet veel bijzonders is wat de aanvoer in de Oostendse vismijn betreft, was het dit keer helemaal mis. Dat was bijzonder spijtig voor de IJslanders, die mits een grotere vangst, het jaar op schitterende wijze zouden ingezet hebben. IJslandvis werd inderdaad zeer duur verkocht aangezien met 580 benen meer dan 1 miljoen werd bereikt en dat de 475 benen van de O.81 toch nog bijna 900.000 fr opbrachten. Een zeer hoge gemiddelde prijs dus, dank zij topprijzen voor bonen, blauwe leng, witte leng en koolvis.

De «fijne» soorten bleven eveneens erg in trek. Ook al zijn de bijzonderste «smulavonden» van het eindejaar weer voorbij, toch blijven er nog heel wat etentjes af te werken waarbij dan natuurlijk tong of tarbot noodzakelijk blijkt. Vandaar tot 270 fr voor deze laatste soort en tussen 135 en 250 fr voor tong. Een andere soort die eveneens zeer duur bleef is staartvis, hiervoor werd tot 140 fr betaald. De vlawijting en de schol van de Kanaalschepen werden vlot verkocht, evenals de rog en de keilrog. Met beperkte vangsten konden aldus nog redelijke cijfers bereikt worden.

Ook de Westschepen vaarden niet slecht tijdens de voorbije week. De verschillende gulsorteringen en de wijtingsoorten gingen zeer vlot van de hand. De wijting was meestal bestemd voor het buitenland, in hoofdzaak Frankrijk en Nederland. De grote sortering bleef rond de 25 fr schommelen, de kleine sortering steeg dinsdag tot 19 fr. Gul bleef meestal boven de 40 fr., het zullen dus weer dure filets worden deze week. Kabeljauw was in verhouding niet duur en kreeg tussen 45 en 60 fr. met maandag de beste prijzen.

**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

We hebben tijdens de voorbije week ook haring op de markt gehad. Vrijdag en zaterdag werden ongeveer 70 ton aangevoerd. De prijs bleef ondanks de eerder ongelegene dagen, toch nog goed en varieerde tussen 15 en 16 fr. Het waren dan ook de beste weken van het seizoen voor de meeste van deze schepen. Maandag was het al weer

EN MINDER SCHADE AAN SCHROEF EN NETTEN

gedaan en brachten de haringschepen vooral wijting op de markt. De totale aanvoer bedroeg onge-

ring en 6000 kg tong. De totale opveer 6700 benen vis, 75.000 kg haringst beliep 10.965.703 fr.

WEINIG GARNAAL

In totaal zowat 3200 kg garnaal op de Oostendse markt tijdens de eerste week van 1975. Meest op het einde van de week toen de prijs terugliep tot 62 fr. Maandag slechts een drietal schepen met samen 274 kg en een prijs die weer opliep van 88 tot 99 fr.

**HODI STRAALBUIZEN
ZALTBOMMEL
tel. 00-31-4180-2654**

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

WEER HOOGSTE JAAROMZET VOOR O.288 "LANS,"

Voor de zevende opeenvolgende keer wist de O.288 «Lans», die op 21 december van vorig jaar op de Orkney-klippen vastliep en verloren ging, de hoogste jaaromzet te boeken in de Oostendse vismijn. Er staat dit keer een totale opbrengst in de boeken van 26.052.923 fr. waar er vorige jaar een omzet van iets meer dan 21 miljoen werd opgetekend. Een tamelijk forse verhoging dus terwijl die nog hoger had kunnen oplopen. Op het ogenblik van de stranding was de «Lans» inderdaad op terugreis met nog zo'n 1.300 manden vis in de ruimen. Ook dat had minstens een miljoen fr. kunnen opbrengen, zodat een totale omzet van ruim 27 miljoen fr. niet tot de onmogelijkheden behoorde.

Op de tweede plaats komt de O.81 «John» van de rederij Van Lul - Pintelon. Deze kloeke treiler liet ook al 21.251.264 fr. optekenen. Als derde krijgen we de O.317 «Belgian Lady» van de rederij «Noordvisserij». Voor dit vaartuig werd een jaaromzet van 18.912.695 fr. geboekt.

Men dient verder rekening te houden met het feit dat voornoemde bedragen nog iets dienen verhoogd te worden met een tussenkomst van het opvangfonds.

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
☎ 00-31-4180-2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
☎ 00-31-1150-4117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
☎ 031-752051

(5723V)

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De eerste week na nieuwjaar waren er vrij veel vaartuigen aan de markt, vooral dan op de woensdagmarkt. Op de maandagmarkt waren er twee vaartuigen en elf spanvisseren, met kabeljauw, gul en wijting. Deze drie laatste soorten werden vrij vlot afgenomen aan renderende prijzen. Op de dinsdagverkoop waren er vrij veel tongen en pladijsoorten en op de woensdagmarkt waren het ook deze twee soorten die de hoofdbrok vormden.

