

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

A large, stylized fish logo is positioned on the left side of the cover. The fish's body is a vibrant magenta color, while its tail and dorsal fin are black. The fish is oriented vertically, facing upwards.

het
visserijblad

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)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

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

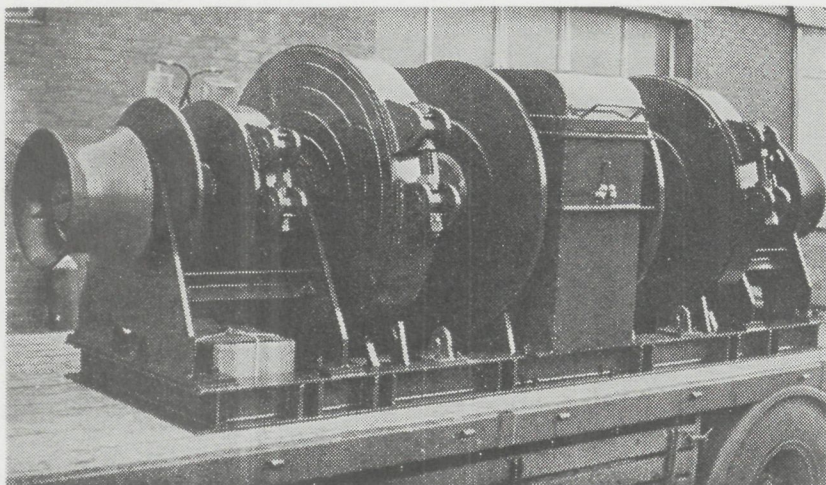
Deltahaven
Stellendam NL.
Tel. 01879/1766-1792

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)

het visserijblad

Vrijdag 7 februari 1975 — Nr. 6

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. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL 70.77.13/70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

IN DE SCHADUW VAN DE OVERHEID

Op een moment dat fabrieken sluiten, dat het aantal werklozen schrikbarend steigt, in een periode dat er geen één belg opschrikt als de omroeper mededeelt dat de index deze maand 1.80 punt steeg, want die verhoging wordt iedere maand opnieuw gehoord en is gemeengoed geworden; ook aan de index geraakt men gewoon. Na oliemiserie en mira-ges-speculatie, heeft het geen enkel zin iemands aandacht te vragen voor de dreigingen in de visserij. Iederéén voelt zich bedreigd : jonge afgestudeerden die geen werk vinden — de huismoeder wier wintervoorraad gasoil meer kost dan het netto maandloon van een werkmans — de boeren die, naast de te lage prijs voor hun produkten, hun oogst gedeeltelijk wisten mislukken door de enorme regens enz...

Als er niemand naar iemands klachten luistert, waarom dan zou een minister zich bijzonder de toestand in de visserij aantrekken? Gemakkelijk genoeg, en nog waar genoeg ook, zeggen de ministeriele woordvoerders dat het overal slecht gaat, dat de minister niet alleen de visserij te beheren heeft, en zelfs : dat de visserij globaal gezien vanwege de Staat het minst te klagen heeft, want door kredieten, door EEG-opvangsubsidies enz, nog altijd bevoorrecht is.

Als de regering echter graag aantoonde waarin zij nuttig is, moet zij ook aanvaarden dat haar wordt aangewreven waarin zij in gebreke is gebleven.

SCHEEPSKREDIETEN

Vroeger kon een reder, die wat tegenslag had, vrij gemakkelijk uitstel bekomen om zijn jaarlijks te betalen promessen in te lossen.

Thans, wanneer het geld onbetaalbaar duur is geworden, wanneer de vangsten beneden peil en de prijzen nog lager liggen, wanneer praktisch iedereen zijn kredietwaardigheid verloren heeft terwijl de uitbatingskosten blijven stijgen, is er een gebrek aan likwiditeiten ontstaan, waardoor de leveranciers eerst weigeren verder te leveren en daarna het schip aan de kade zullen leggen.

Als een opsomming van tegenslagen is zulks voldoende, dachten wij, en gezien ons algemeen wordt wijs gemaakt dat een kentering in de toestand mag worden verwacht in de herfst 1975, komt het er in hoofdzaak op aan kop boven water te kunnen houden en de leveranciers te paaien.

Vandaar dat gevraagd werd ALLE reders, met schuld aan de NMKN, tegemoet te komen en hen 1 jaar te ontheffen van terugbetaling én, gedurende dit jaar, de rente eveneens te laten dragen door Verkeerswezen.

Wat dus vroeger regelmatig werd gevraagd voor een individuele reder en hem werd toegestaan, vraagt men thans voor iedereen.

En wat blijkt er? De ganse visserij wordt NIET globaal van haar verplichtingen voor 1 jaar vrijgesteld; iedere reder afzonderlijk moet zijn aanvraag indienen alsof de huidige crisis alleen op hem toepasselijk zou zijn, hij moet bewijzen dat hij kantje-boord failliet is en heeft pas dan een kleine kans het gevraagde uitstel te bekomen. Ons is reeds een categorieke weigering bekend met een argumentatie die kant noch wal raakt. Een ander vaartuig zou zelf door de NMKN VERKEERSWEZEN intussen aan de ketting gelegd zijn...

Daarnaast werden bepaalde aanvragen sinds maanden én door de NMKN én door het Technisch Comité voor Scheepskredieten goedgekeurd, maar nog altijd niet getekend door de minister. Het heet dat ook de minister van Financien zijn zegen moet geven, maar daarachter heeft men zich vroeger ook reeds durven verbergen en als de minister van Verkeerswezen zijn verantwoordelijkheid niet durft of niet mag nemen, als de Minister van Verkeerswezen eerst toelating moet vragen aan Leefmilieu, aan Streekontwikkeling, aan Kultuur en aan Vlaamse Zaken, dat men dan de wet van 1948 afschaffe!

(vervolg blz. 2)

HET HOUDEN VAN EEN GOEDE UITKIJK

ARTIKEL 29 ZEEAANVARINGSREGLEMENTEN 1960 EN ARTIKEL 5 ZEEAANVARINGSREGLEMENT 1972

Daar er in de laatste jaren nogal veel aanvaringen plaats hebben, waarvan dikwijls uitgemaakt werd dat het gebrek aan een goede uitkijk veelal de reden daarvan was, heeft de heer R. Smet in « Nautilus » hieraan enkele interessante beschouwingen gewijd, welke we gemeend hebben aan de aandacht van onze schippers en vissers te moeten onderwerpen. Deze zeer interessante beschouwingen geven een praktisch kijkje op het geheel van deze belangrijke aangelegenheid. Hierna volgen deze beschouwingen.

REGEL 29 — VERMIJDEN VAN ALLE NALATIGHEID

« Niets in deze regelen ontheft een vaartuig of een watervliegtuig te water, zijn reder, kapitein of bemanning van de aansprakelijkheid voor de gevolgen van elke nalatigheid in het voeren van lichten, in het geven van seinen of in het houden van goede uitkijk, dan wel van veronachtzaming van om het even welke voorzorgsmaatregel, die volgens het gewone zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden, waarin zich het vaartuig bevindt, is geboden ».

REGEL 5 — UITKIJK

« Elk vaartuig dient te allen tijde goede uitkijk te houden door te kijken en te luisteren alsook door gebruik te maken van alle beschikbare middelen die in de heersende omstandigheden en toestanden passend zijn ten einde een volledige beoordeling van de situatie en van het gevaar voor aanvaring te kunnen maken ».

Ongetwijfeld is het houden van een goede uitkijk een van de voornaamste nautische voorzorgsmaatregelen die tijdens de vaart en tijdens het ten anker liggen moeten genomen worden, en de noodzakelijkheid ervan geldt zowel bij goed als bij slecht zicht.

In een rapport van de « Chamber of Shipping of the United Kingdom » worden als voornaamste oorzaken van aanvaringen aangestipt :

- gemis aan een goede uitkijk ;
- zwakke brugorganisatie.

Uit een aantal uitspraken van rechtbanken en onderzoeksraden voor de scheepvaart blijkt eveneens dat een groot aantal aanvaringen toegeschreven kan worden aan het niet houden van een goede uitkijk.

Wat dient men te verstaan onder « het houden van een goede uitkijk »? De teksten van de zeeaanvaringsreglementen zijn dienaangaande uiteraard nogal summier. Het is inderdaad onmogelijk in het kader van een reglementering alle mogelijke gevallen en omstandigheden te voorzien, waarmee bij het houden en het verzekeren van een goede uitkijk, rekening dient gehouden te worden. Het is echter zeker dat de term « uitkijk » in de meest uitgebreide zin moet geïnterpreteerd worden :

«The keeping of an efficient look out requires to be interpreted in its fullest sense which includes the following items :

- a) a constant alert all round visual look out to enable a full grasp of the current situation, including ships and landmarks in the vicinity, to be maintained ;
- b) the need to observe changes in the weather, including — especially — the visibility ;
- c) the need to observe closely the movements and compass bearing of approaching vessels ;
- d) the need to identify ship and shore lights with precision ;
- e) the need to observe the radar and echo sounder displays ;
- f) the need to ensure that the course is steered accurately and that — where relevant — helm orders are correctly executed ».

Goede uitkijk houden impliceert dus het inzetten van bevoegd personeel en gebruikmaking van aangepast materieel.

(Vervolg blz 2)

(Vervolg van blz. 1)

IN DE SCHADUW VAN DE OVERHEID

Of zal Verkeerswezen intussen de rente van de geïnvesteerde gelden betalen of instaan voor de wettelijke toepassing van loons- en materiaalverhogingen? **WAAROM NIET DEFINITIEF WEIGEREN OF ONMIDDELIJK GOEDKIEUREN?**

SOCIALE VOORZORG

Was het vroeger in de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij niet altijd koekebrood en chocolademelk, we hadden er toch een eigen zelfstandig bestuur, waarin de meeste problemen konden uitgesproken worden.

Sinds een paar jaar worden we beheerd door het Fonds voor Arbeidsongevallen (FAO) en worden we helemaal aan ons lot overgelaten. Is het erg dat we die mensen in Brussel niet kennen, veel erger is dat die «Brusselaars» totaal vreemd zijn aan de visserij.

Hoe bepaalde gevallen niet of al te laat worden opgelost, hoe gestelde vragen eenvoudig onbeantwoord blijven is een echte schande.

Veel schandaliger is echter de discriminatie waaronder de kustvisserij lijdt en waartegen vanaf de eerste dag is geprotesteerd geworden.

Intussen regent het ook boetes wanneer de 3-maandelijke betalingen één dag te laat binnenkomen, zij het door onvermogen of door de schuld van de Bank met een koude negatie van alle verzoekschriften alsof men in een toekomstwereld leeft, waarin men hoogstens de vuist kan uitsteken naar een verder ratelende computer.

Met een zelfde koel technische geest vordert men bijdragen om de vissers aan 60 jaar op pensioen te laten gaan, mits voorwaarden waaraan praktisch niemand kan voldoen, zodat deze bijdragen ergens in de onzichtbare Staatskas verdwijnen, of hoogstens aangewend worden ter betaling van de slogan: de vissers zijn even waardig en even nuttig als de mijnwerkers!

MAZOUTSUBSIDIE

Omdat gasol een van de zwaarste uitbatingskosten is en op één jaar enorm in prijs gestegen is, werd de minister van Landbouw bereid gevonden 0,50 fr per liter subsidie te geven. Een eerste keer voor de periode 1.3.74 - 30.6.74 en met een tweede K.B. voor de periode a) 1.7.74 - 31.12.74 aan 0,50 fr. en b) 1.1.75 - 31.3.75 aan 0,30 fr per liter.

Na deze beslissing zou de prijs echter op 1.11.74 nog eens met 0,30 fr verhoogd worden, wat de prijs bracht op 3,86, prijs die echter nauwelijks een maand gehandhaafd werd, gezien de oliebonzen zelf de prijs hebben verlaagd en op vandaag zelfs leveren aan 3,30 fr. De maximumprijs blijft echter ongewijzigd, zodat bij wijzigende toestanden opnieuw 3,86 kan gevraagd worden.

Op 1 maart 1973 betaalde de visserij 1,92 fr. (zes maanden vroeger: 1,20 fr) en op 1 maart 1974 was dit 2,75 fr geworden. Om deze enorme verhoging werd vanaf 1.3.74 een subsidie van 0,50 fr gegeven.

Maar omdat de prijs vandaag niet langer 3,86 fr is doch in het beste geval slechts (!) 3,30 fr., zou men géén subsidie meer krijgen?... welke logica is dat?

Als andere landen onder het mom van structuurmaatregelen hun visserij helpen in de kostprijs van gasol, waarom zouden wij dan niet mogen en moeten aandringen om voor gans 1975 minstens 0,50 fr per liter subsidie te krijgen, al ware het onder het mom van de gevolgen van de vangstkota, van de te lage visprijzen, van het uitzonderlijke slecht weer (mislukte oogst!) en van de algemeen zeer zwaar verhoogde uitbatingskosten te compenseren! **HET WARE EEN STRUCTUURMAATREGEEL OM DE BELGISCHE VISSERIJVLOOT TE BEHOUDEN.**

Er valt nog heel wat meer te argumenteren (waarom geeft men ons niet de reserves van VOZOR?), maar ik dacht dat we ons niet langer in de schaduw en in de koude zouden weten staan, als op die enkele punten wat tegemoetkoming kon worden bekomen.

Het ware demagogisch aan te voeren dat ons land genoeg heeft aan 29 miljard vliegtuigen en dat ons volk méér heeft aan de zeevisserij dan aan landsverdediging, maar het is even demagogisch op meetings de werkkraft van de vissers en de noodzakelijkheid van de visserij te deklameren als men het bedrijf laat doodbloeden.

