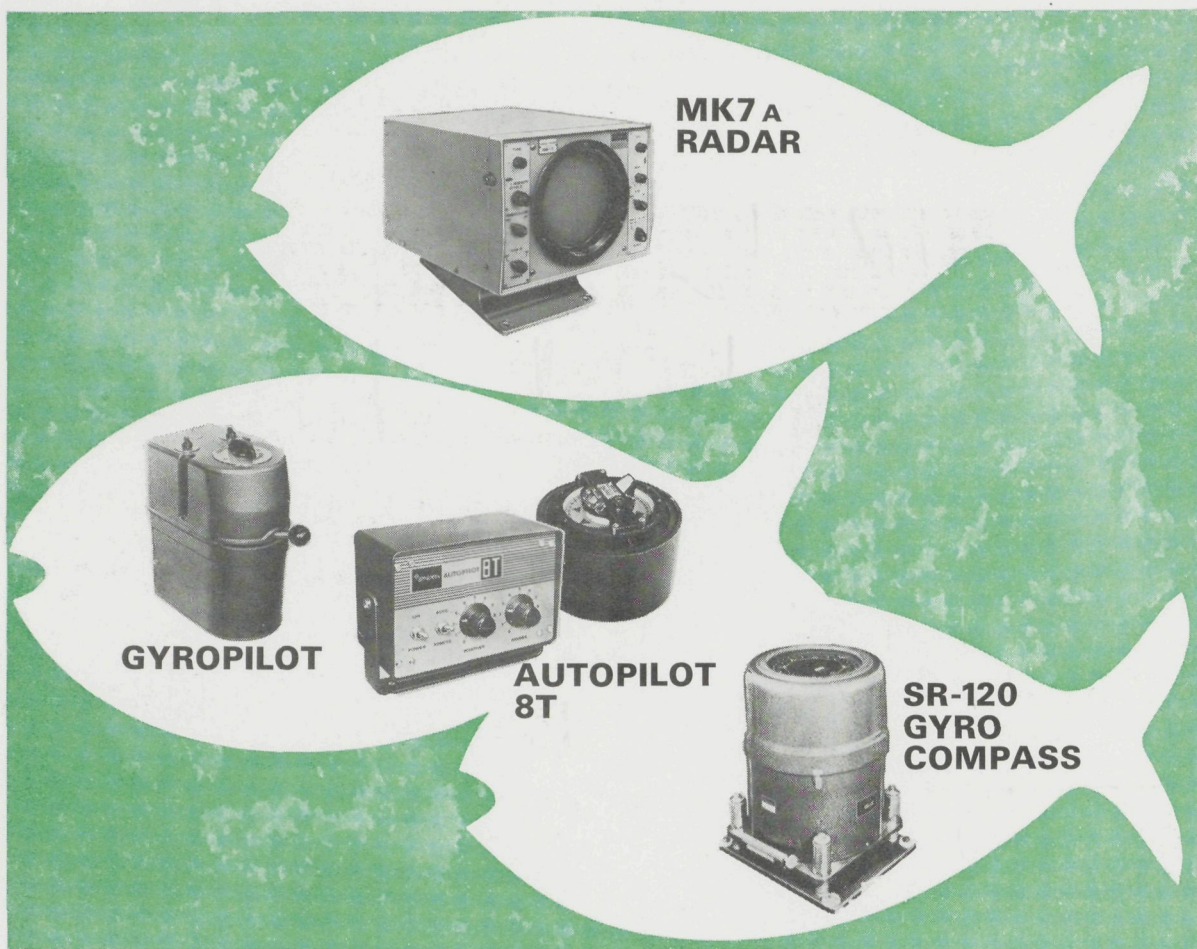


GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
KOKSIJDE

A large, stylized graphic of a fish, oriented vertically. The left side of the fish is a solid magenta color, while the right side is a dark, almost black color. The fish's body is triangular, tapering to a point at the top and bottom. The background of the entire page is a grainy, black and white photograph of a fish, possibly a cod, swimming in water.

het
visserijblad



**MK7 A
RADAR**

GYROPILOT

**AUTOPILOT
8T**

**SR-120
GYRO
COMPASS**

SPERRY GEEFT U NAVIGATIE ZEKERHEID

“Navigatie nauwkeurigheid is belangrijk om de bedrijfskosten, die ook de rekeningen van de brandstof bevatten, op een minimum te houden.

Kortere, meer veilige reizen bij elk weder, worden verzekerd door de nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van Sperry.

Het is Uw “derde hand”

Vraag ons volledige informatie.”



REDERSKAAI 38
8380 ZEEBRUGGE
TEL. (050) 54 54 35

EUROPEAN HEADQUARTERS
BRACKNELL BERKSHIRE ENGLAND RG12 1QL TELEPHONE 0344-3222 TELEX 847044

WORLD SALES · WORLD SERVICE AND A WORLD OF EXPERIENCE

het visserijblad

Vrijdag 14 februari 1975 — Nr. 7

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

ZEEBRUGSE REDERS VECHTEN VOOR BETER VISSERSHAVEN

Men zou zelfs tot blokkade overgaan

INLEIDING

Op Karnavalmaandag belegde de Werkgroep ZEEVISSERIJ — BEDRIJF Zeebrugge in de vergaderzaal van de vismijn, een perskonferentie naar aanleiding van de talrijke besprekingen die deze werkgroep in de afgelopen maanden heeft gevoerd op de ministeries van Openbare Werken, Verkeerswezen en Landsverdediging. Deze besprekingen hielden verband met de grote bekommernis die men koestert inzake het verdwijnen van de Zeebrugse haven. Onder de aanwezigen noteerden we van de zijde van onze parlementairen de heren Daniel Coens, Vandewiele, Fernand Vandamme en Content. Vanwege de ministeries waren aanwezig de heer Vandenbossche van Verkeerswezen en Martens van Openbare Werken. De h. Albert Utterwulge van de Werkgroep heette iedereen welkom en stelde de sprekers voor.