De tongsoorten waren winstgevend in afname, toch werden lagere prijzen genoteerd voor deze afkomstig van het Kanaal. Door elkaar genomen haalden de grotere soorten van 132 tot 186 fr het kg, de 3/4 van 215 tot 227 fr. De schone kleine en de kleine werden opgenomen aan prijzen die schommelden tussen de 172 en de 229 fr. Voor de kleinste slag met TP en slips werden prijzen geboekt van 132 tot 193 fr. De tarbot soorten bleven prijs behouden, van 100 tot 280 fr het kg. De grietsoorten lagen wel iets lager, doch bleven eveneens renderend, van 65 tot 118 fr. De pladijsoorten vormden de hoofdbrok met vooral grote aanvoer van pladijs een en drie. De prijzen haalden volgens sortering van 15 tot 33 fr. De kabeljauw en de gullen hadden eveneens succes, van 48 tot 52 fr voor de kabeljauw en van 20 tot 44 fr voor de gulsoorten. Roggevis werd er praktisch niet gelost, daardoor waren de afnameprijzen dan ook bijzonder winstgevend, volgens sortering behaalden ze van 18 tot 55 fr. Alhoewel niet bijzonder groot in aanvoer werden de wijtingsoorten toch niet aan zulke hoge prijzen afgenomen als algemeen verwacht. Voor de grotere van 13 tot 24 fr en de kleinere van 11 tot 19 fr. Slechts zes garnaalvaartuigen hebben deze week 1161 kg garnalen gelost, de prijzen schommelden tussen de 65 en de 123 fr het kg.

VERWACHTINGEN

MAANDAG 13-1-1975
IJSLAND : O.216, O.318.
KANAAL : O.82.
WEST : O.94, O.224, O.239, O.312, N.705, N.719, O.114, O.217.

DINSDAG 14-1-1975
NOORD : Z.562, Z.62.
WEST : N.706, O.274, O.69, O.243.

WOENSDAG 15-1-1975
WEST : O.229, Z.452, O.159.

DINSDAG 14 of WOENSDAG 15-1-1975

KANAAL : O.180.

Datum Vangsten Kgr. Fr. Min. Maks. GEm.

VISAANVOER TE OOSTENDE

3-1	8	42.300	917.435
4-1	6	56.650	879.578
6-1	20	175.550	6.105.895
7-1	8	53.290	2.076.495
8-1	4	26.800	986.300
	46	354.590	10.965.703

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

3-1	14	1.596	116.092	66,—	92,—
4-1	15	1.398	101.016	62,—	83,—
6-1	3	274	25.746	88,—	99,—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

2-1	3	31.461	1.195.700		38,14
3-1	15	26.802	920.307		34,90
6-1	25	65.121	2.034.810		31,24
7-1	10	76.795	3.574.060		46,54

WAARVAN TONGEN

2-1	3	3.162	577.890		182,76
3-1	1	1.519	268.460		176,11
6-1	2	2.336	417.350		178,66
7-1	10	9.684	1.687.250		174,23

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

2-1	2	304	31.621	81,—	140,—
3-1	17	4.625	309.013	34,—	93,—
6-1	6	1.161	106.215	65,—	123,—

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

2-1	6	677	55.392	73,—	95,—
3-1	6	546	40.134	67,—	82,—
4-1	4	312	24.522	72,—	89,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

2-1	2	12.915	219.137		
3-1	1	550	22.780		
6-1	6	13.611	395.811		
8-1	4	13.743	388.742		

HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

4-1	1	362	6.420	17.40	17.80
-----	---	-----	-------	-------	-------

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 2-1-1974

O.317, IJsland
O.236, IJsland
O.316, IJsland
O.282, IJsland
O.118, Kanaal
O.135, Kanaal
O.123, Kanaal
O.134, Kanaal
Z.176, West
O.224, West
O.239, West
O.94, West
O.312, West
N.705, West
O.309, West
N.719, West
O.26, West
O.274, West
O.114, West
O.69, West
N.720, West
O.243, West

Z.452, West
N.159, West
Z.108, West
O.231, Noop Head

ZATERDAG 4-1-1975

Z.38, Kanaal
O.66, Kanaal
O.254, Kanaal
Z.34, Kanaal

ZONDAG 5-1-1975

O.275, West

MAANDAG 6-1-1975

O.129, IJsland
O.202, IJsland
Z.189, Noordzee

DINSDAG 7-1-1975

N.3, West
N.736, West

VRIJDAG 3-1-1975

O.217, Noordzee
Z.62, Noord
Z.562, Noord
O.232, Kanaal
O.141, Kanaal
O.285, Kanaal
O.72, Kanaal
Z.597, Kanaal
N.706, West
O.229, West

WOENSDAG 8-1-1975

O.81, IJsland
O.35, West
N.738, West
N.422, West
N.40, West
N.41, West
O.279, West
O.206, West

OOSTENDE

VRIJDAG 3-1-1975

WEST				
N.752	14	260	—	343.715
O.66	10	200	—	244.530

NOORD-HINDER

N.708-709	1	5	10550	175.830
O.127-303	1	9	6050	115.570
Z.209-509	1	3	1850	33.220

ZATERDAG 4-1-1975

NOORD-HINDER

O.127-303	1	28	26250	412.715
N.708-709	1	29	25550	419.598
Z.209-509	1	2	1900	30.880

MAANDAG 6-1-1975

IJSLAND

O.81	20	480	—	895.401
O.334	18	570	—	1.060.730

WEST

N.738	6	120	—	184.314
N.41	14	245	—	298.965
N.3	4	160	—	242.150
O.206	14	170	—	177.320
O.35	7	135	—	216.530
O.35	7	135	—	216.530
N.736	5	120	—	187.135
O.192	4	75	—	122.050
O.369	8	210	—	303.520
O.279	8	215	—	315.932
N.40	10	230	—	309.436