We vragen tenslotte geen miljarden, wel een voorlopige steun, heel veel begrip, wat menselijkheid en zeer veel goeie wil. Voor een mijnwerker van de zee schijnt reeds de zon als hij zich niet aan zijn lot overgelaten voelt.

18 sid glornay

JEF DEROOSE

(Vervolg van blz. 1)

HET HOUDEN VAN EEN GOEDE UITKIJK

Het aantal personen dat de uitkijk moet verzekeren is in feite afhankelijk van de omstandigheden: dag, nacht, goede of slechte zichtbaarheid, positie van het schip, scheepvaartverkeer, varend of ten anker liggend, enz. Vaak zal deze taak bij dag uitsluitend uitgevoerd worden door de officier van de wacht; 's nachts zal hij bijgestaan worden door een ondergeschikte.

Uit de literatuur dienaangaande lichten we enkele teksten:

« Par brume la vigie faite par un seul homme ne semble pas constituer une surveillance suffisante, même à bord d'un petit bâtiment.

.....La Cour suprême des Etats-Unis a déclaré que l'officier de quart, abandonné à lui-même ne constitue pas une vigie suffisante.....

.....La règle qu'il doit y avoir un ou plusieurs hommes affectés au guet, et que l'officier de quart avec l'homme de barre sont insuffisants, est confirmée par de nombreux jugements ».

.....Op grote schepen kan één uitkijk onder bijzondere omstandigheden te weinig zijn ».

«For a large steamship going eleven knots off Dungeness, a crowded part of the English Channel, on a hazy night, the Prize Council considered that one hand on the look out was not sufficient ».

«De kapitein, die geen andere radaropleiding had dan een hem in de haven van Kopenhagen gegeven uitleg door iemand van Decca, was alleen met de roerganger op de brug. Hierdoor kon hij zich niet volledig aan het waarnemen van de radar wijden..... ».

De perso(o)n(en) belast met het houden van de uitkijk moet(en) vanzelfsprekend over de nodige lichamelijke geschiktheid (gehoor- en gezichtsvermogen) beschikken alsmede over de nodige beroepsbekwaamheden (wat moet er gemeld worden, hoe moeten berichten gemeld worden, hoe moeten eventueel de instrumenten bediend worden, enz.).

Het houden van een goede uitkijk impliceert waakzaamheid en oplettendheid voor alle sectoren, zowel voorlijker als achterlijker dan dwars. De sektor achterlijker dan dwars is vooral van zeer groot belang bij de navigatie in verkeersscheidingsstelsels, op rivieren, kanalen, enz.

«Misschien is op de Frean niet genoeg naar stuurboord uitgekeken of onvoldoende ver naar achter..... Naar het oordeel van de Raad moet uit de feiten worden afgeleid, dat de oorzaak van de aanvaring daarin moet worden gezocht, dat betrokkene onvoldoende uitkijk, in het bijzonder naar stuurboord, heeft gehouden ».

Het is belangrijk hier te onderlijnen dat het houden van een goede uitkijk onverenigbaar is met enige andere werkzaamheid. Bedienen van het roer en uitkijk houden gaan niet samen; kaarten verbeteren op de brug (of in de kaartenkamer) en terzelfdertijd een goede uitkijk houden is onmogelijk en niet verantwoord. Indien de persoon belast met de uitkijk, bovendien een andere werkzaamheid opgedragen krijgt, dan zal de aandacht verdeeld worden op twee taken, of wat nog erger is de aandacht zal praktisch uitsluitend toegespitst worden op de andere werkzaamheid en niet of in zeer geringe mate op het uitkijk houden:

«In ordinary cases one or more hands should be specially stationed on the look out by days as well as at night. They should not be engaged upon any other duty;..... »

« L'homme de vigie ne doit être affecté à aucune autre tâche, quelle qu'elle soit. Il ne peut, même temporairement, participer à l'exécution d'une manœuvre ou d'une corvée ».

Waakzaamheid en oplettendheid kunnen ook verminderd worden door onnodig gepraat. Ieder wachtlopend officier zal wel al eens verrast geweest zijn door de zeer plotse aanwezigheid van een ander vaartuig dat hij niet eerder opgemerkt had, en dit terwijl hij rustig met zijn kollega een praatje aan het maken was.

De plaats van waaruit de auditieve en visuele uitkijk gehouden wordt is van groot belang. Buiten de uitkijk gehouden vanaf de brug zal naargelang de omstandigheden, een uitkijk moeten geplaatst worden vóór op de bak van het vaartuig, eventueel één op het achterschip. Vooral in druk bevaren wateren is het aan te bevelen de man op de uitkijk vóór op het vaartuig, en dan wel zo laag mogelijk te plaatsen.

Uit de uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart (Nederland) inzake de aanvaring van het m/s « Gaasterdijk » met het m/s « Zuidpool » op 18 november 1965 voorbij de Middensteenbankboei, lichten we volgende passus:

« Resumerend geldt ten aanzien van de Zuidpool, het volgende:

- 1 Zij heeft nagelaten een matige vaart te lopen;
- 2 zij heeft nagelaten mistseinen te geven;
- 3 zij heeft nagelaten een uitkijk op de bak te plaatsen;
- 4 »

Of het plaatsen van de uitkijk in het kraaiennest, zoals dit op sommige schepen aanwezig is, aan te bevelen is, zal volledig van de omstandigheden afhangen.

«Tenslotte vraagt de Raad zich af waarom geen gebruik gemaakt is van het kraaiennest. Uit de verklaringen blijkt dat een lage mist over het kanaal hing, waar de masten van de Moisie Bay bovenuit staken. Bij bemanning van het kraaiennest had een uitkijk de positie van beide schepen ten opzichte van elkaar kunnen volgen en doorgeven ».

Het uitzetten van een uitkijk op een plaats waar het houden van een goede

(vervolg blz. 3)

(Vervolg van blz. 2)

uitkijk bemoeilijkt wordt door overkomend water en/of ongunstige weersomstandigheden (striemende regen, sneeuw, hagel, enz.) heeft niet veel zin.

De uitkijk kan ook gehinderd worden door de weerschijn van het zonlicht op het water. Het kan dan aangewezen zijn radarobservaties te verrichten. Op kleinere vaartuigen vooral zal er moeten op gelet worden dat de uitkijk, of tenminste één van de uitkijken, zich buiten het stuurhuis bevindt, gezien het feit dat ondermeer door het motorlawaai mistseinen, koersveranderings- en waarschuwingsseinen niet of slecht te horen zullen zijn.

Een goede verrekijker is voorzeker een degelijk middel om een betere beoordeling van de situatie en van het gevaar voor aanvaring te kunnen maken. Het gebruik van dit hulpmiddel werd in bepaalde omstandigheden als onontbeerlijk beschouwd :

« Where to keep a good look out glasses are necessary, it would probably be held negligence not to use them ».

« If the use of glasses will enable an object to be seen sooner the neglect by the look out to use glasses will constitute a bad look out ».

«De tweede stuurman heeft met de kijker de beide toplichten van de Chu La gezien. Betrokkene, die met het blote oog de toplichten niet zag, heeft de kijker niet gebruikt ».

We merken reeds op dat het houden van een goede uitkijk in sommige gevallen radarobservaties moet omvatten. Indien in de heersende omstandigheden en toestanden het passend is gebruik te maken van radar dan moet in een adekwate brugbezetting voorzien worden :

«Overigens merkt de Raad op, dat de radar, ook bij goed zicht, een waardevol hulpmiddel kan zijn tijdens de vaart in druk bevaren zeegaten en daarop aansluitende nauwe vaarwateren. Dit geldt speciaal 's nachts. De Raad wil niet zo ver gaan het gebruik van radar onder die omstandigheden zonder meer algemeen aan te bevelen, met name niet in verband met het gevaar, dat dit ten koste zal gaan van een goede optische waar-

neming. Ingeval men beschikt over een goede voor dit doel geschikte radar en er buiten de normale wachtbezetting op de brug een ervaren radarwaarnemer beschikbaar is voor het continu observeren van het radarbeeld, meent de Raad het gebruik van radar onder die omstandigheden wel te kunnen aanbevelen ».

Bij verminderde zichtbaarheid is het vooral van belang dat de radar permanent zou geobserveerd worden. Gezien het permanent waarnemen van het radarscherm een vermoeiende taak is dient er over gewaakt te worden dat de radarwaarnemer goed uitgerust op de wacht komt en tijdig afgelost wordt.

Het is vanzelfsprekend dat het goed gebruikmaken van het radartoestel en het oordeelkundig verwerken en interpreteren van hetgeen op het scherm geobserveerd wordt deel uitmaken van het begrip « goede uitkijk houden ». Dit houdt ondermeer ook een juist schaalgebruik in, een degelijke regeling van het toestel, enz.

Wat de schaal betreft wordt tijdens slechte zichtbaarheid in open wateren, een afstandsschaal van minder dan twaalf zeemijl steeds afgeraden. Dit is zeer begrijpelijk omdat hier als hoofddoel het vermijden van een « dichtbij positie » gesteld wordt. In nauwe vaarwateren zal een veel kleinere afstandsbereik aangepast aan de plaatselijke toestanden en omstandigheden, gekozen worden, waarbij dan eventueel regelmatig even overgeschakeld kan worden naar een groter afstandsbereik teneinde zich een beeld te kunnen vormen van wat verder afgelegen is.

Om enkele overwegingen af te sluiten volgt hier de slottekst van het Marine Casualty Report Scheme van de Chamber of Shipping of the United Kingdom :

« A disturbing feature of the majority of casualty reports 1 to 50, was the absence of anxiety or anticipation until shortly before the occurrence of the casualty, by which time it was too late. This provides further emphasis that an efficient look out in the full sense described in paragraph 4, supported by a well defined bridge organisation and regular drills, can do much to minimise the incidence of casualties ».

R. Smet

LOSSE PUNTJES

U weet het, Noorwegen overwoog vier zgn. trawlvrije zones rondom zijn kusten in te voeren. Na besprekingen met landen met grote visserijblangen (Groot-Brittannië, West-Duitsland, Frankrijk en Rusland) in bedoelde gebieden werden uiteindelijk drie zones weerhouden. De meest oostelijk gelegen zone wordt gesloten van 1 oktober tot 1 maart van elk jaar; de Noord Kaap zone zal gesloten zijn van 1 november tot 31 maart en de zone Lofoten - Vesteraalen van 20 oktober tot 20 maart. De sluitingstermijn werd aldus van 6-7 maanden op 5 maanden teruggebracht.

De vierde zone, de Nysleppen Bank westelijk van Finmark, werd geschrapt. Ook werden de grenzen van de Hjelmsoy-banken enigszins gewijzigd.

Tenslotte werd overeengekomen dat Noorwegen geen arrestaties van vreemde schepen in bedoelde zones zal mogen doen. De schepen die in de zones (toevallig) (zouden) vissen, zullen worden gewaarschuwd en... verzocht worden de zone te verlaten. De betrokken landen zullen de vervolgingen moeten verrichten.

Noorwegen heeft van een unilaterale akte afgezien en een nieuwe kabeljauwoorlog werd vermeden..... en dit wellicht in afwachting van een 50- of 200-mijl visserijzone rondom Noorwegen.

De Schotse haringvisserij zullen de invoering van een 50-mijl visserijzone rondom Schotland eisen — ook al in afwachting van een 200-mijl zone — indien de Britse regering geen speciale hulp aan de haringvisserij verleend.

„The battle is on”, zouden we zeggen.

X X X

Iets over de vismerkproduktie.

Volgens deskundigen van het Amerikaans ministerie van Landbouw, aldus het tijdschrift Voedingmiddelen technologie, zal de ansjovisvangst en de vismeelproduktie in Peru in 1975 een snel herstel te zien geven. Zij citeren voorspellingen van Peruaanse ambtenaren dat Peru in 1975 6 miljoen ton ansjovis zal vangen en 1,35 miljoen ton vismeel zal produceren, alsmede 180.000 ton visolie. Voor 1976 verwachte deze ambtenaren een ansjovisvangst van 7 miljoen ton.

X X X

De Peruaanse ansjovisvangst voor commerciële doeleinden werd voor het seizoen 1974 begin deze maand officieel beëindigd. In officiële kringen in Lima is men thans van mening dat de totale vismeelproduktie in het jaar 1974 iets meer dan 900.000 ton heeft bedragen, of ongeveer 60.000 ton meer dan de vorige raming, aldus de Amerikaanse deskundigen.

X X X

Volgens een schatting van de Commissie voor Oceanaangelegenheden van de Amerikaanse Onderzoeksraad komen jaarlijks ongeveer 6,1 miljoen ton olie uit allerlei bronnen in zee terecht.

De tankschepen en de daarbij horende activiteiten zijn de voornaamste schuldigen : zij lozen ongeveer 2,1 miljoen ton olie in de wereldzeeën. En deze vorm van verontreiniging neemt van jaar tot jaar toe!

Vanuit rivieren en stadsrioleringen vloeit ca 1,9 miljoen ton naar de oceanen; 0,8 miljoen komt van industrieën aan de kust gelegen; 0,6 miljoen ton is er als bezinksel vanuit de atmosfeer en er is eveneens 0,6 milj. ton van natuurlijke olieplekken; de oliebronnen in zee geven 0,1 miljoen ton.

Wanneer we dit cijfer van 6,1 miljoen ton tegenover het verbruik van mazout in onze visserij stellen, kan gemakkelijk worden berekend hoe lang onze schepen wel met deze hoeveelheid zouden kunnen varen. Wel 100 jaar!