De h. Robert De Corte schetste de belangrijkheid van de Zeebrugse vissershaven qua tonnage, aantal eenheden, tewerkgesteld personeel enzovoort. Hieruit vernamen we dat in en om de haven zowat 1.120 mensen hun brood verdienen waaronder 560 aangemonsterde vissers, 45 vissorteerders en 200 man pakhuispersoneel. De vloot telt 133 bemande eenheden. Spreker wees op de slechte toestand van de Zeebrugse vissershaven waar de grote vaartuigen bij laag water vastzitten; over het tekort aan ligplaatsen en de moeilijke situatie waarin onze mensen verkeren om behoorlijk hun werk uit te voeren aan boord bij laag tij. Er zijn bepaalde tekorten aan de wand, zo zei de h. De Corte, die wijzen op een gevaar voor onze visserij.

EEN BELANGRIJKE UITEENZETTING VAN DE HEER JOS DE ROOSE OVER DE HUIDIGE TOESTAND

Daarna kwam de heer De Roose, directeur van de redersvereniging Hand in Hand aan het woord om de toestand van de haven ten opzichte van de visserij in al zijn werkelijkheid weer te geven.

In de zestiger jaren was een 25m-type reeds een modern vaartuig. Men klaagde toen reeds over tekort aan ligplaats, ook al omdat de kaden deels werden ingenomen door ondernemingen, die met de zeevisserij geen uitstaans hebben. Bij laag water werd het gevaarlijk manoeuvreren..... en de overheid beloofde verdiepingsbaggerwerken.

Sinds 1973 worden er regelmatig vaartuigen gebouwd van 33 m lang met een diepgang van 4,50 m. Voor deze eenheden zijn, de nog steeds niet begonnen, baggerwerken nutteloos geworden : de kaaimuren zijn niet bestand tegen het baggeren tot deze vereiste diepte. Bij laag water de vis moeten lossen is nog een inconvenient te meer.

In plaats van meer ligplaatsen te creëren werd daarenboven de yacht haven uitgebreid ten nadele van de visserij!

WAAR BLIJFT DE SLIPWAY ?

Het ministerie van Openbare Werken had het dossier kant en klaar om in september 1973 de aanbesteding uit te schrijven voor een moderne slipway aan de huidige kuisbank. (Hoe nuttig de privé helling van A. Bocher ook moge zijn, die blijft ontoegankelijk voor tientallen van de grootste vaartuigen.) Die aanbesteding ging echter niet door..... Thans wordt een scheepshelling beloofd in de achterhaven, waar geen herstelbedrijven zijn en die slechts te bereiken zal zijn na het versassen en doorvaren van een spoorbrug en de brug over de koninklijke baan.

Volgens de visserij is die slipway dan ook zonder het minste nut en die nooit worden gebruikt.

ALLERLEI WEINIG PRAKTISCHE PLANNEN

Door het gemeentebestuur van Knokke-Heist werd als alternatief voorgesteld in de werkhaven van de zeesluis, achteraf, een vissershaven uit te bouwen. Hoe aanlokkelijk dit

voorstel ook is, wegens de tribulaties rond de zeesluis zal dit nog jaren aanslepen, wat voor de oostkustvisserij dodelijk zou zijn.

VOORSTEL OPENBARE WERKEN

In september 1974, antwoordend op een vraag van kamerlid Vandamme, geeft de minister van O.W. „zijn” moderniseringsplan :

- 1 a) versterken der glooiingen in-gang haven 35 milj.
- b) versterken kaaimuur vismijn 60 milj.
- c) versterken kaaimuur reders-kaai 45 milj.
- d) verdiepingsbaggerwerken 8 milj.
- 2 a) nieuwe kaaimuren = uitbreiding oostwaarts 60 milj.
- b) aanlegsteiger op deze nieuwe kaaimuren 20 milj.
- 3 Bouwen slipway in de achterhaven 150 milj.

BEMERKINGEN :

- 1 De maker van het moderniseringsplan heeft er niet aan gedacht dat het versterken van de kaaimuur aan de vismijn, de vaartuigen gedurende maanden belet aan te meren en de vangsten te lossen. Dit werk is onuitvoerbaar en verplicht ALLE vaartuigen voor maanden op Oostende te varen en er te verkopen. En kunnen de werken aan de rederskaai uitgevoerd worden zonder hinder of gevaar voor huizen en bewoners aldaar ?
Hoe dan ook, zelfs na uitvoering van deze werken zal er geen meter ligplaats méér gecreëerd zijn.
- 2 De uitbreiding oostwaarts kan slechts overwogen worden nadat de zeesluis is afgewerkt, en niemand durft in het vooruitzicht stellen wanneer dit zal gebeuren. Als het gebeurt.....
- 3 Een slipway in de achterhaven dient volledig afgeschreven te worden. Of zal men iets bouwen, wat de gebruiker categoriek blijft weigeren ?