NOORD-HINDER

Z.209-509	1	90	200	101.090
O.127-303	1	60	—	26.840
N.708-709	1	14	—	16.740

NOORD

Z.499	13	190	750	479.104
-------	----	-----	-----	---------

KANAAL

O.120	14	250	400	553.526
O.181	16	100	2500	568.332

DINSDAG 7-1-1975

KANAAL

O.83	16	90	1700	472.010
O.123	17	175	340	490.526

WEST

N.422	5	85	—	105.500
O.309	8	170	—	266.650
O.26	8	115	—	177.780
N.591	6	100	—	117.780
N.715	5	85	—	111.870
O.306	9	205	—	326.610

WOENSDAG 8-1-1975

IJSLAND

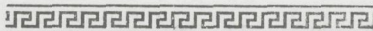
O.182	21	285	—	537.090
-------	----	-----	---	---------

WEST

Z.452	7	116	—	170.984
N.720	5	66	—	92.050
Z.502	5	52	400	161.136

KUST

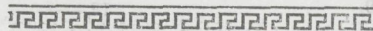
O.127-303	1	14	—	22.260
-----------	---	----	---	--------



VIS ETEN

IS VERANTWOORD

ETEN



NIEUWPOORT

DONDERDAG 2 JANUARI

N.45	64.506 + 23.064(RC)
N.723	154.631

Twee-hondrd vijftig bennen werden gelost! Weinig tongen welke van 150 tot 195 fr de kg kregen. Tarbot 240 fr, grieten 120 fr. Tong-scharren kregen ook hun prijs : gr. 70 fr, middenslag 65, kleine 37 fr. Platvis : 20 fr, wijl de drielingen maar lage prijzen kenden : van 1150 tot zelfs 750 fr de benne, 't zelfde voor de visjes. Kabeljauw, dit volgens kwaliteit, van 2000 tot 2650 fr de benne. De gullen van 2000 tot 1500 fr. Er was weinig trek in de wijting, en de handel was dan ook kieskeurig. Voor de grote werd de hoogste prijs slechts 940 en tot 560 fr de benne, de kleine van de opvangprijs (550) tot 700 fr. Enkele bennen speerhaaien werden gekocht aan 1400 fr. De weinige rogsoorten kwamen aan prijzen tussen 40 en 50 fr de kg. Zo waren de prijzen voor de eerste verkoopdag van '75.

VRIJDAG 3 JANUARI

N.788	11.390	N.172	11.390
-------	--------	-------	--------

Een vangst van een gullevisser, welke „goed” verkocht werd! Kabeljauw 3400 fr, gullen 2700 tot 2000 fr. Met een klein vangstje van slechts 10 bennen, toch een bedrieglijk cijfertje.

MAANDAG 6 JANUARI

N.700	12.610	O.104	12.610
N.172	26.570	N.788	26.570
N.765	44.158	N.762	53.140
N.346	135.109	N.470	84.674

Vier vaartuigen met „Westvis” en twee koppels gullevissers konden 13.600 kg vis op de markt zetten. Weinig tongen welke van 195 tot 255 fr de kg kregen. Tarbotjes en grieten werden „goed” verkocht! Kabeljauw, welke van extra kwaliteit was, kreeg 3100 en 3200 fr de benne. De gullen van 2850 tot 2000 fr voor de uitleggers. Kleinere soorten (filé gulletjes) 1800 fr. Platvis : 1200 fr voor de grootste soort, de drielingen 1400 en de visjes rond de 1500 de benne. Grote wijting werd gekocht aan 1200 tot 1300 fr de benne. Kleine voor 550 tot 800 fr. Rogsoorten: moers 2500, tilten 2100, grote schep staarten 2440, kleine 1900 fr. Tong-schar : grote 80 fr, middenslag 70, kleine 40 fr. Speerhaaien 1300 fr en voor de goed gesorteerde knorhaan stekkers) werd 25 en 28 fr de kg gegeven. In het algemeen : toch veel betere prijzen dan de voorbije weken, waar de feestdagen voor de handel, de spelbrekers waren!

WOENSDAG 8 JANUARI

N.345	95.685	N.590	84.662
O.156	91.686	N.761	117.799

Vier vangsten van de West met 13.750 kg. De rare vis en tongen werden aan de gekende prijzen verkocht. Tarbot 240, grieten 120 en de weinige tongen van 168 tot 210 fr. Kabeljauw en gullen van 55 tot 44 fr de kg. Platvis : grote 850, drielingen 1000, visjes 900 fr. Grote wijting 1250, kleine 800 tot 900. De Rogsoorten : moers 2450, tilten 2300 scherpstaarten 2400 en 1900 fr de benne. Speerhaaien 1600 fr, en dezelfde prijs voor de zeehonden waar van er weinig op de markt waren! De woensdagmarkt kende vaste en gelijklopende prijzen voor alle vangsten!