X X X

De West-Duitsers zijn nog altijd verlekkerd op haring. Volgens FI-MA (Fischmarketinginstitut) verkiezen de West-Duitsers haring boven kabeljauw, rode zeebars en koolvis.

Anderzijds blijft in West-Duitsland het visverbruik naar hoeveelheid in de jongste jaren, ongeveer op hetzelfde niveau : het verbruik ligt konstant bij de 13 kg per hoofd en per jaar.

X X X

Lord Chelwood stelde aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen een schriftelijke vraag over de produktie en konsumptie van paling. Hier laten wij de vraag en het antwoord — enigszins verkort — volgen.

Vraag : Op welke wijze heeft de Commissie haar ramingen opgesteld voor de produktie en konsumptie van paling in de Gemeenschap in de jaren 1973 en 1974.?

Antwoord : De Commissie beschikt helaas niet over gegevens over de jaren die in de vraag van de geachte Afgevaardigde worden genoemd.

Vraag : Hoeveel palingen gaan er in een ton en hoeveel in 6.100 ton?

Antwoord : Paling wordt in uiteenlopende gewichten aangetroffen en het zou moeilijk zijn met enige nauwkeurigheid te schatten hoeveel er in een ton gaan.

Vraag : Hoeveel personen zijn belast met het maken van de nodige berekeningen om te waarborgen dat de bevolkingen van de negen landen van de Gemeenschap volgend jaar genoeg paling kunnen eten en is men er zeker van dat deze werkzaamheden van essentieel belang zijn?

Antwoord : De Commissie geeft de geachte Afgevaardigde de verzekering dat het personeel dat zij voor de bestudering van het vraagstuk van de produktie en konsumptie van paling beschikbaar heeft gesteld in overeenstemming is met het belang van het betrokken vraagstuk.

Zie zo, nog iets dat we weten.

DE BELGISCHE VISSERIJ IN HET VERLEDEN

Onlangs verscheen in het Vlaams Weekblad, het orgaan van de socialistische partij, een interview van onze welgekende Arthur Zonnekeyn, die het had over de Rode Vloot van na de eerste wereldoorlog. Dat de 83-jarige Arthur daar interessante beschouwingen aan wijdt, hoeft geen betoog. Arthur is immers met de heer Georges Vanderrol die nog steeds te Gent verblijft, een van de weinige overlevenden van die vloot.

We hebben met toelating van het Vlaams Weekblad, gemeend dit interview welke een van de beste passages is geweest van de Oostendse vloot in veel moeilijke omstandigheden, te moeten weergeven. Want waar is de tijd van Leonce Verbrugge, Wardje

Anseele en hun medestichters van die vloot en de er mee gepaard gaande verkoopskoöperatieve « La Maree » die op alle mogelijke en onmogelijke wijzen het visverbruik met de middelen waarover men toen beschikte, trachtte te verspreiden.

Lezers die ons uit die tijd geschiedkundige anekdoten kunnen toesturen, mogen dit altijd doen.

Hierna volgt het interview van onze nog steeds knappe Oostendse schipper Arthur Zonnekeyn.

Dit verhaal is natuurlijk de versie van onze Arthur, door en door roodgezind en gezien volgens zijn bril, wanneer hij het heeft over de toestand van toen, want daar zijn ook andere versies tengevolge van de oorlog '14-'18 in Engeland ontstaan. Wij laten hem dus zelf zijn visie vertellen.



(Cliche Vlaams Weekblad)

Officieel luidde de benaming « Oostendse Rederij ». In de volksmond heette het de « Rode Vloot ». Deze vloot vormt een belangrijke periode in de geschiedenis van de visserij aan onze kust. En meteen ook een belangrijk, zij het helaas reeds half vergeten, stuk socialistische geschiedenis. Achteraf bekeken en met de vele data op een rijtje schijnt het een heel eenvoudige geschiedenis te zijn geweest. Een geschiedenis van vissers die in conflict kwamen met reders en die via de toenmalige Belgische Werkliedenpartij aan de fondsen kwamen om zelf schepen aan te kopen en indirect voor eigen beheer te gaan werken. Het gebeurde overigens met een opmerkelijk succes. Op een bepaald ogenblik omvatte die « Rode Vloot » liefst 18 schepen en was zij de sterkste rederij van Oostende. Tijdens de bloeiperiode verschafte de vloot werkgelegenheid aan meer dan 800 mensen. Er werd overigens gewerkt aan sociale voorwaarden die voor die tijd geweldig te noemen zijn met dat weer als gevolg dat ook de andere reders moesten bijbollen wilden zij hun personeel niet verliezen aan die aanvankelijk verguisde « Rode Vloot ». De Oostendse vissers brachten er een staaltje doorzettingsvermogen op dat beslist een ruimere plaats in de geschiedenis verdient dan tot hiertoe werd voorbehouden. Veel documenten schijnen er niet bewaard of althans niet gekend te zijn. Zodat het bravourstuk thans voor een ruim deel nog enkel in de herinnering van de nog overlevende betrokkenen leeft. De enige nog in leven zijnde gewezen kapitein van de vloot is de straks 83-jarige Arthur Zonnekeyn. Van hem vernamen we een pak gegevens over die vloot die een grote brok van zijn leven is geweest. Namen, data, scheepsnummers, enz. weet hij nog precies in de nette volgorde te citeren. Daaromheen weeft hij de hele geschiedenis kleurrijk en bont en soms ook met een zucht van ontgoocheling tot een boeiend verhaal.

Hij kwam uit een vissersmidden — « Mijn vader heeft jarenlang labeurwerk op zee verricht en tien kinderen grootgebracht, maar hij is ook 91 jaar geworden! » — en erg jong kwam hij nog vóór de eerste wereldoorlog in de visserij. Als broekventje trok hij tijdens de vakantie al eens mee met zijn vader op zee en op nauwelijks 13-

(Vervolg blz. 5)

(Vervolg van blz. 4)

jarige leeftijd was Arthur definitief het zeegat in.

« In die tijd was dat geen lachertje! De uitrusting was nog erg ver van de huidige perfectie en bovendien moest er keihard worden gewerkt voor een triestig loontje. Het was een toestand die wel kon worden vergeleken met de grote fabrieken ».

Net zoals de meeste vissersfamilies, weken de Zonnekeyns uit naar Engeland, toen de oorlog uitbrak. In 1915 werd A. Zonnekeyn opgeroepen voor legerdienst, waarmee hij dan tot het einde van de oorlog aan het IJzerfront terecht kwam.

De heropleving der visserij na 1918 werd al dadelijk gekenmerkt door taaie conflicten. De Oostendse vissers hadden in Engeland gemerkt hoe de vakbonden, samen met hun organisatorische vorm, ook macht kregen en met dit voorbeeld voor ogen, waren zij reeds in 1918 gewonnen voor een syndikale aktie. Deze zou maanden aanslepen en het werd een eerste overwinning. De eisen hielden in hoofdzaak verband met betere werkcondities. Zo kwam er o.m. een menselijker regeling inzake rust en inzake voedsel aan boord.

« We hebben wel op de tanden moeten bijten! De aktie sloeg in als een bom en de zich nog altijd almachtig wanende reders wilden van geen vergelijking weten. De vakbond was bovendien nog erg jong en de kas was slechts uiterst mager gespijsd. Nu, we moesten blijven eten en leven en de meest uiteenlopende karweitjes of betrekkingen, buiten de visserij natuurlijk, werden aangepakt om toch aan een inkomen te geraken. Zo zijn er tientallen vissers maandenlang elke dag naar Nieuwpoort getrokken om er met schop en houweel het oorlogspuin te gaan opruimen. Wanneer een geboren visser buiten de visserij aan land moet gaan werken, dan komt dit geweldig taai aan, maar toenwas het nog liever dat dan toe te geven ».

In 1920 brak een nieuwe staking uit. De reders hadden ondertussen het klappen van de zweep geleerd en de tegenstand werd sterker, terwijl allerhande gewiekste middelen aangegrepen werden om deze staking op een sissert te laten uitdraaien. Een sukses werd het ook niet. Het voornaamste gevolg was, dat enkele kapiteins die min of meer als aanstokers werden bekeken, op straat terecht kwamen, met geen mogelijkheid om elders aan het werk te geraken. Onder hen Arthur Zonnekeyn.

« Ik stond op de keien. Er moest iets gedaan worden. Wij staken de koppen bijeen en besloten naar « Bedje » Anseele te trekken, met het verzoek een eigen vloot op te richten. Voor die man was niets onmogelijk en de vloot kwam er! ».

Reeds vóór 1910 waren er in socialistische middens ideeën geopperd om een koöperatieve rederij op te richten, maar toen bleek daar geen greintje interesse voor te bestaan. Met de aanpak van Anseele liep het vlotter. Op 6 november werd in de Gentse « Vooruit » een eerste vergadering gehouden met mensen uit Antwerpen, Gent en deelnamen.

« Het waren prachtschepen! Alle kenners waren het er over eens dat het de mooiste van heel de Oostendse vloot waren. Wij meer dan gelukkig, natuurlijk, maar niet iedereen was zo gelukkig. De andere reders dreigden met allerhande akties. Zij zouden er wel voor zorgen dat wij onze vis niet zouden kwijtgeraken. Daar kwam niets van. De zaak liep integendeel ge-

Oostende. Trellers waren in die tijd zeer duur: ca. één miljoen! Er was een kapitaal van 350.000 à 400.000 fr. bijeengebracht geworden en de eerste hoop bestond in het verwerven van Duitse trellers die ingevolge het Verdrag van Versailles, aan België waren afgestaan geworden en, die te Brussel op 29 juni 1921 zouden worden verkocht. Daags voordien kwam het bericht dat de verkoop niet doorging. Er waren duidelijk « invloeden » geweest, maar deze tegenkanting wakkerde de promotors blijkbaar enkel aan. Anseele betoogde, dat de nieuwe rederij binnen de twee maanden, de eerste eenheden moest hebben en dag op dag, twee maanden later, werd het kontrakt getekend tot aankoop van twee trellers. Zij werden gekocht in Engeland en de aankomst te Oostende werd een meer dan feestelijke gebeurtenis, met een optocht waaraan ruim 3.000 mensen weldig. Er kon uitstekend worden gewerkt aan boord en bovendien was er bij de mannen een, echte geestdrift ».

Wij mogen Arthur Zonnekeyn wel op zijn woord geloven. Kort nadien reeds werden nog drie schepen gekocht en in maart 1922 kwamen er weer twee trellers bij, zodat de vloot toen al uit zeven eenheden bestond. Deze schepen kregen de namen mee van de voormannen uit de socialistische strijd: Edmond Van Beveren, Théophile Massart, Emile Vandervelde, Jan Volders, Philippe Coenen, Edouard Anseele en Cesar Depaape. Het waren de eerste schepen aan onze kust die uitgerust waren met draadloze telegrafie. Zij werden ingezet voor de visserij voor Spanje, IJsland en de Witte Zee. De sociale voordelen waren, voor die tijd, zo stevig, dat er geen enkel probleem was om de mensen aan te monteren en de andere reders zich geleidelijk noodzaak zagen op hun beurt die voorwaarden eveneens in te voeren.

De grote bloeiperiode liep tot aan de dertiger krisjaren. Een dergelijke vloot uitbouwen en laten renderen, bleek achteraf veel eenvoudiger dan een efficiënt beheer. Na een scherpe crisis kon de werking terug opgetrokken worden, maar toen volgde de oorlog. Na 1945 bleek de kloof tussen beheer en uitbating zo groot dat de aktiviteiten van de ingevolge de oorlog bijzonder erg uitgedunde vloot, wegdeemsterden en in 1947 volledig stilvielen.

De « Rode Vloot » was een stuk geschiedenis geworden waarover niet zo graag meer werd gesproken. Voor sommigen omdat het weemoed en ontgoocheling oproep. Voor anderen wellicht om andere redenen.....

Thans, nu de tijd afstand heeft geschapen, kan wellicht de vraag gesteld of het nog wel zinnig was op die basis verder te werken. Bij de start moest over die vraag niet worden nagedacht. Er heerste bittere werkloosheid onder de vissers en door eigen initiatief en met steun van de partij, werd deze op een grootse wijze opgevangen. Bovendien werd de weg geëffend naar een behoorlijke sociale wetgeving voor de visser. Het zijn resultaten die beslist betekenis hebben.

Voor de kapiteins moet het uitenvallen van de vloot zeker een tragisch slotpunt geweest zijn. Tijdens de oorlog hebben zij al 't mogelijke gedaan, om die vloot in stand te houden.

« Wij waren net op weg naar IJsland toen wij de berichten over de oorlog in mei 1940 opvingen. Ik herinnerde mij nog goed de toestand in 1914 toen zeer veel vissers in Engeland waren terechtgekomen zonder hun familie. Niettegensta-

de de orders er in bestonden door te varen naar IJsland, besloot ik rechtsomkeer te maken en de familie te gaan ophalen. Er was wat discussie met de andere kapiteins, maar uiteindelijk troffen allen dezelfde beslissing ».

Het was geen gemakkelijke reis naar Oostende. De schepen werden opgehouden te Boulogne en Duinkerken en moesten er zelfs dievelings vandoor trekken. Toen zij voor Oostende lagen, waarvan de haven op dat moment onder Frans kommando stond kwam de mededeling dat er op de schepen zou geschoten worden indien zij het riskeerden binnen te varen. Met een reis van 600 mijl achter zich, lieten de kapiteins er zich niet door afschrikken en niettegenstaande er effectief werd geschoten, kwamen zij toch binnengevaren.