MOET DE VISSERIJ ZEEBRUGGE VERLATEN?

Het geleuter rond de zeesluis, de beschouwingen en geruchten over vestiging van kerncentrales, distri-

gaz, enz., maar vooral OMDAT OPENBARE WERKEN MET ONUITVOERBARE BELOFTEN EN WISSELENDE PLANNEN SCHIJNT TE WACHTEN TOTDAT DE VISSERIJ ZELF BESLIST UIT TE WIJKEN, moet de Oostkust meer en meer doen geloven dat de Overheid de zeevisserij aan de Oostkust heeft afgeschreven.

Economisten nochtans zijn van oordeel dat een wegwijzen van de visserij aan de Oostkust onvermijdelijk een verdwijnen van de ganse belgische visserij impliceert.

NUTTIG WERK

Afgevaardigden van rederscentrale Oostkust en vertegenwoordigers van de vakbonden hebben maanden lang de voorstelling en plannen besproken. De werkgroep is tot volgende conclusie gekomen :
— deels zijn de plannen onuitvoerbaar;
— deels zijn bepaalde voorstellen ondoelmatig;
— op meer kaaimuurlengte zal in lengte van jaren dienen gewacht te worden, wat voor de Oostkust katastrofaal is;
— de regering moet gedwongen worden zich uit te spreken over het voortbestaan van een vissersvloot aan de Oostkust.

Een visserij te Zeebrugge blijft slechts mogelijk als onmiddellijk meer ligplaats en meer diepte bij laag water) verzekerd wordt. Daartoe rest slechts één mogelijkheid : de huidige schuilhaven, die uitsluitend moet voorbehouden blijven aan de visserij, wordt voor het grootste gedeelte afgesloten en het ALBERTDOK WORDT VERBODEN DOOR EEN SLUIS VAN DE REDERSKAAI NAAR DE VAAR-GEUL.

— Hierdoor wordt het hoogwaterpeil altijd behouden en zijn baggerwerken voortaan overbodig; de huidige kaaimuren moeten al evenmin versterkt worden.
— De afsluiting creëert automatisch reeds nieuwe kaaimuren en geeft meer ligplaats.
— De kleinere vaartuigen van de kustvisserij kunnen verder schuilen

(vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

in het niet afgesloten gedeelte. — Later, na afwerking van de zee-sluis, kan oostwaarts een slipway gebouwd worden.

Waar ca 400 miljoen werd voorzien voor onmogelijke werken, zou ons voorstel kunnen verwezenlijkt worden, vlgds deskundigen, voor 200 miljoen verbindingssluis, 100 milj. voor afsluitkaaimuren.

De Oostkust zou hiermee onmiddellijk geholpen zijn. De BTW-heffing op de aanvoer betaalt over 10 jaar de investering terug. Intussen is onze visserij gered en worden de ruim 1100 werkplaatsen gevrijwaard en dit zonder kunstmatige inspuiting met gemeenschapsgelden.

STAND VAN ZAKEN

* De werkgroep besprak het alternatief voorstel met Ir Verschaeve, secretaris-generaal bij O.W., die het plan uitvoerbaar acht en voor de uitvoering slechts één bezwaar had : de geplande verbindingssluis loopt doorheen een militair domein (zeemachthaven).

* Op het ministerie van Verkeerswezen gaf men toe : het verdwijnen van de Visserij te Zeebrugge doet de ganse belg. visserij uitbloeden; er moet onmiddellijk gehandeld worden, waardoor de plannen van O.W., alvast wegens de planning in de tijd, dienen afgewezen.

* Op het Kabinet van Landsverdediging heerste er ruim begrip, doch er diende compensatie gezocht voor de af te stane gronden.

* Daarom ging de werkgroep, samen met burgemeester Van Maele, opnieuw naar minister Vanden Boeynants, die zich akkoord heeft verklaard de nodige gronden af te staan, mits een ruiling met stad Brugge kan geregeld worden, waartegen burgemeester Van Maele geen enkel bezwaar heeft.

OGENSCHIJNLIJK(?) IS DUS DE ZAAK ROND

Ergens nochtans moet er gecoordeerd worden, op dat het plan onmiddellijke uitvoering zou krijgen.

Daar de visserij vreest dat duistere machten te Brussel toch nog stokken in de wielen zouden steken wij de toestand precair wordt, hoopt de werkgroep op de hulp en de medewerking van :

- ambtenaren die zich reeds akkoord verklaarden,
- diverse overheidsinstanties, die het initiatief moeten nemen,
- parlementairen, die de beslissing moeten stimuleren,
- de nieuwsmedia, om het vlaamse volk te sensibiliseren.

DE WERKGROEP MAG IN EIGEN MIDDEN OP ALGHELE STEUN REKENEN OM DE LEGENDARISCHE EN THANS GEVREESDE LANGE BAAN OP TE BREKEN. DESNOODS HEEFT DE OOSTKUST VOLDOENDE GROTE VAARTUIGEN OM GROTE TANKERS DE TOEGANG TOT DE HAVEN TE BELEMMEREN.

Totdaar deze uiteenzetting waarop wij hopen in een van onze volgende nummers terug te komen.

Werken in de jachthavens aan de kust

VRAAG VAN EEN VOLKSVERTEGENWOORDIGER

Ingevolge een algemene beperking van de rijksuitgaven werd uw departement ertoe genoopt de uitvoering van zekere werken te verdagen. Dit was o.m. het geval met de geplande omvorming van de spuikom te Blankenberge tot jachthaven. Om eenzelfde reden konden evenmin te Oostende en te Zeebrugge werken uitgevoerd worden.