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	6-1-1975	8-1-1975
Schelvis	46,60	—
Groot	35,80-43,80	—
Middel	21,40-31,—	20,60,—
Klein	40,—42,—	45,—,—
Kabeljauw	35,80-40,80	42,—,—
Gul	14,—37,60	12,40-32,—
Wijting	34,—53,—	36,—48,60
Schaat	35,80-36,80	37,—,—
Zeebaars	39,20-58,—	40,40-63,60
Leng	9,80-33,40	20,—,—
Schartong	90,—122	80,—132
Heilbot	24,—28,—	29,80-31,—
Koolvis	26,—52,—	21,—43,—
Hondstong	—	—
Zeeewolf	—	—
Staart	—	—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	6-1-1974	7-1-1974	8-1-1974
Lappen	139 -160	126 -131	112 —,—
Grote	175 -199	160 -167	151 -154
3/4	225 -260	209 -220	214 -223
Blok voor-kleine	210 -260	201 -224	219 —,—
kleine	193 -230	177 -208	200 —,—
slips	167 —,—	158 —,—	168 —,—
	147 —,—	153 —,—	—

Zeebrugge

Soorten			
grote	146 -148	132 -150	—
blok	181 -185	171 -186	—
fruit	226 -227	215 -227	—
schone kleine	228 -229	211 -223	—
kleine	172 -178	175 -188	—
tout petit	155 -169	161 -193	—
slips	132 -139	137 -148	—

Nieuwpoort

Soorten			
Tong I	195 —,—	—	159 —,—
Tong II	195 —,—	—	159 —,—
Tong III	255 —,—	—	206 —,—
Tong IV	255 —,—	—	206 —,—
Tong V	218 —,—	—	210 —,—
Kleine	218 —,—	—	168 —,—

PLADIJS

Oostende

Soorten	6-1-1974	7-1-1974	8-1-1974
Grote	24,—29,60	28,—,—	—
grote iek	26,—29,80	26,80-29,—	—
kleine iek	30,—34,—	27,40-31,40	30,—,—
derde slag	26,60-34,—	18,—26,60	28,—31,—
platjes	18,—23,60	12,40-18,—	17,80,—

Zeebrugge

Soorten			
I	15,—20,—	17,—20,—	—
II	19,—23,—	19,—24,—	—
III	22,—27,—	22,—29,—	—
V	24,—33,—	24,—28,—	—
IV	21,—24,—	23,—24,—	—

Nieuwpoort

Soorten			
Moeien	24,—,—	—	17,—,—
grote pladijs	28,—,—	—	20,—,—
drielingen	30,—,—	—	18,—,—
platjes	—	—	—

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 2-1-1975

Z.584	4	60	100	118.410
Z.559	10	130	300	262.850
Z.27	11	350	1400	814.440

MAANDAG 6-1-1975

B.5	14	500	1600	889.880
Z.570	3	50	100	114.480
N.215	—	40	—	57.400
Z.471-472	2	70	—	123.130
Z.437-257	2	60	—	117.600
Z.554-538	2	60	—	119.050
Z.55-548	2	30	—	46.110
Z.430-477	2	30	—	40.470
Z.468-601	2	40	—	82.740
Z.403-558	2	70	—	115.280
Z.12-400	2	40	—	87.540
Z.550-602	2	90	—	152.950
Z.201-560	2	45	—	78.450
Z.455-474	2	15	—	9.760

DINSDAG 7-1-1975

Z.578	4	70	100	144.520
Z.512	3	70	200	211.100
Z.408	4	70	200	217.220
Z.162	7	330	1500	926.310
Z.418	17	300	2500	998.690
Z.427	4	60	—	124.560
Z.429	4	70	500	273.720
Z.582	4	80	300	180.090
Z.30	6	100	600	373.580
Z.402	4	50	—	123.670

**OOSTENDE - DOVER/
FOLKESTONE
ZEEVAARTLIJNEN**

**Uurtabel der
overvaarten**

Uurtabel der overvaarten voor de week van 12 tot 18 januari 1975
Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks : alle dagen te 07u40 (x), te 10u15 en te 14u45 (x).

Afvaarten uit Dover Western Docks : alle dagen te 12u00 (x), te 15u50 en te 18u35 (x).

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks : alle dagen te 01u25 (x), te 13u25 (x) en te 20u25 (x).

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone : alle dagen te 01u15 (x) en te 05u05 (x); op 14, 15, 16 en 17 januari 1975 bijkomende afvaart te 03u30 (xx).

Afvaarten uit Dover Eastern Docks : alle dagen te 00u30 (x), te 09u30 (x) en te 17u25 (x); op 13, 14, 15 en 16 januari 1975 bijkomende afvaart te 21u30 (xx).

Afvaarten uit Folkestone : alle dagen te 07u35 (x) en te 22u45 (x) (x) Nemen ook voertuigen. (xx) Nemen enkel zware vrachtwagens.