De volgende ochtend zijn ze met de bemanning en met have en goed naar Engeland gevaren. Verscheidene schepen werden opgeëist en uiteindelijk restten er slechts twee die, met als thuishaven Fleetwood, de hele oorlog zijn blijven varen. De winst die zij na de oorlog meebrachten naar Oostende, heeft niet veel meer kunnen baten.

Arthur Zonnekeyn is bij een andere reder blijven varen tot in 1947 en heeft dan een punt achter zijn vissersloopbaan gezet. Wel is hij sindsdien erg actief gebleven in o.m. de Onderzoekraad van de Zeevisserij, de Bedrijfsraad van de Zeevisserij en de Havenkommissie. Hoe komt een man, voor wie de zee zijn hele leven is, er toe van de ene dag op de andere aan wal te blijven?

« De zee is echt mijn leven ge-

weest, maar ik had ook altijd gezegd dat ik de een of andere dag er definitief mee zou stoppen. Die dag kwam toen mijn dochter is gestorven. Ik heb mijn part gehad in het leven. Ik heb drie kinderen gehad. Mijn oudste dochter stierf toen ze slechts vijf jaar was. Mijn zoon was 20 jaar en deed dienst op de koopvaardijvloot toen hij op zee is omgekomen. Het schip, waarop hij dienst deed, werd geraakt door een torpedo. In 1947 stierf mijn tweede dochter, toen zij 26 was. Toen dacht ik, dat het ongeluk voor mij misschien ook in een klein hoekje lag en aangezien mijn vrouw volledig alleen zat, ben ik thuis gebleven. Ik heb nooit meer een voet op een schip gezet ».

« De zee was uw leven; voor sommigen komt dit onbegrijpelijk voor. Het is labuurwerk en gevaarlijk werk. Hebt u een verklaring voor die liefde voor de zee? ».

« Dat is iets wat je niet in woorden kunt zeggen. Ik heb bijna veertig jaar gevaren. Van Noorwegen tot Spanje. Ik heb dikwijls enorm hard moeten werken, maar ik heb mij nooit een enkel moment verveeld. Ik heb het altijd geweldig graag gedaan. Het is een werk dat je in zijn greep houdt. Je moet er liefde voor hebben en dan komt de rest. Ik heb als kapitein nooit een man of een schip verloren. Daar ben ik wel fier op. De meeste mannen zijn bij mij jaren blijven varen. Dat vond ik geweldig. Ik mag zeggen, dat ik mijn part heb gehad in het leven; van het geestige en van het droevige. Je komt overal door. Als je maar optimist bent..... ».

SLECHTE JANUARIMAAND IN OOSTENDSE VISMIJN VISHANDEL MOEST HET MET NOG MINDER VIS DOEN

Het nieuwe jaar is zoals min of meer mocht verwacht worden, slecht ingezet. De aanvoer is opnieuw gedaald, dit niettegenstaande verleden jaar reeds een min-aanvoer geboekt werd van 800 ton ten overstaan van 1973. Nu nog eens 372 ton minder zodat voor gans de maand amper 1.621.091 kg aangevoerd werden. Dat is dan voorzeker wel een dieptepunt voor een januarimaand die toch gewoonlijk als een der beste van het jaar mag aanzien worden. Niet alleen is de aanvoer gedaald, ook de gemiddelde prijs lag iets lager dan verleden jaar er zakte van 28,70 fr tot 26,60 fr. Het is vooral de prijs van kabeljauw die minder goed was dan anders. Gul was immers vaak duurder dan kabeljauw. Ook de aanvoer van tong is erg klein geweest en ook dit had zijn invloed op de algemene gemiddelde prijs. Haring hebben we zeer weinig gezien, toch meer dan in december van 1974. Alles bijeen was toch ook januari geen sukses voor de haringvissers. De haringprijs was wel renderend, de vangsten echter veel te klein (op een paar dagen na).

De IJslandvissers hebben het zwaar te verduren gehad in de voorbije maand. Bovendien werden ze niet beloofd voor hun risico, want de vangsten bleven door het bar slechte weer, ver beneden het peil dat renderend is. Vandaar opbrengsten, die ondanks de hoge prijzen, toch te laag uitvielen. De duurste soorten, waren hier rode

zeebaars, blauwe leng en heilbot. Voor koolvis werd een nieuwe topprijs bereikt.

De vissers die met hun vaartuig in het Skagerrak gingen vissen waren minder talrijk dan tijdens de voorgaande maand. De West oefende vooralsnog een grotere aantrekkingskracht uit. Er werden wel aardige vangsten van ginder aangevoerd; vangsten die weer vooral bestonden uit schelvis, totten, gul, vlaswijting en kabeljauw. De prijzen voor deze soorten lagen wel goed.

De Westschepen konden moeilijk een normale reis maken wegens het slechte weer. Vaak kleine vangsten dus die in hoofdzaak bestonden uit wijting en gul. Wijting kende meestal een zeer flinke prijs terwijl ook de gullen rond de 40 fr schommelden. De topprijs voor kleine wijting werd op de laatste dagen van de maand gnoteerd: 42 fr.

De kanaalschepen hadden al evenveel moeilijkheden met het slechte weer als de schepen op de andere visgronden. Ook hier dus kleine vangsten en resultaten die dank zij de meestal hoge prijzen, bevredigend uitvielen. Erg sterke prijsschommelingen voor tong.

De totale opbrengst verminderde uiteindelijk met ruim 14 miljoen, van 51.191.571 fr tot 43.169.373 fr. Een cijfer dat wel tot nadenken stemt. Het steeds kleiner worden van de Oostendse vloot laat zich dus wel erg duidelijk voelen.

PRAKTISEREN

OLIE EN VIS (1)

Olie- en zeevisserijverheid gaan proberen samen in vrede te leven. Om mekaar beter te leren kennen was er in Edinburg een samenkomst waarop werd gepoogd over de gemeenschappelijke belangstellingspunten te gaan praten.

Het wordt ten andere tijd dat er iets aan het vraagstuk van samengaan van olie- en visserijverheden gedaan wordt want de uitzaaiing van de boorputten en de uitrustingen rond de wereld, maken er een internationaal vraagstuk van dat overrijp is voor een bespreking op internationaal vlak.

Voor de visser gaat het om het verlies van vistuig of het verlies van visgrond ! Toch moet men nu niet gaan beweren dat alles wat de boortorens en de oliewerkzaamheden doen, nadelig uitvalt voor de zeevisserij. Hoe dikwijls is er al niet geklaagd over het feit, dat de pijpleidingen alleen maar nadeel zouden berokkenen. Men kan er zijn netten aan verspelen. Dat staat vast, maar het blijft ook een feit, dat het niet erg geraadzaam is in de nabijheid van deze installaties te gaan vissen al ware het maar om het gevaar van onherstelbare schade aan te richten aan de leidingen. Nu hebben duikers evenwel vastgesteld, dat er op de olieleidingen veel vistuig aan te treffen is, wat er dan zou moeten op wijzen, dat de olieinstallaties eerder aantrekkelijke plaatsen zijn voor de vis... en meteen voor de visser ! Maar het verrassende is wel, dat al dat vistuig dat onherroepelijk vast zit op de zeebodem nu echte visgronden aan het worden zijn. Vis, schelp- en weekdieren zoeken zonder verpozen schuilplaatsen op in de putten, op de peilers, rond de leidingen en de ankers. En voorwaar nu hebben we ook al meegemaakt, dat een dienstvaartuig van een olieplatform een trekje ging doen met een geïmproviseerde korre en meteen 140 bennen naar boven haalde ! En, nu komt de klap op de vuurpijl... deze vis werd cadeau gedaan aan een voorbijvarende treiler... Het kan inderdaad verkeren !

Het meest voor de hand liggend antwoord op het gehele vraagstuk is, dat de zeevisserijbedrijvigheid binnen de voorgeschreven oliegebieden wordt verboden en dat deze gebieden meteen worden uitgeroepen tot visbeschermings- en broedgebieden. Zij zouden kunnen bijdragen tot de herbevolking van een breed stuk zee buiten de verboden zone. Een beetje het principe van het „kunstmatige rif” dus.

Er werd meteen in Edinburg een raadgevend lichaam opgericht, dat er moet voor zorgen, dat de olie- en visserijverheden de Noordzee kunnen delen met een minimum aan moeilijkheden en wrijvingen.

Totnogtoe zijn er geen onoverkomelijke vraagstukken, maar tussen reders en schippers wordt wel eens overwogen, wat er wel zou gebeuren wanneer een honderdtal platforms en torens uit de zee opschieten rondom en in de visgronden en moesten bovendien de pijpleidingen ook nog gaan vermenigvuldigen.

De olieboringen zijn evenwel nog in een vroege periode maar toch is het toch goed dat er gedacht wordt aan de bescherming van de visserijbelangen.

OLIE EN VIS (2)

De Schotse trawlerfederatie heeft aan de oliemaatschappijen een compensatieschema gevraagd. Daarop werden de vissers verzocht een brede uiteenzetting te geven over de gevaren die ze nu ontmoeten of denken te zullen ontmoeten en verder nog hoe dergelijk schema zou moeten dienen te werken.

Een der moeilijkheden is, dat de zeebodem sedert al die jaren werd bezaaid met wrakken, afval en alle soorten rommel en het zal wel altijd moeilijk zijn om na te gaan of de schade aan het vistuig werd veroorzaakt door de installaties van de oliemaatschappijen dan wel door wrakken of afval wat dan de verantwoordelijkheden enigszins in het duister laat. Er is evenwel reeds een stelsel in gang waarbij het verlies van uitrusting, ankers of ander materiaal gemeld wordt aan het departement van Handel en Nijverheid. Ook de verhuizing van boortorens naar andere gebieden moet voortaan worden gemeld aan vernoemd departement.

Voor het ogenblik is er maar één pijpleiding in aanbouw : van het Fortiesveld naar Crudenbaai nabij Peterhead. De oliemaatschappij heeft hierbij niet geaarzeld aan de zeevisserijverheid om raad te vragen, gezien haar grote ondervinding omtrent de route waarop de pijpleiding zal worden gebouwd. Uiteindelijk komen er 6 of meer pijpleidingen naar Schotland, de Orkneys en Noord-Schotland, maar ze moeten nu toch allemaal worden gelegd in overleg met de zeevisserij. En dit kan op zichzelf al een succes genoemd worden.

ERG

De vissers van „Grand Fort Philippe” aan het Nauw van Kales, hebben er de overheid van ingelicht dat de wateren van het Kanaal die niet erg diep zijn, helemaal vergiftigd geraken door de afval van de fabriek „Tioxyde” even ten Oosten van deze plaats. Meteen werd vernomen dat de fabrieken van Boulogne steeds maar afval in de zee lozen in dergelijke mate, dat na wetenschappelijke vaststelling, zou moeten worden overgegaan tot het verbod zo verder te gaan. Er hangen anderzijds nog andere bedreigingen boven een der visrijkste visgronden ter wereld, dat het Engels kanaal eenmaal was, namelijk het ontwerp van de stuwdam op

de Canche die vermoedelijk voor gevolg zal hebben, dat er geen zoetwater meer zal terechtkomen op de kusten van het kanaal in Frankrijk. De bezinkingen samen met het zoetwater maken van deze kust een belangwekkend broedgebied voor vele verschillende soorten vissen. Men moet anderzijds ook niet vergeten dat de zeebodem aldaar nogal wat geweld wordt aangedaan door de vloot baggerboten die alsmaar grint, zand en keien gaan zuigen ten behoeve van de uitbreiding van de haven van Duinkerke. Daar waar dit materiaal wordt gewonnen bevonden zich eens de rijke paagronden van de haring ! Om het helemaal mooi te maken, moet hieraan worden toegevoegd, dat binnenkort zal worden aangevangen met de bouw van een grote kerncentrale nabij Grevelingen evenals een nieuw petrochemisch bedrijf. Daarmee kan binnen afzienbare tijd worden verwacht, dat de kust van Noord-Frankrijk zal gaan beginnen gelijken op de Japanse kusten waar een onbezonnen industrialisatie heeft gezorgd voor rampzalige toestanden.

Toch is de Franse regering niet ongevoelig gebleven voor de klachten van de bevolking van de kust van het Kanaal want meteen werden normen opgelegd aan de fabriek Tioxyde. Toch gaat het maar om een halve maatregel, want er is maar sprake van een beperking tot 70 %. Men is toch wel gerechtigd zich af te vragen waarom er in allemaal deze streken waar de beoedeling dramatische afmetingen gaat aannemen, geen kort spel gemaakt wordt ! De zeevisserijmiddens van de Kanaaldepartementen maken zich evenwel klaar om opnieuw te protesteren want de afval waarom het hier gaat is uiterst gevaarlijk. Er wordt daar zo maar eventjes per jaar 230.000 ton acide sulfurique, 15.000 ton ijzer, 3.000 ton titaanoxyde enz. geloosd. De schade die daardoor aan het zeemilieu kan worden berokkend, is onbekend.

Het is uiteindelijk om zich af te vragen tot waar de industrialisatie zal gaan op de kust en wanneer de traditionele nijverheden zoals de mijnen niks meer opleveren ?

Het valt te verwachten dat de faciliteiten die toegekend werden aan de autonome Franse havens er zullen toe leiden, dat reusachtige zeegebieden die gewoonlijk worden bevestigd, zullen ten gronde gaan. En dit juist op het moment dat op internationaal vlak de uitbreiding van de visserijzones de visserij van Frankrijk gaat beroven van de visgronden waar ze thans nog mogen korren.