Onlangs werden, tijdens ministeriële bezoeken, aan de kust, beloften gedaan wat de verdere uitbouw van de jachtstructuur betreft.

Graag vernam ik van de heer Minister :

- Werden er principiële dan wel vaste beloften gedaan ?
- Voor welke havens ?
- Voor welke infrastructuurwerken (per haven) ?
- Voor welke bedragen (per haven en per werk) ?
- Welke aanbestedingen werden reeds uitgeschreven ? Welke werden reeds toegekend ? Welke werken namen reeds een aanvang ? Wanneer ? Wie bekam de uitvoering van de werken ?
- Wat voorzag uw buitengewone begroting tijdens het jaar 1974 (posten en artikelen) ?
- Welke werken werden er tijdens 1974 toegekend ? Aan wie ? Hoever staan die werken vandaag (per haven) ?
- Werden er werken — voorzien voor 1974 — naar 1975 verschoven ? Welke ? Voor welke havens ?

i) Wat voorziet uw begroting 1975 aan uit te voeren werken ? Voor welke bedragen ? (per haven).

j) Is het juist dat deze maand werken werden aangevat voor de ombouw van de spuikom te Blankenberge tot jachthaven ? Wanneer werden die werken in aanbesteding gegeven ? Wie verkreeg de opdracht om die werken uit te voeren en wanneer ? Op welke post(en) van uw buitengewone begroting (1974 ? 1975 ?) worden die uitgaven voorzien ?

ANTWOORD

Ik heb de eer het geacht Lid te laten weten, dat op het ontwerp van begroting voor 1975 een krediet van 45.000.000 fr is uitgetrokken voor het uitbouwen van de jachthavens aan de kust, waarvan 15 miljoen fr. voor de jachthaven te Blankenberge, 20 miljoen fr. voor de jachthaven te Nieuwpoort en 10 miljoen fr. voor andere havens en voor diverse uitgaven in verband met de in uitvoering zijnde werken aan jachthavens. Onder diverse uitgaven dienen o.m. te worden verstaan de prijsherzieningen toepasselijk op de aanbestedingskontrakten.

Op de begroting van 1974 was een krediet van 50 miljoen fr. als nieuwe machtigingen uitgetrokken ten behoeve van infrastructuurwerken in de jachthavens. Dat jaar werden, mede met aanwending van de van vorige begrotingsjaren overgedragen kredieten, 51,5 miljoen fr. definitief vastgelegd voor de werken van de tweede fase van de aanleg van de nieuwe jachthaven te Nieuwpoort en 7,5 miljoen fr. meeruitgave in verband met de werken van de 1e fase voor diezelfde jachthaven.

Te Oostende werden havenwerken uitgevoerd welke, zo niet uit-

sluitend, dan toch overwegend de zeilsport ten goede komen, t.w. het bouwen van een nieuwe sluis tussen het Montgomerydok en het Mercatordok.

Tot op heden werden voor die nieuwe sluis in totaal 295.085.000 fr gependeed, als volgt verdeeld : Eigenlijke sluiswerken 261.358.000 fr ; Elektromechanische uitrusting 21.752.000 fr ; Pompgemaal 11.975.000 fr.

Benevens deze sluiswerken zullen ook aanlegvlotters in het Mercatordok worden gebouwd. Zeer onlangs werd daartoe door de Stad Oostende een aanbesteding uitgeschreven. Een Staatsbijdrage van 100 % zal worden verleend in de aannemings-

kosten welke 25 miljoen fr bedragen.

Te Blankenberge wordt momenteel de mogelijkheid overwogen de spuikom als jachthaven in te richten.

De Spuikom zou door het bouwen van een enkelvoudig sluishoofd 's zomers als tijdkom en 's winters als vlotkom fungeren.

De uitgave voor deze aanpassingswerken wordt geraamd op 60 miljoen fr., welke uitgave aanzienlijk hoger is dan het krediet dat op de huidige begroting kon uitgetrokken worden. Er zal evenwel betracht worden op de begroting van volgend jaar het thans ontbrekend krediet in te schrijven om zodoende de werken nog dit jaar te kunnen aanbesteden om ze in het begin van volgend jaar te kunnen toewijzen en aanvangen.