**Garnaalaanvoer in
december gehalveerd**

Het slechte weer dat we in december 1974 gekend hebben was er mede oorzaak van dat er tijdens die laatste maand van 1974 van geen grote garnaalaanvoer kon sprake zijn. In plaats van 37.391 kg zoals verleden jaar (1973) kregen we nu maar 16.940 kg. De gemiddelde vangst lag iets boven de 100 kg terwijl in dec. 73 190 kg per schip gevangen werd.

Er kon toen ook wel regelmatig gevestigd worden, nu moest vaak

na een paar uur de visserij gestaakt worden. De prijs lag vanzelfsprekend hoger dan verleden jaar en steeg van 46 naar 76 fr. De hoogste prijs werd trouwens op de laatste dag van het jaar betaald, 154 fr. De garnaalopbrengst dalde toch van 1.755.305 fr naar 1.294.589 fr. Een goeie maand is december 1974 voor de kustvisserij zeker niet geweest. Niet alleen omdat er weinig garnaal gebracht werd maar ook nog omdat de visvangers praktisch niet uitvaarden en dus ook niets verdienden.

D. VERBEKE

- ★ SCHEEPS- EN BOUWSCHILDERWERKEN
- ★ ZANDSTRAALWERKEN
- ★ BEHANG EN BEVLOERING
- ★ KENITEX MUURBEKLEDING
MET 10 JAAR TOTALE WAARBORG

Weidestraat 346

8320 BRUGGE 4 (Assebroek)

Tel. 33.80.61

(8884N-7519V)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort	
	6-1-1974	6-1-1974	7-1-1974	7-1-1975	8-1-1975	8-1-1975	6-1-1975	8-1-1975
Tarbot: groot (123)	218 -278	280 —,—	242 -257	150 -240	234 —,—	—,—	—,—	235 —,—
middel (123)	170 -202	90,—160	167 -191	68,—140	154 —,—	—,—	135 —,—	140 —,—
klein (123)	—,—	63,—	104 —,—	50,—67,—	85,—	—,—	120 —,—	120 —,—
Griet: groot (123)	103,6-107,4	96,—	88,60,—	99,—118	94,—	—,—	105 -125	115 —,—
middel (123)	78,—	80,—	63,—	72,—100	81,40,—	—,—	—,—	—,—
klein (123)	71,—	66,—	—,—	65,—79,—	76,—	—,—	—,—	—,—
Schelvis: groot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
middel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Heek: groot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
middel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	25,40,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Lom	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Leng	—,—	—,—	—,—	—,—	45,—	—,—	—,—	—,—
Rog (I)	38,—52,20	—,—	26,—51,40	—,—	38,—51,—	—,—	—,—	—,—
Keilrog (123)	58,20-63,—	—,—	56,80-59,20	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Rog (23)	—,—	50,—	—,—	55,—	—,—	—,—	50,—	48,—
Tilten (23)	—,—	50,—	—,—	50,—	—,—	—,—	43,—	43,—48,—
Scherpstaart (23)	—,—	48,—51,—	—,—	28,—48,—	—,—	—,—	48,—	47,—
Halve mans (23)	—,—	33,—35,—	—,—	21,—33,—	—,—	—,—	38,—	38,—
Teelt (2)	—,—	35,—	—,—	18,—30,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Katrog (2)	—,—	18,—19,—	—,—	11,—24,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Kabeljauw	54,—60,—	52,—	43,—53,60	48,—55,—	45,40-57,—	—,—	60,—64,—	50,—55,—
Gul (groot)	—,—	52,—	—,—	38,—40,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Gul (middel)	37,—50,40	35,—44,—	37,—47,40	30,—40,—	37,—46,40	—,—	40,—58,—	42,—44,—
Gul (klein)	—,—	22,—	—,—	20,—28,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Hozemondhamme	74,—139,4	—,—	68,—139,8	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Wijting: groot	26,—	14,—24,—	26,20,—	13,—24,—	26,40,—	—,—	26,—27,—	25,—
klein	10,—	11,—17,—	12,—	16,—19,—	19,—	—,—	14,—16,—	18,—
Schar	16,—21,40	15,—	12,60-26,—	—,—	18,40-23,—	—,—	20,—35,—	16,—20,—
Steenhol	34,—82,—	—,—	52,—81,—	—,—	46,—85,—	—,—	—,—	—,—
Zeehaai	15,80-29,40	—,—	27,—34,—	—,—	28,—30,60	—,—	26,—	32,—
Hondshaai	15,—16,80	—,—	18,60,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Doornhaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pieterman	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Makreel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Horsmakreel	26,—32,40	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeekeeft	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schaat	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeebaars (klipvis)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Kongeraal	16,—31,—	—,—	21,—36,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schartong	26,—32,—	—,—	16,—34,—	—,—	41,60,—	—,—	—,—	—,—
Volle haring	24,40,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Ijle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Haringshaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Steenhol	11,—15,40	—,—	14,60,—	—,—	11,80-15,20	—,—	—,—	—,—
Heilbot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koolvis	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Steur	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeewolf	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Poillak	42,—44,—	—,—	36,—46,20	—,—	43,—	—,—	—,—	—,—
Zonnevis	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koningsvis	90,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Vlaswijting	—,—	—,—	—,—	16,—39,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeeduivel	—,—	—,—	—,—	94,—134	—,—	—,—	—,—	—,—
Schotse schol	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeehond	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	26,—	32,—
Bot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Rode Poon (roobaard)	31,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Grauwe Poon (knorh.)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	28,—	14,—16,—
Rode Knorhaan	32,—50,40	—,—	—,—	21,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Posten	—,—	—,—	—,—	9,—12,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Langoesten (midden)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
(klein)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