OPLEIDING

Als het nu ten behoeve is van de eigen voortbrengst of van het eigen verbruik of ten behoeve van de verhoging van de eigen uitvoermogelijkheden, de vissersvaartuigen worden steeds maar uitgerust met beter en kostbaarder navigatietoestellen en apparatuur voor de opsporing van de vis. Vanzelfsprekend heeft deze verbeterde uitrusting dadelijk tengevolge dat het algemene visvangstvermogen vergroot.

Men vist echter achter het net als deze toestellen niet maximaal worden gebruikt. En opdat ze maximaal zouden worden benut, moeten ze op de juiste manier worden gebruikt door de visser.

Opdat nieuwe opleidingsmethoden vruchten zouden afwerpen, moeten moderne opleidingstechnieken gebruikt worden om belangstelling en echtheid te scheppen binnenin het opleidingsprogramma. Met deze gedachte werd in Engeland een opleidingshulp ontwikkeld en uitgewerkt in een wagen, die van haven tot haven rijdt en waarin de vissers tot in het meest verborgen haventje toe aangepaste lessen kunnen krijgen.

Deze „passieve” opleiding bestaat uit een kopie van een scheepsbrug die uitgerust is met moderne scheepsapparatuur, zoals dit thans gewoonlijk voorkomt aan boord van vissersvaartuigen. De instrumenten worden aangedreven door een bandopnemer die eerst werd gebruikt aan boord van een vissersvaartuig op de visgronden om dezelfde toestanden te bekomen zoals ze zich voordoen in de werkelijkheid. Anderzijds bestaat er een hele verzameling van opnamebanden die allen voortkomen van vissersvaartuigen, die in andere omstandigheden hebben gewerkt gedurende vele reizen en met befaamde Britse gezagvoerders.

Op deze banden is trouwens de stem van deze gezagvoerders te horen. Ze bespreken namelijk de opnamen en ze geven uitleg waarbij ze vooral de nadruk leggen op de moeïen die hen hebben aangezet daar of ginder te gaan vissen en bepaalde beslissingen te nemen.

De laatste drie jaar werden in Groot-Brittannië de vereisten die gesteld worden aan de schippers voor wat de opsporing van vis aangaat, herzien. De methoden en technieken op zee aangewend bestudeerd en er werden daaruit belangwekkende besluiten getrokken.

1) Het huidige opleidingsprogramma hangt teveel af van de bekwaamheid en de bereidheid van de schippers om hun ervaringen over te hevelen naar de jongere stuurli. Het verschil in uitvoering van hun taak tussen de schippers onderling ligt in hun eigen bekwaamheid om het „beslissingsproces” onder de knie te krijgen.

2) Het huidige mobiele opleidingsstelsel is wel nuttig, maar blijft toch begrensd tot passieve opleiding, wat in het vissersberoep niet aan te raden is. Daarom zou er eigenlijk een echte tactische simulator moeten worden voorzien wil men een echte opleiding bereiken, een toestel waarin een kandidaat ter zeevisserij alles kan meemaken wat er aan boord van een treiler kan gebeuren tijdens een verre reis ter visvangst.

Leon Ingelbrecht.

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)

Berichten en informaties van de Rederscentrale

DE OVERHEIDS- TUSSENKOMST IN DE MAZOUTPRIJS

Eij Ministerieel Besluit van 9 januari 1975 werd een wijziging gebracht aan het Besluit van 27 september 1974 tot verlening van een toelage aan reders ter zeevisserij als tussenkomst in de stijging der gasolieprijzen.

Zoals bekend moet krachtens de huidige regeling de faktuur betaald zijn vooraleer men de overheidssteun kan krijgen.

Deze betaling moet bewezen worden door een attest van de leverancier. Ter gelegenheid van het onderhoud dat het bedrijf met de Minister van Landbouw had werd de wens uitgedrukt opdat de toelage toch zou worden uitbetaald, zelfs wanneer de faktuur niet is verreffend.

Hierop is ingegaan, op voorwaarde dat dan de toelage rechtstreeks wordt betaald aan de leverancier, die hiermede dan als het ware een voorschot krijgt op de aan hem verschuldigde som voor levering van mazout aan boord van vissersvaartuigen. De reders die zulks wensen kunnen dan een desbetreffende verklaring tekenen waarvan de formule op de aanvraagformulieren zal staan. Inmiddels is deze wijziging in het Staatsblad verschenen, waarvan de tekst hieronder:

MINISTERIE VAN LANDBOUW
9 JANUARI 1975 — Ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 27 september 1974 tot verlening van een bijzondere toelage aan reders ter zeevisserij, ter compensatie van de stijging der gasolieprijzen.

Besluit:
Artikel 1: In het ministerieel besluit van 27 september 1974 tot verlening van een bijzondere toelage aan reders ter zeevisserij ter compensatie van de stijging der gasolieprijzen, wordt een artikel 7bis, luidend als volgt, ingevoerd:

«Art 7bis. In afwijking van de artikelen 1, 3, 5 en 7 en voor zover de geleverde gasolie nog niet is betaald, mag de toelage voor rekening van de reder, rechtstreeks aan de leverancier worden

uitbetaald wanneer daartoe bij de ingediende stukken een verklaring wordt gevoegd, ondertekend door de reder en de leverancier, waarbij verklaard wordt dat de geleverde gasolie nog niet is betaald en dat de toelage aan de leverancier rechtstreeks mag worden uitbetaald voor rekening van de reder».

Art 2. Dit besluit treedt in werking op 1 juli 1974.

Brussel 9 januari 1975.

Wij herinneren eraan dat de formulieren voor de tussenkomst slaande op de mazoutleveringen tijdens de laatste zes maanden van 1974 voor 1 juli 1975 moeten worden ingediend bij de Zeevisserijdienst, Koninginnelaan 59 te Oostende, en deze voor de leveringen gedaan tijdens de eerste drie maanden van het huidig jaar voor 1 oktober 1975 moeten worden ingediend.

BIJEENKOMST RAAD VAN BEHEER

Heden donderdag 6 februari komt de Raad van Beheer van de Rederscentrale VZWO bijeen.

Het betreft de eerste vergadering van de nieuwe beheerraad als gevolg van de verkiezing van de verkiezing van de nieuwe beheerders voor Oostende tijdens de buitengewone algemene vergadering van 24 januari jl.

Aan de orde staat de aanstelling van de voorzitter, de ondervoorzitter, de samenstelling van het Dagelijks Bestuur en het voorzien in een aantal vacatures die ontstaan zijn in een paar commissie's en werkgroepen.

FONDS VOOR SCHEEPSJONGEN

Op vrijdag 7 februari vergadert het Verruimd Bestuur van het Fonds voor Scheepsjongens.

Aan de orde komt een ontwerp van Koninklijk Besluit waarbij de uitvoeringsmodaliteiten op punt zullen worden gesteld in uitvoering van de nieuwe wet op de aanmonstering van scheepsjongens, krachtens dewelke het Fonds een wettelijk karakter zal krijgen.

HALLELUJA

Dikke nekken vinden dat Het Visserijblad vol zever staat en dat vooral die persoonlijke emoties en meningen beter zouden weggelaten worden, gezien toch niemand er in geïnteresseerd is. Ik moet die blasé's steeds vergelijken aan die jongen uit mijn straat, in de tijd dat we beiden vrijden.

Ik vrijde als een goudvis in een bokaal helder zuiver water: hand in hand met mijn lief sprong ik over de zandweringen op het strand tot wij er bij neervielen en «blek en bloot» voor iedereen naar adem snakkend tot rust kwamen, of we zaten, wereldvreemd, naast elkaar op een bank aan de zeedijk wijl ik gedichten las en zij luisterde. De jongen uit mijn straat vrijde als een dikke strontvlieg die in de melk gevallen is en blaast en sist omdat hij niet vanonder het dikke kleffe melkvel uit geraakt: ergens op de laatste rij in de bioscoop, tastend en zoekend, hijgend en stikkend. Hij is vandaag een echte dikke nek met een resem meisjes langs de baan, en ik ben nog altijd een dagdromer met een resem kinderen achter mij aan. Maar over hem sprak niemand, over mij heeft iedereen gesproken. Een ode dus aan de dikke nekken!

Wij, Horatius, moeten ons daarbij nog extra koest houden, heeft de Patron gezegd, en met geen woord meer reppen over de Rederscentrale. Wat kunnen we dan nog veel meer dan over ons zelven schrijven?

Een mede-Horatius meende het te hebben gevonden: ik zal, zei hij, schrijven over wat ik zou doen en niet zou doen als ik, Horatius, beheerder van de Rederscentrale zou zijn, maar de Patron riep STOP en mijn kollega ziet het dus ook niet langer zitten, zodat we wel verplicht worden over onszelf te babbelen en over de tijd, toen we vrijden als een goudvis... of over...

DE ONDERZOEKRAAD

Ene Vantorre verloor ooit zijn vaartuig vol goeie vangst en zwanger dus van vette opbrengst. Het was een oud schip, maar dat was niet zijn schuld, en het was een houten schip omdat ijzeren vaartuigen toen minder goed waren. Echt waar, vraag maar aan Fons Bocher hoeveel moeite hij gehad heeft om het onze reders anders te doen zien. Hij verloor, die Vantorre, zijn schip want hij was mede-eigenaar, hij verloor zijn vangst en hij verloor bijna zijn bemanning die hij uiteindelijk redde met het riskeren van zijn eigen leven, en zijn mooie zwangerschap werd een maankind: geen rijke opbrengst, maar wel een schorsing van 18 maanden en een inbeslagname van zijn diploma eerste klas. Jaja, de onderzoeksraad was onverbiddelijk omdat ene Vantorre brutaal tot de heren onderzoeksrechters verklaarde dat zij niet weten wat een storm en wat een grondzee is, omdat hij voor eenmaal niet onderdanig met de pet in de hand stond te draaien toen hij werd onderhoord door die hoge heren, die achter een groene tafel zo goed weten wat je moet doen wanneer een gangster je op de nek springt en je geld of je leven eist.

Ene Vantorre kwam na 18 maanden terug in de visserij met zijn diploma tweede klas, en hij wachtte ettelijke jaren vooraleer hij het waagde voorzichtig en beschroomd zijn eerste klas terug te vragen. Geweigerd.

Hij ging naar de visserijschool om opnieuw het examen af te leggen tot het bekomen van een eerste klas. Afgewezen.

Wie ooit zijn diploma heeft gehaald, kan zich geen tweede keer aanbieden. Hij heeft levenslang gekregen!

De soms wraakgierige straffen van de repressie zijn dus niets in vergelijking met de uitspraken van de onderzoeksraad.

En lachen dat de zeebaronnen kunnen op hun luxejacht; voor hen is er nog geen zeventiende klas vandoen om te mogen varen, zij moeten niet eens weten of zee water zout dan zuur is. Zij moeten alleen maar geil kunnen kiezen tussen de wijven die hun aksijnsvrije whisky zullen uitzuipen.

Het plezier wordt niet gereguleerd, de dagelijkse bete brood wel. Awoert, onderzoeksraad!

Natuurlijk mag ik niet veralgemenen, maar de Patron heeft de onderzoeksraad op de helling gezet en de vlaamse pers heeft er grote koppen van gemaakt.

Edoch, de Patron gaat niet naar de kern van de zaak. De Patron moet er op hameren dat er een wereld verschil ligt tussen wie plezier bedrijft en wie voor zijn leven vecht. De Patron moet onder de aandacht brengen dat dokter Lecompte die vecht tegen zijn onderzoeksraad, de orde der geneesheren, niet zo gek is als hij zich voordoet. Of is dat niet de taak van de Patron en moet de Rederscentrale zich daar mee bezig houden? Maar over de Rederscentrale mag ik niet meer schrijven.

En ene Vantorre heeft nog altijd zijn eerste klas niet terug... Wat ben ik blij geen strontvlieg te zijn en als een goudvis te kunnen zwemmen in helder zuiver water. Halleluja! Ere zij de dikke nekken.

Horatius.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

VOOR MEER TREKKRACHT

Een zeer onevenwichtige markt wat de aanvoer betreft. Alleen maandag een aanvoer die naam waardig. Toen werden rond de 5400

Zij hadden pech...

— Nadat de Z.444 L'Avenir van schipper Ronny Snauwaert enkele slepen had gedaan, verplichtte een zuidwestenstorm met windkracht 8 de visserij te staken en de haven van Boulogne aan te doen. Men meerde aldaar naast een frans vaartuig. De Z.525 Golfbreker was aan het manoeuvreren om zich in 3e lijn te leggen. Door de storm ramde de Z.525 de Z.444 midschips met zijn voorsteven. Hierdoor werd de platijzer versterking boven op de reling ingedrukt en gekraakt en één stut tussen dek en reling geplooid.

— Tijdens het opliggen voor de storm, liep de Z.348 Bristol stormschade op. Hoogopslaande golven plooiden de stuurboordversteving vóór de achtermast bestaande uit een gegalvaniseerde buis. Ook werd de bevestiging aan dek losgerukt en liep men een lekkage op aan de voorsteven. Niettemin werd de visserij naderhand hervat.