DIPLOMERINGSFEEST IN VRIJE VISSERISCHOLE VAN HEIST

Op Karnavalmaandag is het een traditionele gewoonte geworden dat te Heist in de raadszaal van het stadhuis het diplomeringsfeest van de Vrije Visserijschool doorgaat. Maandag was dit het 27ste Diplomeringsfeest. Vorig jaar vierde men tevens het 70-jarig bestaan van de Avondvisserijschool en het 25-jarig bestaan van de Oudleerlingenbond «Visserisvreugd». Ditmaal was het volgens directeur Staf Vermeille niet zo kleurvol en wat minder opvallend, maar niettemin toch enorm waardevol. In zijn verslag over het verlopen jaar deelde de directeur mee dat er voor het schooljaar 1973-74 in de dagschool 38 leerlingen waren waarvan 31 in de afdeling dek en 7 in de afdeling machine. Voor de avondschool bedroeg dit cijfer 52 varende leerlingen waarvan 30 in afdeling dek en 22 in de afdeling machine. In het eerste jaar dek telde men 14 nieuwe leerlingen wat een duidelijke vooruitgang betekent en een bewijs is dat onze jeugd niet afkerig staat tegenover het vissersberoep. Er werden 23 bekwaamheidsgetuigschriften behaald voor de Centrale Jury terwijl er voor de Provinciale Commissie niet minder dan 31 nieuwe zwem- en reddingsbrevetten behaald werden. Deze uitslagen getuigen van de inzet en de werkkraft van leraars en leerlingen. De traditionele activiteiten tijdens het schooljaar kwamen weer aan bod. Dit jaar wordt zelfs een zesdaagse schoolreis naar Oostenrijk gepland. Er wordt ook verder gewerkt aan het voorstel tot vernieuwing van het visserijonderwijs. Spreker had het verder over de nieuwe structuur, de herwaardering der diploma's, de leerstof en examenprogramma's, het oefenschip «De Broodwinner» en zijn kapitein Van Craeynest en zijn bemanning die dankwoorden kregen. Hij zinspeelde tevens op de moeilijke-

den waarmee de visserij thans te kampen heeft en op de dringende aanpassingswerken in de haven van Zeebrugge. Tot slot dankte hij alle instanties die de school negen jaren zijn.

Uitslagen : Behaalden het diploma van : Schipper 1ste klas : Lebahn Rudolf; Schipper 2de klas : De Grootte Georges en Snauwaert Hector; Schipper ter Kustvisserij : Van der Veen Marcel; Aspirant-Schipper : Nobus Rudy, Savels Jozef, Van Keirsbilck Jean-Marie; Vantorre Bruno; Vantorre Michel.

Scheepsleerjongens : Compernelle Omer, De Grootte Walter, Desmidt Marc, De Vriendt Franky, Dobbelaere Richard, Stroobandt Johan, Vandierendonck Jackie, Verbeke Eddy, Vlietinck Jan, Vlietinck Jos.

Motorist : Bultinck Ivan, Vlietinck André.

Matroos-motorist : Savels Patrick, Vlietinck André.

Schoolbrevet zwemmen : Bogaert Ivan, Helmoortel Patrick.

Elementair brevet zwemmen : Bogaert Ivan, Helmoortel Patrick, Savels Dirk, Vlietinck Jan.

Voorbereidend zwembrevet : Compernelle Roger, Demey Dirk, Dobbelaere Pascal, Janssens Patrick, Moens Rudy, Savels Franky, Stroobandt Johan, Utterwulghé Dirk, Vantorre Eric, Vlietinck Eddy.

Brevet van zwemmer : Compernelle Roger, Dobbelaere Pascal, Moens Rudy, Nobus Rudy, Utterwulghé Dirk, Vantorre Eric, Vlietinck Eddy.

Elementair reddingsbrevet : Desmedt Norbert, Desmidt Marc, Dobbelaere Richard, Savels Joseph, Van den Bon Geert, Vandierendonck Jackie, Verbeke Eddy, Vlietinck Joseph.

DE WESTVLAAMSE EKONOMISCHE RAAD EN ONZE HAVENS OF ... WAANZINNIGE EISEN !

30 MILJOEN AAN LAND- EN TUINBOUW

Deze raad loopt nogal gemakkelijker met plannen rond, deelt ze kwistig uit, maar of ze verantwoord zijn en gesteund op werkelijk ernstige normen, is wat anders.

Dit is opnieuw het geval met haar advies over de Belgische havenstructuren en in 't bijzonder Zeebrugge en Oostende.

De grove fouten door allerlei akaties voor Zeebrugge begaan, kosten aan de Staat miljarden.

Dit organisme dat waarschijnlijk zichzelf wil overleven, heeft het in dit advies als volgt over de havens van Zeebrugge en Oostende :

X X X

De Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen heeft zijn advies gegeven over de regionale opties voor Vlaanderen in het kader van het Plan 1976-1980.

In dit artikel nemen we even onder de loep wat de G.E.R.V. in de periode 1976-1980 nodig acht op het stuk van haveninfrastructuur en waterwegen.

In het kader van de huidige energievoorziening wordt verondersteld dat deze overzeese aanvoer van ruwe petroleum voor ongeveer 60 % zal gebeuren met schepen van 200.000 dwt tot Rotterdam - Antwerpen. Het ander deel van de aanvoer van petroleum zal binnenkomen via Belgische havens met schepen tot een diepgang van 40-42 voet (respektievelijk Antwerpen en Zeebrugge). De GERV is van oordeel dat voor de komende planperiode een diepgang van 45 voet moet nagestreefd worden.

Gedurende de planperiode moeten 160.000 tonsschepen Zeebrugge kunnen aandoen of 250.000 tonsschepen met 200.000 ton lading.

Wat betreft de in 1971 in gebruik genomen pijpleiding Rotterdam - Antwerpen kan gesteld worden dat mits de nodige aanpassingen de capaciteit van deze pijpleiding kan verhoogd worden, tot ongeveer 39 miljoen ton. De uitbouw van Zeebrugge primeert echter op de aanleg van de tweede pijplijn.

ACHTERSTAND INLOPEN

Het voor de havens in de periode 1976-1980 vereiste bedrag kan geraamd worden op 34.203 miljard fr. Hierin zijn begrepen de aanpassing van de maritieme toegankelijkheid van Antwerpen, Antwerpen-Linkeroever en Zeebrugge; de staatsussenkost in de werken uitgevoerd in Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende; de bescherming van de kust.