DE MAKREELVISSERIJ IN DE NOORDZEE EN DE WATEREN ROND DE BRITSE EILANDEN

door Drs. K. H. POSTUMA,
Rijksinstituut voor Visserijonderzoek, IJmuiden

De makreelvisserij in de Noordzee en de wateren rond de Britse eilanden werd tot de jaren zestig slechts in beperkte mate uitgeoefend en men kan zelfs zeggen dat in de periode voor 1960 de makreelstand onderbevestigd was.

DE NOORDZEE

Na 1965 echter zijn er vooral in de Noordzee drastische veranderingen opgetreden. Door het toedoen van de Noorse purse-seine-visserij stegen de vangsten in de Noordzee vanaf het reeds jarenlang gehandhaafde gemiddelde van ± 100.000 ton tot ± 900.000 ton in 1967 (tabel 1, fig. 1). De belangstelling van de Noorse visserij voor de makreel werd veroorzaakt door het wegvallen van de visserij op de Atlantico-Scandische haring en de dalende vangsten van de Noordzee haring waardoor de aanvoer van ruwe grondstoffen voor hun vismeelindustrie stagneerde. Het afvissen van de grote geaccumuleerde makreelstand in de Noordzee bracht toen uitkomst voor de Noorse visserij en vismeelindustrie. De enorme uitbreiding van de visserijintensiteit op de Noordmakreel resulteerde echter aanstonds in een snelle toename van de visserijmortaliteit (tabel 3) van deze vis en al spoedig belandde de makreelstand in de Noordzee in een situatie waarin men van een ernstige overbevissing kon spreken. De bekende symptomen van een overbevissingssituatie: een dalende totale vangst bij een toenemende visserijintensiteit en het kleiner en jonger worden van de makreel in de vangsten, begonnen hun intrede te doen.

Door de Noren, die sedert 1967 meer dan 90 t.h. van de totale makreelaanvoer uit de Noordzee voor hun rekening nemen, werd evenwel het gevaar van overbevissing ingezien. In 1969 verhoogden zij voor hun eigen industrievisserij de maat op makreel van 20 op 30 cm en toen dit niet voldoende bleek te zijn werd in 1970 een gesloten seizoen en een vangstquotum ingesteld.

Als gevolg hiervan daalde in 1970 de totale internationale vangst tot ± 300.000 ton en werd het Noorse makreelseizoen in de Noordzee tot de maanden juni en juli beperkt.

De Noorse vangstquotering werd ook na 1970 doorgezet en sedertdien fluctueren de totale vangsten tussen de 250.000 ton en de 400.000 ton zoals in tabel 1 is te zien. De visserijmortaliteit die aanvankelijk sterk was gestegen (tabel 3) daalde als gevolg van de gereduceerde vangsten en bevindt zich thans in de buurt van het punt van de biologisch optimale exploitatie.

IERSE ZEE EN DE HEBRIDEN

De gang van zaken bij de visserij op makreel in de Ierse Zee rond de Hebriden verschilt in een aantal punten van de makreelvisserij op de Noordzee. De totale vangst bedroeg in de periode voor 1966 nog geen 30.000 ton (tabel 2), het niveau van de vangst kwam daarna tot 1970 rond de 40.000 ton te liggen, om vervolgens onder invloed van de sterk toenemende Russische vangsten in de laatste jaren te stijgen tot ± 130.000 ton.

In de eerste instantie liggen de vangsten in dit zeegebied op een veel lager niveau dan in de Noordzee terwijl de toename van de vangst een veel gelijkmatiger verloop heeft. In de Ierse Zee en de wateren rond de Hebriden wordt de makreel nog steeds voor het overgrote gedeelte met de trawl gevangen, terwijl het gebruik van de purse-seine in het zeegebied ten zuiden van Ierland niet is toegestaan. Hoewel de totale vangst in de periode 1963-1973 ongeveer verviervoudigd is, is het, door het ontbreken van voldoende biologische informatie, nog niet mogelijk na te gaan of de visserijmortaliteit van de makreelpopulatie in de Ierse Zee en bij de Hebriden onder invloed van de toegenomen vangsten verontrustend is gestegen.

Uit «Visserij» okt. - nov.

(Vervolg volgende week)

DE TRIESTIGE TOESTAND VAN DE VISSERSHAVEN te ZEEBRUGGE OF IS HET... EEN YACHTHAVEN ?

Donderdag, tweede nieuwaarsdag, trachtte iedereen uit te varen want het stormweder had de meeste vaartuigen reeds 10 dagen en meer binnengehouden, op een moment dat de financiële toestand bar slecht geworden is.