— Wegens het feit dat men aan boord van de Z.295 Apollo 8 zieken had, kon de visserij niet aangevat worden. Schipper Dobbelaere besloot dus de visserijgrond te verlaten en naar Newlyn te lopen. Achteraf werd opnieuw koers gezet naar de visserijgronden. Bij het begin van de visserij, voelde men een slag in het schip. De schroef werd afgezet en de motor nagezien. Bij 't terug inschakelen van de schroef, voelde men een lichte trilling in het achterschip. Voor nazicht werd koers gezet naar Padstow waar bleek, dat er één top van de schroefbladen afgebroken was. Ter visserij gekomen, moest achter de Lundys worden geschild wegens slecht weer. Na de visserij hervat te hebben, moest men weer staken daar een bemanningslid medische verzorging nodig had, zodat naar Milfordhaven gestevend werd.

bennen vis aangevoerd samen met 6500 kg tong. Voor de ganse week werden dond de 6400 bennen aangevoerd met 10.200 kg tong. Dinsdag en woensdag was het dus niet veel bijzonders meer. De prijzen zijn iets lager geweest dan verleden week. Voor bepaalde soorten was 't verschil nogal duidelijk. We bedoelen hier wijting, steenholk en rode zeebaars. Ook de lappen kregen minder goede prijzen dan verleden week. Voor driekwartitong en blok-tong werden wel goede prijzen betaald, die lagen zelfs op zeker ogenblik op 180 fr. Grote tarbot is duur gebleven maar zakte toch on-

EN MINDER SCHADE AAN SCHROEF EN NETTEN

der de 200 fr. De aanvoer van schol was blijkbaar groter in Zeebrugge, hierdoor ook hier lagere prijzen.

Voor goede kwaliteit werd toch nog tot 30 fr betaald. De gulprijzen waren ook lager dan voorgaande weken. Zo vielen sommige sorteringen onder de 30 fr terug. Voor de shelfcod werd gewoonlijk nog rond de 35 fr bekomen. Grote wijting en kleine sortering waren goedkoper dan verleden week. Er werd zowat de helft van de prijzen bekomen die woensdag betaald werden nu de aanvoer van die soorten in Nederland weer groter was. Ook schar is minder duur geweest. De kanaal-soorten weden bijna vlot verkocht als verleden week met dien verstande dat steenholk en wijting ook hier niet meer zo duur waren. Steenschol moest het ook met iets minder doen maar steeg dinsdag toch weer tot 65 fr. De roggen waren eerder schaars op de markt ook al kwamen er behoorlijk wat kanaalschepen verkopen. Naar de tegenwoordige normen gemeten dan toch. De rogvangsten waren nogal beperkt en zodoende werd er bijna steeds tussen 25 en 45 fr het kg voor betaald. Een erg flinke prijs kreeg de erg schaarse rode knorhaan waarvoor tot bij de 46 fr bekomen werd.

De IJslande soorten werden natuurlijk weer minder gebracht dan verleden week. Toch een vangst van rond de 1700 bennen die een opbrengst gaf van 2,2 miljoen, de

hoogste in het pas begonnen jaar.

Het was de John O.81 die dit cijfer bereikte. Dank zij een vangst die in hoofdzaak bestond uit rode zeebaars waarvoor gemiddeld iets meer dan 25 fr betaald werd. De leng kreeg geen gewone prijs omwille van de B kwaliteit en ook schelvis was minder duur dan normaal.

Toch haalde die soort bij de tweede beurt tot 46 fr terwijl koolvis hier rond de 23 fr noteerde. Soorten als heilbot en schaat waren te weinig op de markt om goedkoop te kunnen zijn. Schaats kreeg tot 46 fr, heilbot tot 115 fr. De garnaalschepen hebben een vrij regelmatige week gekend, in vergelijking tot wat we de laatste weken gewoon geworden waren. Vooral in het begin van deze week een regelmatige aanvoer. Dit hield de prijs dan ook op een hoog peil aangezien ook de handel uit het binnenland nu krechtstreeks kon kopen. De prijs varieerde tussen 80 en 110 fr het kg met een gemiddelde van bijna 92 fr.

De totale aanvoer bestond uit 3.797 kg en werd verkocht voor 343.809 fr. De gemiddelde vangst lag vrij laag : 65kg.

HODI STRAALBUIZEN ZALTBOMMEL

tel. 00-31-4180-2654

Publiciteit in

HET VISSERIJBLAD

doet Uw

zakencijfer stijgen

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 aanvoer was opnieuw vrij groot, het waren vooral de pladijssoorten die in zeer grote hoeveelheden werden gelost, vooral de vaartuigen afkomstig van de Noord hadden zeer veel pladijs mee. Juist zoals de vorige week was er opnieuw zeer weinig belangstelling voor deze vissoort. De afnameprijzen schommelden tussen de 14,25 en de 23 fr. het kgr.

Het was vooral de pladijs drie en vier die werden afgenomen door de handel. De tongsoorten kenden opnieuw sukses, alle soorten werden aan renderende prijzen afgenomen. De grotere soorten het grootst in aanvoer bekwamen van 92 tot 182 fr. het kgr., de fruits behaalden van 174 tot 208 fr. De middensoorten met de schone kleine en de kleine haalden van 160 tot 223 fr. en de kleinste slag van 129 tot 165 fr. het kgr. De overgrote meerderheid van de tongsoorten waren afkomstig van het Kanaal. Tarbot en grietsoorten kenden eveneens sukses. Kabeljauw en gulsoorten werden er niet bijzonder veel gelost, dit was vooral te wijten aan het niet uitvaren door de spanvissers. De wijtingsoorten waren alleen in trek op de maandagmarkt, ze behaalden van 11 tot 24 fr. het kgr. Andere ronde vissoorten zoals vlaswijting en schelvis werd eveneens vlog afgenomen. Slechts door een paar vaartuigen werden roggevissoorten gelost, de prijzen schommelden tussen de 98 en de 64 fr. voor de grotere soorten en van 14 tot 37 fr. voor de kleinere. Een partij grote zeehaaien bekwamen van 25 tot 28 fr. het kgr. Schotse en steenschol van het Kanaal bekwamen van 15 tot 70 fr. De 8215 kgr garnalen bekwamen prijzen die schommelden tussen de 36 en de 118 fr. het kgr.

SCHIP TE KOOP

lengte 25 m., breedte 6 m., bouwjaar 1966, motor : Kromhout-Dieselmotor TP6FD 240, 500 pk, met straalbuis, van brug af bedienbare winch. Radar automatisch piloot, gekoeld visruim.

Aanvraag :
L. MARIJS
Schoolstraat 7, Vlissingen
Tel. 01184/6193 of 3839
(7660N)

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
-------	----------	------	-----	------	-------	------

VISAANVOER TE OOSTENDE

31-1	3	5.660	119.890			
3-2	25	291.870	8.507.698			
4-2	4	22.280	1.072.200			
5-2	5	31.450	835.330			
	37	351.260	10.535.118			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

30-1	15	984	89.424	80.—	100.—	
31-1	14	1.095	98.947	82.—	110.—	
1-2	2	45	4.950			90.—
2-2	4	190	14.400	60.—	90.—	
3-2	12	723	66.779	80.—	107.—	
4-2	11	760	69.309	79.—	100.—	
	58	3.797	343.809			

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

29-1	8	33.020	1.744.150			52,82
30-1	3	21.918	989.632			45,15
31-1	2	886	31.760			35,75
3-2	20	85.120	3.329.100			39,11
4-2	14	76.092	2.180.037			28,65

WAARVAN TONGEN

29-1	7	3.219	857.250			204,17
30-1	2	1.520	275.140			181,01
3-2	8	8.375	1.340.510			160,60
4-2	7	4.611	715.450			155,60

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

3-2	17	5.816	383.248	36.—	107.—	
4-2	5	1.414	105.365	40.—	118.—	
5-2	4	985	85.785	71.—	112.—	

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

30-1	3	205	18.985	84.—	97.—	
31-1	4	323	29.283	82.—	96.—	
3-2	5	436	35.858	78.—	94.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

30-1	1	1.112	39.470			
31-1	3	3.011	100.120			
3-2	5	13.754	337.083			
5-2	6	15.588	353.848			

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 30-1-1975

O.202, IJsland
O.129, IJsland
O.334, IJsland
O.309, Noordzee
O.369, Kanaal
O.123, Kanaal

VRIJDAG 31-1-1975

O.182, Noordzee
O.217, Noordzee
N.3, Noordzee
O.181, Kanaal
Z.499, Kanaal
O.254, Kanaal

ZATERDAG 1-2-1975

O.94, Noordzee
B.5, Kanaal
N.761, West
O.312, West

DINSDAG 4-2-1975

O.120, Kanaal
N.715, West

WOENSDAG 5-2-1975

O.318, IJsland
O.282, Noord
N.719, West
N.723, West
N.40, West

OOSTENDE

MAANDAG 3-2-1975

IJSLAND			
O. 81	20	1700	— 2.207.595
O.318	16	500	— 797.250

KANAAL			
N.706	16	250	400 435.410
O.274	16	170	700 384.460
O.285	15	170	400 360.700
O.229	17	200	400 393.030
O. 83	18	80	2400 436.530
O.198	18	50	1160 279.935
O.275	17	250	360 302.915
O. 41	17	110	300 193.920

NOORDZEE			
Z. 38	15	250	— 362.410

WEST			
O. 66	7	70	— 124.020
N.736	4	90	— 117.790
N. 40	8	240	— 281.610
O.282	8	300	— 334.810
N.723	6	120	— 136.570
N.719	8	240	— 242.040
O.192	8	65	— 93.410
O. 26	9	230	— 240.370
N.715	4	60	— 60.340

KANAAL			
O.229	16	170	350 270.140

KUST			
N.708-709	1	17	8050 133.170
O.127-303	1	12	7650 121.572
Z.209-509	1	93	700 97.200

DINSDAG 4-2-1975

KANAAL			
Z.502	16	60	1860 339.220
Z.597	16	160	460 373.560

WEST			
N.579	6	50	200 93.860
N.752	8	120	260 249.300

WOENSDAG 5-2-1975

KANAAL			
O. 82	16	70	1400 316.090

WEST			
O.279	6	170	— 170.820
N.720	6	136	— 118.530
O.306	6	170	— 185.990
N.422	3	50	— 43.900

NIEUWPOORT

DONDERDAG 30-1-1975

N.788	19.735	N.172	19.735
-------	--------	-------	--------

Een vangst van één nacht van een koppel gullevisers! Toch een 20 bentjes kunnen knippen. De kabeljauw en gullen van 3.550 à 3.000 fr. de benne! Wijting kreeg 1.610 fr. voor de grote en 1.400 fr. voor de kleine. Scharren en platvis, slechts kleine koopjes, werden heel duur verkocht (+ 50 fr.).

VRIJDAG 31-1-1975

N.700	9.760	N.591	37.160
N.762	53.200		

Drie kleine vangsten, alles samen 60 bennen. Slechts 40 kg. tongen, welke ongekende prijzen kregen. Zo werd voor de grootste soorten (1ste en 2de) 211 fr. gegeven, de 3de en 4den 301 fr., en 5den en kleine 269 fr. de kg. (Bestellingen van winkeliers, van gekend of vast cliënteel moeten uitgevoerd worden, wat het ook moge kosten!).

Kabeljauw kreeg 3.400 fr. Gullen van 2.680 à 2.500 fr. Grote wijting van 1.450 à 1.550 fr., de kleine van 1.200 à 1.300 fr. de benne. Zandschullen 1.900 en 1.250 fr. voor schullen 1.900 en 1.250 fr. voor grote en kleine. Platvis kwam van 20 voor de grootste, drielingen 40 fr. en visjes ± 35 fr. de kg. Enkele bennen posten (witte doraden?) werden gemind van 800 en 860 fr.! Zo werden er voor kleine vangsten toch degelijke cijfers op « mijnbriefje » gezet!

MAANDAG 3-2-1975

N.346	82.054	N.345	96.003
N.590	74.650	N.172	28.480
N.788	28.480	N.700	27.416

Deze vaartuigen losten 13.700 kg. vis. Buiten de « rare » vis en de weinige tongen, ondervonden alle andere soorten een gevoelige prijsinzinking. Prijzen zoals verleden week, waar er minimum-aanvoer was, konden niet gehandhaafd blijven, maar méér dan de helft zakken, dit is toch buiten verwachting, vooral wat betreft de platvis, de wijting en de zandschullen.

Kabeljauw kreeg 2.200 à 2.500 fr. De gullen van 2.100 tot 1.700 fr. de benne! Grote wijting rond de 1.150 de benne, de kleine slechts 700 à 800 fr. Platvis: de grootste soorten rond de 1.000 fr., de drielingen van 1.100 in 't begin van de markt tot 1.400 fr. op 't laatst. Visjes waren spotgoedkoop: beginprijs 900 en slechts twee vangsten verder, tot bij de opvangprijs 650 fr. de benne. De zandschullen, van « extra » kwaliteit kregen ook maar flauwe prijzen: de grootste 800, en 700 fr. de benne voor de kleine. Slechts 150 kg. tongen op de markt, welke van 147 à 250 fr. de kg. kregen. De kleine zelfs 186 fr. Zo stellen we vast, dat met enkele dagen « redelijk » weder, waar er terug kon gevist worden, de prijzen zakken, en dit in nog ergere mate dan de wijzer van een barometer!

WOENSDAG 5-2-1975

N.591	32.840	N.710	29.177
N.762	58.828	N.470	40.083
N.765	68.667	O.156	124.253

350 bennen van 5 westvisers en één kanaalder. Weinig tongen, welke verkocht werden van 124 à 195 fr. Kleine soort 160 fr.! Tarbot, grieten en staartvis werden goed verkocht. Kabeljauw rond de 50 fr. de kg., de gullen van 1.900 à 1.300 fr. de benne.

Wijting kreeg voor de grootste soort 900 à 1.000 fr. Kleine van 560 à 700 fr.