In acht genomen de belangrjkheid van deze werken voor de verdere ontwikkeling en modernisering van de havens, als steunpunten van de regionaal-economische ontwikkeling van Vlaanderen, dringt de GERV erop aan dat deze voorzieningen integraal zouden verwezenlijkt worden tijdens de komende planperiode.

ZEEBRUGGE

In 1970 nam de Regering de principiële beslissing Zeebrugge voor te bouwen met grote tonnage uit te bouwen volgens een aanbestedingsprogramma gespreid over 8 jaar en naar rato van 2 miljard fr. per begrotingsjaar (tot 1978). Voor de planperiode impliceert dit een totaal van 6 miljard fr. Dit programma heeft betrekking op :

- de bouw van een nieuwe zeesluis;
- intensiever uitbaggeren van de vaargeulen het Zand, Ribzand en het Scheur;
- aanleggen van een nieuwe oostelijke en westelijke havendam;
- graven van dokken in de achterhaven en ophogen van industriegronden;
- Strandhoofden Zeebrugge - Knokke-Heist.

De nieuwe energiefuncties en de hierbij aansluitende industrialiseringsmogelijkheden van de haven van Zeebrugge zijn op dit ogenblik het voorwerp van studieonderzoek.

De GERV wenst dat ingeval vóór het einde van de planperiode concrete projecten voorzien worden, hij hieromtrent tijdig zou geraadpleegd worden, daar de mogelijkheid bestaat dat binnen de planperiode hiervoor nieuwe middelen moeten voorzien worden.

OOSTENDE

Voor de periode 1976-1980 moeten volgende infrastructuurwerken voor Oostende worden voorzien :

- afwerking van tweede visserijdok en bijgaande drooginrichting : 150 miljoen fr.
- normale onderhoudswerken (gesubsidieerde werken) : 190 miljoen fr.
- kanaalverbreding en verdieping van het vak Sas-Slijkens en Plasendale van het kanaal Brugge-Oostende inclusief insteekdok en uitrusting (nieuwe achterhaven van Oostende wordt toegankelijk gemaakt voor schepen van 10.000 ton) : 620 miljoen fr.
- verdere uitrusting van de haven (o.m. bouw van een nieuwe sluis voor 10.000 ton die toegang verleent naar de nieuwe achterhaven) : 1.000 miljoen fr.

ZEEWERING

Het gevaar voor overstroming van het kustgebied en van een deel van West-Vlaanderen is reëel. Het zeestrand is algemeen verlaagd zodat de duinen aangevreten worden en de oude glooiingen vóór de dijken veelvuldig blootgesteld worden aan stormen. Vele plaatsen zijn ernstig bedreigd o.m. Lombardsijde, Klemkerke en het Zoute ingevolge het verder wegspoelen van duinen: Oostende - Middelkerke, Middelkerke - Westende - Nieuwpoort-Bad ingevolge het uithollen van de glooiingen.

De GERV stelt dat ter beveiliging van de kust en haar hinterland dringend een werkenprogramma moet uitgevoerd worden waarvan de omvang op ongeveer 1,2 miljard kan geraamd worden exclusief het bedrag voorzien in de werken aan de haven van Zeebrugge.

WAANZIN

Wie dit verslag leest moet zich afvragen wie het opgesteld heeft, wat die studie kost, wat ze in werkelijkheid waard is en of al wat er in vermeld is, opgesteld is om luchtkastelen te bouwen of met zijn voeten op de grond te blijven staan.

Wie iets afweet van schepen, van de diepgang van onze kust en zijn banken, van het soort trafiek welke er naar toe kan geleid worden, komt meer en meer onder den indruk, dat sommige organismen zoals de W. Ekon. Raad, veel meer kwaad dan goed doen en met de miljarden goochelen, omdat zij er geen verantwoordelijkheid voor dragen en geen kennis hebben van wat wel en wat niet. Als men dergelijke organismen moet raadplegen om de achterhaven van Oostende voor tien duizend tonners te zien openstellen en een sluis van één miljard fr. daarvoor te zien bouwen, dan vragen we ons af, of onze ambtenaren zo naïef zijn om die zinloze gedachten te volgen ?

Waar zijn onze loodsen om die heerschappen de waarheid te doen inzien ?

Want het is niet moeilijk van oordeel te zijn dat voor de haven van Zeebrugge een diepgang van 45 voet moet nagestreefd worden.

Maar kan de GERV, welke nogal gemakkelijk voorstellen doet, ons zeggen, wat dit zal kosten, wat het zal opbrengen en hoeveel mensen tewerkgesteld worden om enkele petroleumschepen te Zeebrugge te zien lossen ?

Grootscheepse woorden gebruiken en miljarden hangen aan het uitbouwen van een haven, betekent veel werk verschaffen. Of het aanvoeren van petroleum zal Zeebrugge het land financieel zal helpen in plaats van een firma, valt eerst en vooral te onderzoeken.

Men laat zich in regeringskringen door politici en onbekwame technici, er te gemakkelijk aan van-

De technici en mensen van het vak worden opzij gezet of vermeden, zoals dit nu voor Oostende het geval zou zijn.

Men wil een achterhaven uitbouwen voor schepen van 10 duizend ton en daarvoor meer dan een miljard in het water gooien.

Maar heeft men daarvoor het oordeel gevraagd van mensen van het vak ?