De fameuze haven van Zeebrugge was echter oorzaak dat de grootste vaartuigen vastgeraakten in het slijk, wat, buiten het opont-houd, regelmatig schade veroorzaakt aan motor, keerkoppeling en schroef...

Ook de Z.564 van reder Leon Jonckheere wilde uitvaren toen plots een schok gevoeld werd, de keerkoppeling weigerde, zodat het schip onstuitbaar verder schoot, de steiger raakte en temidden van de yachthaven terecht kwam, waar meerdere yachten werden geraamd. De schade is aanzienlijk, maar ware katastrofaal geweest ware een schip van 34 meter met 1.000 PK in die luxerotzooi terechtgekomen.

Intussen zullen de heren yachtmensen er geen boterham minder om hebben, want hun yacht is een speelding, maar reder Jonckheere mag zijn wonden likken terwijl zijn collega's ter visvangst zijn. Immers, een stuk staaldraad is in de schroef klem geraakt, waardoor het schip niet kon gemaneuvreerd worden en de schade veroorzaakte, maar is tevens oorzaak geworden dat de keerkoppeling beschadigd werd voor misschien honderdduizenden frank, onafgezien de gedwongen herstelperiode die alle verdiensten uitsluit.

Het schijnt dat de werkgroep Zeebrugge een sluis toegezegd kreeg, evenals de daartoe noodza-

felijke grond, die toebehoort aan Landsverdediging. Maar zijn dat niet weer beloften van rotte haring geweest? Zal men met dergelijke grapjes van beschadiging en breuk niet geleidelijk ALLE vaartuigen doen uitwijken?

EN WAT DOEN DIE YACHTEN IN EEN VISSERSHAVEN ?

Waar blijft het gemeentebestuur van Brugge om die parasieten uit te wijzen, die voldoende plaats en vaargenot kunnen vinden in Blankenberge of in de miljardenbesteding te Nieuwpoort?

Maar neen, uitgesproken de socialisten, de verdedigers van de werkmans, de kapitalistenvreters, hebben bij monde van schepen Dumarey gepleit, gebeden en gesmeekt opdat de provinciale taks op die luxedingen zou worden afgeschaft. Mijnheer Dumarey, socialistisch voorvechter, heeft bekomen dat mijnheer de zeebaron zijn miljoenenyacht onbekommerd, onbelast, maar door iedereen beschermd in onze schuilhavens mag meren, temidden van vissersvaartuigen die allerlei rechten, taksen, enz., wel moeten betalen en dan in de uitbating van hun bedrijf nog fel gehinderd worden ook.

F.N.
NOTA DER REDACTIE: Wij hebben reeds tientallen malen gewezen op de triestige toestand te Zeebrugge Viissershaven, die meer een yachthaven dan een vissershaven is. Maar het is al boter aan de galg. En waar blijven die grote leiders of liever «lijders» van de Rederscentrale die meer aan hun titel dan aan hun plicht als leider denken.

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 30 december werd aangevoerd: 2.330 kg tong; 33 kisten tarbot en griet; 44 kisten kabeljauw; 189 kisten schol; 4 kisten schar; 12 kisten wijting; 13 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: Gr. tong 14,98-13,50; gr. m. tong 15,59-14,87; kl. m. tong 16,22-15,21; tong één 14,47-13,20; tong twee 12,09-11,60; tarbot 19,95-17,76.

Per 40 kg.: krab 38; steenbolk 83-57; schar 80-67; tong-schar 201; wijting drie 132-102; schol vier 86-76; kabeljauw één 126-108; kabeljauw twee 162; kabeljauw drie 126-114; kabeljauw vier 118; kabeljauw vijf 80-79; tarbot 567-284; griet 310-157.

De besommingen waren:

KW 11 f30.600; 106 f15.790; IJM 29 f11.700; 30 f6.780.

Aan de donderdagmarkt van 2 januari werd aangevoerd: 1.575 kg tong; 11 kisten tarbot en griet; 97 kisten kabeljauw; 15 kisten koolvis; 11 kisten schelvis; 135 kisten wijting; 137 kisten schol; 34 kisten schar; 14 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: gr. tong 13,66-13,61; gr. m. tong 14,82-14,72; kl. m. tong 15,14-14,43; tong één 10,58-10,51; tong twee 8,51-7,80; tarbot 18,67.

Per 40 kg.: schar 92-46 wijting drie 92-38; schol één 60-59; schol twee 76-73; schol drie 76-73; schol vier 104-79; koolvis vier 29; koolvis drie 36; kabeljauw één 96; kabeljauw twee 154-140; kabeljauw drie 124-114; kabeljauw vijf 87-78; tarbot 557-252; griet 260-164.

De besommingen waren:

IJM 44 f33.600; 94 f2.280; VL 115 f5.600.

Aan de vrijdagmarkt van 3 januari werd aangevoerd: 493 kisten kabeljauw; 247 kisten wijting; 41 kisten schar; 101 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.: kabeljauw één 174-138; kabeljauw twee 187-150; kabeljauw drie 138-114; kabeljauw vier 138-118; kabeljauw vijf 130-90; wijting drie 92-69; schar 114-76; bot 39-24; lever 67-52; kuit 88-62; steenbolk 67-57.