De platvis kende goedkope afzet! Moeien en groot platvis even boven de opvangprijs. Drielingen 980 tot 1.100 fr. Visjes werden gekocht aan de opvangprijs! (620 fr.). De zandschullen van 800 tot 1.100 fr. Rogsoorten: moers (van 't kanaal) 2.040, tilten 2.000. Doggen en zeehonden kregen rond de 850 fr. de benne. Speerhaaien kregen een goede prijs: 1.600 fr. de benne. Zo was de markt op woensdag!

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

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	3-2-1975
Schelvis	29.40-44.60
Groot	23.40-30.60
Middel	23.—27.80
Klein	33.60-40.40
Kabeljauw	23.80-31.80
Gul	11.—27.80
Wijting	32.60-46.—
Schaat	24.—26.20
Zeebaars	32.20-41.20
Leng	10.—29.40
Schartong	72.—107.0
Heilbot	9.80-23.—
Koolvis	21.20-33.—
Hondstong	23.—32.—
Zeeewolf	.....
Staart	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	3-2-1975	4-2-1975	5-2-1975
Lappen	106 -114	102 -107,2	90,60-99,40
Grote	142 -149,8	144,6-152,4	135,8—,—
3/4	171 -179	168 -174	173,8—,—
Blok	179 -184	175,2-178	176 -187
voor-kleine	155 -168	168,8—,—	173,4—,—
kleine	150,2—,—	145,4—,—	156,2-150,6
slips	140 —,—	.....	150,6—,—

Zeebrugge

Soorten	3-2-1975	4-2-1975	5-2-1975
grote	121 -127	115 —,—	92,—96,—
blok	171 -182	159 —,—	154 -162
fruit	191 -208	184 —,—	174 -189
schone kleine	193 -223	183 —,—	188 -207
kleine	174 -188	165 —,—	160 -170
tout petit	162 -165	152 —,—	145 -150
slips	129 —,—	136 —,—	135 -140

Nieuwpoort

Soorten	3-2-1975	4-2-1975	5-2-1975
Tong I	147 —,—	.....	124 —,—
Tong II	181 —,—	.....	185 —,—
Tong III	234 —,—	.....	195 —,—
Tong IV	249 —,—	.....	195 —,—
Tong V	236 —,—	.....	160 —,—
Kleine	186 —,—	.....	160 —,—

PLADIJS

Oostende

Soorten	3-2-1975	4-2-1975	5-2-1975
Grote	23,—26,—	15,80—,—	.....
grote iek	18,—22,40	15,—,—	23,—,—
kleine iek	17,—22,60	19,20—,—	27,—,—
derde slag	12,80-22,—	15,—30,—	30,40—,—
platjes	17,—23,40	12,40-22,60	17,80-21,60

Zeebrugge

Soorten	3-2-1975	4-2-1975	5-2-1975
I	23,—,—	14,25-16,—	14,25—,—
II	24,—25,—	15,—,—	14,25—,—
III	20,—28,—	15,—,—	14,25-16,—
V	28,—31,—	20,—,—	23,—,—
IV	15,—19,—	18,—,—	17,—,—

Nieuwpoort

Soorten	3-2-1975	4-2-1975	5-2-1975
Moeien	21,—,—	.....	15,—,—
grote pladijs	22,—28,—	.....	20,—22,—
drielingen	13,—18,—	.....	13,—17,—
platjes	.....	.....	.....

VERWACHTINGEN

MAANDAG 10 februari 1975

IJSLAND : O.216 met 750 bennen, t.t.z. 85 b. kabeljauw en gulden, 20 b. koolvis, 100 b. schelvis en totten, 300 b. bonen, 225 b. schotse schol en mieten en 20 b. lengen ;
O.236 met 700 bennen, t.t.z. 10 b. shelfcod kabeljauw, 25 b. gullen, 15 b. koolvis, 50 b. schelvis en totten, 30 b. wijting, 370 b. bonen, 150 b. schotse schol en mieten en 20 b. lengen.

KANAAL : O.180 met 90 bennen vis en 2.500 kg. tong ;
O.114, O.232, O.35, O.134, O.141, N.159, N.705.

NOORDZEE : O.231.
WEST : O.69, N.45, N.543.

DINSDAG 11 februari 1975

KANAAL : Z.34, O.224, O.118, O.128, O.206.
WEST : O.312.

WOENSDAG 12-2-1975

NOORDZEE : O.94, O.309 (vermoedelijk).
KANAAL : O.135, O.243.
WEST : N.40, N.719, N.715, N.723.

ZEEBRUGGE

MAANDAG 3-2-1975

Z.108	15	100	1000	513.140
Z.200	15	200	2000	577.440
Z.431	6	130	200	240.030
Z.492	4	100	200	237.200
Z.462	16	150	1200	662.380
Z. 42	16	150	200	198.070
Z.175	6	70	100	105.770
Z.548-12	2	60	—	87.610
Z.430-477	2	40	—	53.030
Z.554-538	2	60	—	83.240
Z.550-602	2	20	—	34.720
Z.468-601	2	—	70	91.330

DINSDAG 4-2-1975

Z.196	12	530	300	595.416
Z. 30	9	230	1000	558.620
Z.507	5	50	600	200.470
Z.505	8	30	500	138.559
Z.580	8	50	100	101.468
Z.578	3	50	150	105.531
Z.497	4	50	300	131.923
Z.201-560	2	50	—	98.680
Z.403-558	2	20	—	79.360

WOENSDAG 5-2-1975

Z.570	3	40	100	66.950
Z.518	8	130	100	167.155
Z.568	4	60	100	116.960
Z.262	3	80	80	107.750
Z. 27	5	150	400	302.070
Z. 19	18	220	2000	671.561
Z.598	6	50	—	70.010
Z.512	4	50	200	108.130
Z.564	5	80	100	141.285
Z.564	5	80	100	141.285
Z.575	4	120	—	153.910
Z.324	17	100	1000	519.790

DONDERDAG 6-2-1975

Z.14	5	1.200	150	480.980
B.604	8	300	100	166.585

TE KOOP :

ONTDOOITANK

voor haring of haringfilets
1.000 kg. per 4 uren.

JANS Roger
Genkerbaan 79, Zonhoven
Tel. (011) 81 32 95
(7662V)

GALERIJ STAMPAERT P.V.B.A.

zal overgaan tot een

UITZONDERLIJKE OPENBARE VEILING

op VRIJDAG 14 FEBRUARI 1975 om 19.30 uur

in de zaal MEDIA CENTER, Troonstraat 66, te OOSTENDE

Door het ambt van gerechtsdeurwaarder Dhr OPSOMER, Rogierlaan 38, Oostende, zullen onderstaande voorwerpen openbaar verkocht worden aan de gewone voorwaarden : kontante betaling + 20 % kosten.

PORSELEIN : Chinees porselein, vazen uit de 18e en 19e eeuw — familie verte, canton enz... Vitrinevoorwerpen : schotels, coupes, pique-fleurs, theepot. Saksisch porselein, groepen, beeldjes, lampen, borden, schotels Meissen-porselein, Schierholz en Rudolstadt, jades en quartz. Malachiten. Saksisch biscuit.

MEUBELN : Boekenkasten — commoden — hoekkasten — tafels — secretaires — vitrines — burelen uit de Regency, Victorian en Georgian stijl — tafels, vitrines en kasten Biedermeyer. Franse meubelen met inlegwerk. Koffers en banken uit de 18e en 19e eeuw. Normandische kasten. Eetkamertafels. Franse saksiekasten, verschillende Chinese lak-kabinetten in Coromandel en edelsteenincrustatie. Engelse stoelen en zetels Biedermeyer.

TAPIJEN : Verzameling van tapijten : Meshed, Kazak en Derbent uit Kaukasië, tapijten en carpetten van Bessarabië, Mures, Silvas en anderen.

DIVERSEN : Lampen, hangklokken, verschillende bronzen voorwerpen kandelaars, kruiken, samovars, jardinières, getekende bronzen.

DESKUNDIGE : De Heer R. Stampaert, St.-Pietersnieuwstraat 130, 9000 GENT.

TENTOONSTELLING : Donderdag 13 februari '75 van 10 tot 12.30 en van 14 tot 20 uur.

Vrijdag 14 februari '75 van 10 tot 14 uur.

(694N—7663V)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort	
	3-2-1975	3-2-1975	4-2-1975	4-2-1975	5-2-1975	5-2-1975	3-2-1975	5-2-1975
Tarbot : groot (123)	160 -189,4	180 —,—	158 -170	190 -205	167 —,—	130 —,—	220 —,—	230 —,—
midjel (123)	130 -140,2	30,—100	138 —,—	85,—160	127 —,—	91,—110	130 —,—	140 —,—
klein (123)	90,—105	60,—,—	60,—,—	60,—,—	104 —,—	70,—,—	100 —,—	110 —,—
Griet : groot (123)	91,—95,—	60,—,—	86,—89,—	80,—,—	83,—,—	100 —,—	110 —,—	100 -130
midjel (123)	75,—,—	30,—,—	60,—,—	60,—,—	60,—,—	70,—,—	70,—,—	70,—,—
klein (123)	36,—38,60	20,—,—	50,—,—	50,—,—	50,—,—	50,—,—	50,—,—	50,—,—
Schelvis : groot	27,60-29,40	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
midjel	21,20-26,—	—,—,—	21,80,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
klein	52,—58,—	—,—,—	57,—70,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Heek : groot	40,—44,60	—,—,—	47,40-58,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
midjel	17,—32,—	—,—,—	18,20-38,20	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
klein	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Lom	28,—33,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Leng	26,—45,60	—,—,—	31,—47,—	—,—,—	40,—46,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Rog (1)	46,—53,60	44,—,—	44,—51,20	64,—,—	—,—,—	58,—,—	—,—,—	—,—,—
Keilrog (123)	—,—,—	45,—,—	—,—,—	41,—45,—	—,—,—	43,—49,—	—,—,—	42,—,—
Rog (23)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	33,—40,—	—,—,—	35,—42,—	—,—,—	40,—,—
Tilten (23)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	25,—38,—	—,—,—	26,—38,—	—,—,—	38,—,—
Scherpstaart (23)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	26,—37,—	—,—,—	30,—33,—	—,—,—	35,—,—
Halve mans (23)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	26,—36,—	—,—,—	31,—36,—	—,—,—	—,—,—
Teelt (2)	—,—,—	25,—,—	—,—,—	13,—18,—	—,—,—	13,—20,—	—,—,—	—,—,—
Katrog (2)	—,—,—	14,—,—	—,—,—	40,—,—	34,—40,—	41,—,—	50,—,—	53,—,—
Kabeljauw	35,—48,60	38,—44,—	35,—42,—	40,—,—	—,—,—	37,—,—	—,—,—	—,—,—
Gul (groot)	—,—,—	40,—,—	—,—,—	36,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Gul (middel)	18,—37,60	30,—37,—	26,—34,—	23,—26,—	27,—36,—	24,—27,—	35,—44,—	24,—45,—
Gul (klein)	—,—,—	26,—,—	—,—,—	13,—15,—	—,—,—	14,—,—	—,—,—	—,—,—
Hozemondhamme	62,—111,4	—,—,—	82,—114,4	70,—85,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Wijting : groot	22,60,—,—	22,—24,—	19,40,—,—	17,—18,—	17,40,—,—	16,—18,—	23,—24,—	18,—20,—
klein	11,40,—,—	13,—17,—	13,—,—	11,—14,—	11,—,—	11,—,—	14,—18,—	11,—13,—
Schar	16,—24,60	18,—20,—	6,—12,—	13,—15,—	10,60-21,40	14,—,—	14,—16,—	16,—22,—
Steenschol	22,—62,—	28,—66,—	28,60-65,60	37,—70,—	—,—,—	17,—52,—	—,—,—	—,—,—
Zeehaai	22,—27,—	—,—,—	—,—,—	34,—,—	—,—,—	27,—,—	—,—,—	30,—32,—
Hondshaai	11,40-18,20	—,—,—	16,20-20,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Doornhaai	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Pieterman	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Makreef	27,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Horsmakreef	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Zeekeeft	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Schaat	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Zeebaars (klipvis)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Kongeraal	10,—19,60	—,—,—	12,—14,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Schartong	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Volle haring	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
IJle haring	14,18-17,40	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Haringshaai	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Steenholk	10,—12,40	—,—,—	11,40-13,40	—,—,—	10,—11,60	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Heilbot	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Koolvis	26,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Steur	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Zeeewolf	32,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Poillak	29,—34,60	—,—,—	33,80-34,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Zonnevis	80,—91,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Koningsvis	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Vlaswijting	—,—,—	21,—35,—	—,—,—	26,—29,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Zeeduivel	—,—,—	66,—115	—,—,—	—,—,—	—,—,—	70,—120	—,—,—	—,—,—
Schotse schol	—,—,—	15,—31,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	15,—35,—	—,—,—	—,—,—
Zeehond	—,—,—	9,—11,—	—,—,—	8,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	17,—,—
Bot	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	3,—,—	—,—,—
Rode Poon (roobaard)	22,20-36,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	40,—,—
Grauwe Poon (knorh.)	14,—16,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	22,—,—	20,—,—
Rode Knorhaan	31,20-41,60	—,—,—	22,—43,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Posten	—,—,—	12,—13,—	—,—,—	19,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Langoesten (midden)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—
(klein)	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—	—,—,—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

N E D E R L A N D

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de donderdagmarkt van 30 januari werd aangevoerd: 1.325 kg tong; 29 kisten tarbot en griet; 329 kisten kabeljauw; 50 kisten schelvis; 597 kisten wijting; 318 kisten schol; 35 kisten schar en 161 kisten varia.