Is men zo naïef niet te weten, dat vooraleer dit te doen, men eerst moet zorgen dat schepen van die tonnage de ingang van de haven kunnen bereiken.

In zee voor Oostende kunnen slechts schepen met hoogstens een diepgang van 6 meter varen.

De diepgang tussen de Oostende-Wenduinebank is amper zoveel. Het mag al een succes genoemd een schip van 5.000 ton de haven van Oostende te kunnen zien aandoen.

En zeggen dat zulke verslagen, als leidraad dienen voor onze bevoegde ministeries en politici. Terware daar nog nuchtere mensen zitten die weten waarom dit alles zo voorgeschoteld wordt.

We verwachten hierop reacties, want het is waanzinnig zulke verslagen de wijde wereld te zien ingaan.

P.V.

De ministers hebben vrijdag tijdens de wekelijkse kabinetsraad beslist een no. fonds voor land- en tuinbouwers op te richten in de schoot van het landbouwfonds. Daardoor wordt het mogelijk een vergoeding toe te kennen aan de land- en tuinbouwers, die in een kritische financiële toestand verkeren als gevolg van de uitzonderlijke slechte weersomstandigheden van de vorige maanden.

Naar verluidt zal de vergoeding geval per geval bepaald worden, rekening houdend met het belang van het verlies in vergelijking met de inkomsten.

Men schat dat in totaal voor 15.000 hectare zal moeten tussengekomen worden. Hoewel dus geen forfaitaire vergoeding zal toegekend worden, denkt men dat gemiddeld zowat 20.000 fr per hectare zal betaald worden. Dat maakt dus een totale staats-tussenkomst van een 30 miljoen frank. Dit bedrag zal worden gefinancierd met de eigen middelen van het landbouwfonds.

Dit no. fonds is niet hetzelfde als een rampenfonds. Een dergelijk fonds is ook in voorbereiding. Het zal evenwel niet tot de landbouw beperkt zijn.

EN DE VISSERIJ ?

Graag zouden we ook hier een no. fonds voor de visserij zien tot stand komen waarbij alle belanghebbende partijen voorstellen kunnen indienen. Het geldt hier immers een zeer delicate kwestie waarin elkeen zich zal menen in nood te vinden.

Het duwen van de onkosten, een grotere tussenkomst van de minister in de brandstofprijzen, het beperken van de lonen volgens de functie aan boord, een schorsing van de teruggaven van kredieten en een kwijtschelding van de interesten voor een jaar, zijn zoveel nuttige tussenkomsten welke elkeen rechtstreeks of onrechtstreeks moeten helpen het hoofd boven water te houden.

Maar wie zal het leiden en hoe de hogere overheid overtuigen ?

Dat is de vraag !

Want velen menen zich geroepen en zullen steeds aan eigen zaakje denken. De Danish pair visserij is er een schoon voorbeeld van geweest.

NOG STEEDS BRUGGENMISERIE TE ZEEBRUGGE

Voor het verkeer langs de weg blijft de spoorwegbrug nog steeds hermetisch gesloten. Bij het naar omhoogdraaien van deze brug voor het doorlaten van een schip naar zee of naar Brugge, houdt de bruggedraaier rekening met de uren van de trein op de lijn Brugge-Knokke. Het komt echter veelvuldig voor, dat de tram van de lijn Knokke-De Panne tientallen minuten voor de sasbrug moet blijven wachten. Zou hier soms voor wat de sasbrug betreft, ook geen rekening kunnen worden gehouden met de tramuren, vooraleer deze brug voor het verkeer toe te draaien ?

LOSSE PUNTJES ...

● Eén van deze dagen mag de Britse visserij een verklaring verwachten van de heer E. Bishop, minister van Landbouw, visserij en voedsel. Deze verklaring zal betrekking hebben op de steunverlening aan de visserij.

X X X

● De voorzitter van de „Herring Industry Board”, dr. W. J. Lyon Dean, heeft onlangs scherpe verwijting moeten slikken, omdat hij een beleid voorstelde dat niet met de belangen van de haringvisserij strookte. De haringvisserij eisen onmiddellijk een 50 mijl visserijzone en dr. W. J. Lyon Dean vond dat er beter wordt gewacht op de afloop van de konferentie van het zeerecht om dan..... een 200-mijl zone in te voeren. Het geldt slechts een kwestie van..... tijd en van..... afstand, maar er is een grondig verschil.

X X X

● Ieder jaar publiceert het „Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten” een jaarverslag. Het is o.i. een belangrijke publikatie waartuit zeer in het bijzonder de toestand van de Duitse visserij kan worden opgemaakt. Nu verscheen het verslag van het jaar 1973-74 en het bevat voor bedoelde periode o.m. een overzicht van het internationale en nationale visserijbeleid, de nationale en internationale reglementering inzake visserij, een overzicht van de economische toestand van de Duitse zeevisserij, de handel en de industrie, de afzet in binnen- en buitenland, een overzicht van het in Duitsland verrichten wetenschappelijk onderzoek, de toestand van de vloot, een overzicht van de visserij in andere landen, enz.

X X G

● Volgens de FAO bedroeg in 1973 de wereldaanvoer van zeeproducten 65,7 miljoen ton. Dit betekent een stijging van 0,3% ten opzichte van 1972 (65,5 miljoen ton) en een daling van 6,7% ten opzichte van 1971 (70,2 miljoen ton). Twee onderstaande tabellen geven de verdeling van de aanvoer over de werelddelen en per soort.