De besommingen waren:

EB 28 f4.200; YE 25 en ZL 6 f4.200; UK 6 en 186 f7.700; 18 en 115 f7.200; 135 en 145 f10.300; 208 en 236 f9.800; VD 19 en 73 f16.000; 24 en 89 f12.000

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

- HET KOUDSTE
- HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

**REDERS en
VISSERS,
voor uw
SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING
wendt U in volle
vertrouwen tot de**

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80 11 01
(7390V)

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK



Momenteel zijn prachtige visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. x 100 cm.) in kleurendruk bij

Drukkerij P.V.B.A.
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”
H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 059/70 77 13 - 14

BUREEL
VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening nr 41.89.87 van „Het Nieuwsblad van de Kust”.

Het gamma omvat volgende mappen

A. VISSERIJMAPPEN à 360 F. (B.T.W. inbegrepen)

1. NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
2. ZOETWATERVIS
3. ZEEVIS
4. SCHAAL- EN WEEKDIEREN
5. MIDDELLANDSE ZEEVISSOORTEN
6. VISSOORTEN UIT DE ZUIDELIJKE ZEEEN
7. SPORT- EN LIJNVISSERIJ

B. VISSERIJMAPPEN à 300 F. (B.T.W. inbegrepen)

1. KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
2. ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 40 F. portkosten.

(668SW—7937N—7436V)

MACHINEFABRIEK PADMOS b.v.

Reparatiehaven 12
Bruinisse NL.
Tel. 01113/1551-1488

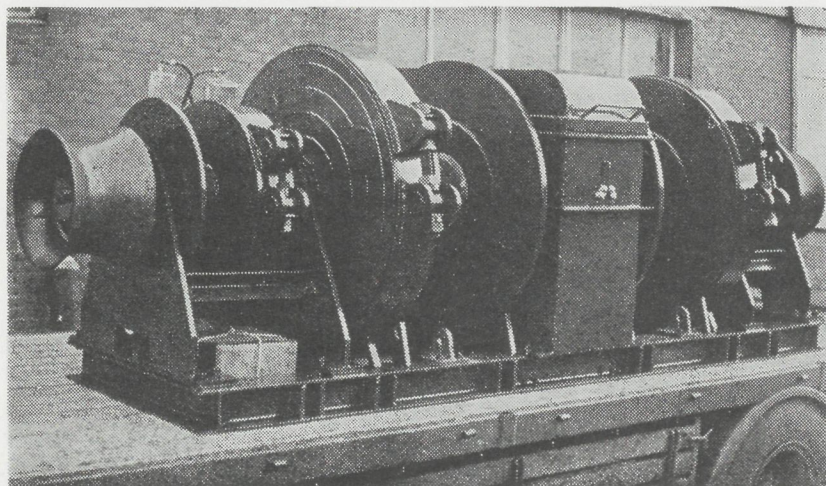
Deltahaven
Stellendam NL.
Tel. 01879/1766-1792

Alleenvertegenwoordiger voor België en Z.W. Nederland van :

RIDDERINKHOF LIEREN voor de zeevisserij

De meest verkochte vislier in Nederland

Reeds ingebruikgesteld op de Z.14



- Pneumatisch bedienbare 4, 6 en 8-trommel viswinches, zowel vanaf de brug als bij de winch te bedienen.
- Eenvoudige bediening
- Gesloten frictiekoppelingen
- Regelbare remkracht
- Leverbaar voor elektrische - hydraulische - en riemaandrijving
- Te leveren in 3 types, nl. :
Type E160, aandrijving met 100 pk. electromotor, trekkracht 2 x 6.000 kg.
Type E170, aandrijving met 120 pk. electromotor, trekkracht 2 x 7.000 kg.
Type E200 aandrijving met 145 of 185 pk. electromotor, trekkracht 2 x 8.500 kg.

(7547V)

M

hulp in nood s v

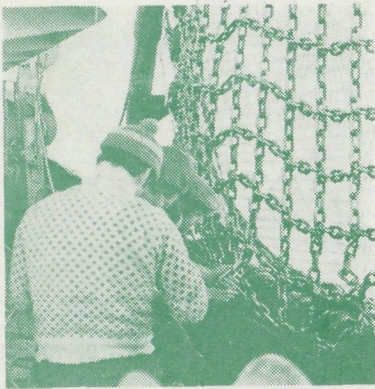
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

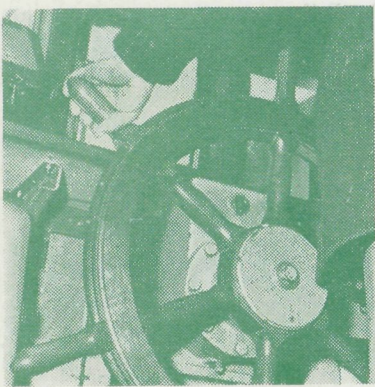
oostende

Tel. (059) 70.16.89

Telex: hunood 192.29



Gedekte risico's: eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies — lichamelijke schade
aan derden — navigatietoestellen — zeegoed —
vistuig.



Meer dan 30 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.



Aan de leden wordt een teruggave van minstens 10 % verleend
op de betaalde premies.