PRIJZEN IN GULDENS:

Per 1 kg.: gr. tong 12,75-12,16; gr. m. tong 16,68-16,53; kl. m. tong 17,56-16,53; tong één 14,72-14,40; tonge twee 13,68-13,11; tarbot 16,21-15,05.

Per 40 kg.: hake één en twee 260; hake drie 118; gr. kuit 78-54; kl. kuit 164; lever 50-48; bot 23-16; tongschar 204-198; schar 112-88; wijting drie 82-33; tarbot 446-306; griet 294-216; kabeljauw één 168-132; kabeljauw twee 182-104; kabeljauw drie 150-114; kabeljauw vier 124-96; schelvis één 94; schelvis twee 90-80; schelvis drie 92; schelvis vier 91-64; schol één 67-62; schol twee 80-74; schol drie 112-80; schol vier 114.

BESOMMINGEN:

SCH 173 f10.500; 137 f11.600; 41 f9.800; 152 f8.020; 214 f13.400; UK 1 f23.300; 208 en 236 f13.000; VD 46 en 61 f1.690.

Aan de vrijdagmarkt van 31 januari werd aangevoerd: 5.680 kg tong; 63 kisten tarbot en griet; 812 kisten kabeljauw; 1.201 kisten koolvis; 106 kisten schelvis; 953 kisten wijting; 1.430 kisten schol; 110 kisten schar; 30 kisten haring en 451 kisten varia.

PRIJZEN IN GULDENS:

Per 1 kg.: gr. tong 13,34-11,68; gr. m. tong 16,62-13,51; kl. m. tong 16,16-13,51; tong één 15,13-13,30; tong twee 13,82-11,99; tarbot 18,47-16,22; zalm 10,95-7,49.

Per 40 kg.: poontjes 54-38; haai 50; schar 56-54; bot 24-16; lever 65-61; gr. kuit 90-64; kl. kuit 166-156; steenbolk 56-40; hake twee 300; hake drie 250; hake vier 212-184; hake vijf 110-72; tarbot 512-297; griet 349-203; kabeljauw één 138-87; kabeljauw twee 156-80; kabeljauw drie 120-82; kabeljauw vier 126-98; kabeljauw vijf 120-70; koolvis één 47-45; koolvis twee 52-34; koolvis drie 60-48; koolvis vier 55-38; schelvis één 114-96; schelvis twee 112-102; schelvis drie 128-112; schelvis vier 89-73; wijting drie 65-39; haring één 32; haring twee 43-39; leng 82-73; lom 77-72; ham 140-88.

BESOMMINGEN:

KW 4 f11.700; 25 f40.300; 74 f3.800; 167 f13.000; 175 f57.300; 185 f15.200; VL 110 f21.100; GO 26 f8.800; WR 23 f31.600; UK 218 f11.900; VD 25 f2.200; IJM 18 f1.600; 45 f3.890; SCH 81 f45.700; 171 f41.100; UK 135 en 146 f4.280; 6 en 186 f5.400; VD 24 en 89 f9.840.

Aan de maandagmarkt van 3 februari werd aangevoerd: 11.890 kg tong; 112 kisten tarbot en griet; 2.384 kisten kabeljauw; 796 kisten koolvis; 9 kisten schelvis; 1.286 kisten wijting; 3.936 kisten schol; 283 kisten schar; 2 kisten haring; 864 kisten varia.

PRIJZEN IN GULDENS:

Per 1 kg.: gr. tong 10,36-9,85; gr. m. tong 12,58-11,32; kl. m. tong 12,10-19,88; tong één 11,33-10,74; tong twee 10,25-9,96; tarbot 12,31-11,41.

Per stuk: haai 278.

Per 40 kg.: schar 44; tong-schar 201-164; leng 73-65; hake één 109-184; hake twee 160-153; hake drie 96-70; hake vier 64-45; tarbot 386-202; griet 227-144; kabeljauw één 104-63; kabeljauw twee 92-69; kabeljauw drie 92-64; kabeljauw vier 84-67; kabeljauw vijf 85-60; koolvis één 51-44; koolvis twee 42-37; koolvis drie 46-62; koolvis vier 44-38; schelvis drie 100; schol één 46-11; schol twee 72-57; schol drie 76-59; schol vier 76-66; wijting twee 54-40; wijting drie 62-34; wijting vier 45-41; schar 64-40; haring één 42-40; kl. kuit 140-100; gr. kuit 55-32; steenbolk 40-24; lever 38-8; haai 84-68; bot 16-7; krab 50-31; poontjes 50.

BESOMMINGEN:

KW 4 f4.800; 11 f27.700; 22 f29.300; 24 f15.200; 29 f10.400; 45 f37.500; 85 f23.900; 88 f19.500; 106 f4.900; 113 f14.400; 117 f35.000; 123 f51.300; 145 f17.400; 149 f7.800; 150 f7.000; 152 f6.000; 153 f14.800; 167 f1.600; 174 f5.600; 185 f4.900; 187 f12.500; 189 f2.700; 194 f10.600; 210 f4.000; 213 f7.700; 214 f9.900; 217 f7.600; 221 f12.400; 226 f15.200; SCH 256 f11.600; UK 1 10.400; VL 7 f5.300; 131 f4.800; 153 f9.300; WR 57 f29.100; 45 f6.400; EB 28 f1.600; IJM 29 f31.500; 30 f41.400; 44 f25.000; 115 f28.600; 154 f4.800; 207 f5.300; 209 f8.800.

Aan de dinsdagmarkt van 5 februari werd aangevoerd: 1.550 kg tong; 21 kisten tarbot en griet; 753 kisten kabeljauw; 3.278 kisten koolvis; 124 kisten schelvis; 229 kisten wijting; 623 kisten schol; 3 kisten schar en 631 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS:

Per 1 kg.: gr. tong 10,50-10,11; gr. m. tong 12,47-11,70; kl. m. tong 12,68-11,88; tong één 11,75-11,43; tong twee 10,59-10,29; tarbot 12,97-12,58; steur 13,99.

Per 40 kg.: tongschar 179; leng 66-49; lom 53-30; bot 17-16; kuit 44-31; lever 63-14; haai 88-41; schar 59-44; poontjes 63; tarbot 356-214; griet 237-168; kabeljauw één 72-53; kabeljauw twee 94-59; kabeljauw drie 90-56; kabeljauw vier 82-55; kabeljauw vijf 94-45; koolvis één 43-37; koolvis twee 43-36; koolvis drie 45-35; koolvis vier 40-17; schelvis één 130-80; schelvis twee 120-94; schelvis drie 80-45; schelvis vier 57-40; schol één 42-39,20; schol twee 59-44; schol drie 70-64; schol vier 71-65; wijting drie 68-34; wijting vier 31; hammen met kop 154-110; hake één 294; hake twee 220-206; hake drie 162-132; hake vier 55; steenbolk 35-29; ham 292.

BESOMMINGEN:

SCH 117 f13.400; VL 73 f29.000; VL 89 f55.300; KW 44 f26.400; 55 f20.700; 135 f31.000; 141 f39.400; 144 f29.700; HD 5 f4.660; UK 218 f2.220; WR 1 f2.640; UK 6 en 186 f4.940; VD 24 en 89 f7.790; YE 25 en ZL 6 f1.230.

Visaanvoer te Den Helder

Hoewel ook de afgelopen week voor de zoveelste maal met stormweer begon, en onze kotters pas op dinsdag meenden het te kunnen proberen, voor de kleinere kotters waarvan verschillende overschakelden op de kabeljauwvisserij, waren de mogelijkheden niet al te groot.

Er was dan ook tot en met donderdag, op enkele incidentele aanvoeren na, de gehele week weinig aanvoer.

Omdat de grote kotters al twee dagen hadden verloren werd er gevist zo lang men kon, wat meer tot gevolg had dat het zaterdag overstelpend druk was in de vishal, met maar liefst 47 kotters die hun vangst wilden lossen.

Waren de tongvangsten niet overweldigend, ruim 23 ton van ruim dertig vaartuigen, de scholvangsten van nagenoeg alle kotters waren groot, ruim 167.500 kg. van dezelfde dertig kotters.

Door 90 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

23.472 kg	TONG	f 300.093,63	van f 1590	f 695
5.821 kg	TARBOT	f 47.039,41	van f 1835	f 431
182.960 kg	SCHOL	f 302.696,30	van f 252	f 100
63.840 kg	KABELJAUW	f 162.340,71	van f 558	f 093
1.599 kg	GRIET	f 7.593,95	van f 598	f 287
6.670 kg	SCHAR	f 9.559,03	van f 295	f 040
46.985 kg	WIJTING	f 52.107,05	van f 225	f 073
545 kg	TONGSCHAR	f 2.553,16	van f 536	f 373
2.845 kg	STEENBOLK	f 2.567,01	van f 171	f 078
26.045 kg	BOT	f 13.018,01	van f 088	f 040
2.510 kg	LEVER EN KUIT	f 1.764,51	van f 160	f 023
652 kg	HAAI	f 691,13	van f 140	f 050
710 kg	ROG	f 842,50	van f 195	f 103
231 kg	HAMMEN	f 1.489,18	van f 656	f 550
100 kg	SCHELVIS	f 173,00	van f 255	f 113
43 kg	DIVERSEN	f 125,17	van f	f
365.028		904.653,75		

INTERNATIONALE OVEREENKOMST OP DE BEPERKING DER VISSERIJ IN DE NOORDELIJKE WATEREN VAN NOORWEGEN

Voor de bescherming van de visstapel op de visgronden langs de westerse landen Engeland, Frankrijk en West-Duitsland. Het gaat hier in feite nog maar om een prindiepsvereenkomst die zelfs nu zou moeten aangevuld worden door bilaterale overeenkomsten tussen Noorwegen en de hier voornoemde landen. De overeenkomst slaat op de noordelijke visgronden en is het resultaat van lange onderhandelingen van Noorwegen met deze staten, nadat dit land zelfs bedreigd had zijn territoriale wateren eenzijdig tot 50 mijl uit te breiden.

Eén van de voornaamste bronnen van inkomsten in Noorwegen is de visserij en in verband met de slechte vangsten verwezenlijkt in de laatste paar jaar, waaronder ook in de haringvisserij, werd de regering onder druk gezet om maatregelen te nemen voor de bescherming van de visstapel langs de Noorse kusten. De overeenkomst gesloten, tussen deze landen behelst het volgende:

Er zullen drie welbepaalde zones gesloten worden voor de treilervisserij gedurende vijf wintermaanden. Aanvankelijk had Noorwegen vier verboden zones aangevraagd en een sluiting voor de treilervisserij gedurende 7 wintermaanden.

Noorwegen die de intentie had de ganze zone ten Noord-Westen van de Lofodeneilanden te laten verbieden is hier gedeeltelijk op teruggekomen en deze zone werd aanzienlijk verminderd. Daarbij heeft dit land ook aanvaard, het verbod op

de visserij in een tweede zone, terug te brengen, op de helft van deze zone.

DE KONTROLEMAATREGELEN OP DE BEPERKING

Eén van de voornaamste punten van het principeakkoord was natuurlijk de overeenkomst op de controle van de opgelegde beperking en dit vooral voor die treilers die dicht bij de verboden zones wensen te vissen. Er werd ten slotte overeengekomen dat ieder land zijn eigen treilers zou controleren, dit in de eerste plaats om internationale visserijincidenten te vermijden zoals we er te veel krijgen bij de éénzijdige IJslandse controle. Nochtans krijgen de Noorse kustwachters het recht de vreemde treilers te inspecteren en de overtredingen vast te stellen zonder nochtans maatregelen te mogen treffen. Deze vaartuigen mogen een proces-verbaal van vaststelling opmaken om deze door te spelen aan de betrokken landen die zich verplichten zelf repressief op te treden. Voegen we er nog aan toe dat de vangstbeperkingen, die zullen resulteren uit deze overeenkomst tamelijk bescheiden zullen zijn. Noorwegen had zeker een veel uitgebreider beperking gewenst, maar onder druk van de visserijorganisatie van Frankrijk, West-Duitsland en Engeland wensten deze landen niet verder te gaan. Het akkoord is dan ook in Noorwegen eerder met gemengde gevoelens onthaald en door de betrokken middelen van dit land eerder als een eerste stap aanvaard naar een uitgebreider latere regeling.



- Olie- en liederdruk omkeerkoppelingen zonder en met vertraging
- Onder alle omstandigheden betrouwbare kwaliteitsprodukten gebaseerd op een meer dan 60-jarige ervaring.

Agente voor de Belgische Visserij :

N.V. BREVO

S.V. SCAP

Amsterdam. N.

Telefoon 687.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

Werkhuizen :

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 70.87.79

Burelen :

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32

(7399V)

**OSTEND STORES
& ROPEWORKS**



Gedeponeerd merk :

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE

Burelen en Administratie :

Tel: (059) 70.55.81 (5 lijnen)

Telex : 18128

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31

Tel. (059) 70.15.42

(059) 70.14.41

(059) 70.70.33

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN

MECHANISCH FABRICAGE VAN NETTEN

NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :

Manila, sisal, nylon, polyethylene
en polypropylene trawltwine

Touwwerk

Alle soorten netten

Staaldraad

Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :

Sisal bindgaren

Pick-up garens

VOOR DE NIJVERHEID :

Sisal inpakgarens

Tapijtgarens

SPORT :

Allerlei netten

TAPIJTEN

(7501V)

M



Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 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.