Wereldaanvoer (mln ton)

	70,20	65,50	65,30
Totaal	70,20	65,50	65,30
w.v. Afrika	4,13	4,60	4,80
N. Amerika	5,09	4,88	4,94
Z. Amerika	13,22	6,79	4,26
Azië	28,10	28,86	30,24
Europa	12,06	12,33	12,53
Oceanië	0,23	0,23	0,26
USSR	7,34	7,34	8,62

Wereldaanvoer (mln ton)

	70,20	65,50	65,70
Soorten			
Zoetwatervis	8,78	8,85	9,04
zalm, forellen, smelten, enz.	3,10	3,33	3,41
bot, heilbot, tong, enz.	1,38	1,30	1,24
kabeljauw, heek, schelvis, enz.	10,68	11,45	11,82
haring, sardines, ansjovis, enz.	19,53	13,03	11,08
tonijn, makreel, enz.	4,88	4,73	5,05
diverse beenvissen	6,86	6,67	7,24
haaien, roggen, enz.	0,51	0,51	0,56
gemengde, niet geïdentificeerde soorten	8,50	9,33	9,82
schaaldieren	1,67	1,66	1,78
weekdieren	3,22	3,55	3,39
zeedieren, planten, enz.	1,05	1,05	1,27

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

PRIJSINZINKING OP DE MAANDAGMARKT

NAAR MEER KOORDINATIE IN DE MARKTAANBIEDING EEN OPDRACHT VOOR DE NIEUWE REDERSCENTRALE ?

Nadat we vorige weken met moeite de dinsdag en woensdag een vier-tal vaartuigen aan de markt kregen en op donderdag en vrijdag zelfs geen enkel vaartuig, werd de maandagmarkt overstelpt van vaartuigen en vis van dezelfde soort. Wat echter evenmin door de beugel kan, is het feit dat de verwachtingen hier in Oostende, veertien vaartuigen opgaven terwijl het er in werkelijkheid vierenbintwintig werden!! We moeten er echter wel aan toevoegen dat waarschijnlijk de karnaval van Zeebrugge - Heist er wel voor iets tussen zit. We hebben dat vroeger ook reeds opgemerkt dat velen, met karnaval thuis wensten te zijn, ongeacht of dit aanleiding geeft of kan geven tot overaanbod op de markt. Het is waarschijnlijk om deze reden dat er te Oostende liefst 7 onverwachte vaartuigen met Zeebrugge als thuishaven op de markt kwamen, kwestie van de eigen markt niet te overstelpen en met de gedachte dat Oostende gemakkelijker het groot aanbod zou opvangen. In dit verband spraken we met een invoerder die nog al sakkerde over dit overwaarts aanbod. Ik had zeker de helft min ingevoerd vertelde deze, had ik kunnen veronderstellen, dat er zo een groot aanbod zou geweest zijn. Nu zit ik er mede omdat de prijzen in de markt beterkoop waren. Anderzijds zijn ook de reders het slachtoffer van de te grote aanvoer, omdat ten slotte zowel onze vis als de hunne aan de man moet komen en dat we elkaar dus in de weg lopen op een manier die er niet moet zijn. In feite mag de invoer slechts een aanvulling zijn van de gewone aanvoer. Het kan, niet gezond zijn dat we elkaar in de weg staan. Voor de foutieve aangifte van de verwachtingen moet men echter de steen werpen naar de reders. Het is toch duidelijk dat een invoerder eerder voorzichtig zou zijn met het aantrekken van vreemde vis moest hij weten gekonfronteerd te staan met een zeer grote aanvoer.

KOORDINATIE IN DE AANVOER ?

We vragen ons af of een geleide

marktaanvoer eigenlijk wel mogelijk is? In ieder geval is ze niet gemakkelijk te verwezenlijken vermits men in de visserij afhankelijk van factoren waarop men geen, of anderszels zeer moeilijk pak op heeft.

We hebben bv. perioden van storm en moeilijk weder met als gevolg dat alle vaartuigen schullen of hun vertrek uitstellen. Anderzijds zijn er perioden waarop men weinig vis vangt, afgewisseld met perioden, waarop het «volle bak» is. Zo bv. de «Danisch pair-visserij». Maar toch moet er iets te halen zijn uit een coördinatie. Men zou kunnen beginnen met zijn afvaart te melden en de visgrond en de geschatte thuiskomst. Alle vaartuigen zouden kunnen ingeschreven worden in een lijst met de vertrekdatum, de vermoedelijke visduur, de visgrond en de vermoedelijke aankomst. Deze lijst zou moeten dagelijks ter beschikking gesteld worden van de reders die zich aldus een idee zouden kunnen vormen van de vermoedelijke aankomsten en verwachtingen en eventueel hun eigen vertrek hierop baseren. Ook de vishandel zou hier over dienen inlicht te worden. Het is inderdaad zo dat de invoer werkelijk een aanvulling dient te zijn van de aanvoer en dat beiden onder elkaar een onderling regelingseffect dienen te vormen. Dit is slechts mogelijk wanneer de aanvoerverwachtingen een open boek zijn voor eenieder. Anderzijds zouden de reders zelf voor diversiteit kunnen zorgen. Het heeft inderdaad geen nut aan te voeren voor opvang. Dit is niet alleen oneconomisch, het is daarbij onverantwoordelijk. Met prijzen van 1000 fr de benne voor mooie kabeljauw zoals het op maandag was, en de andere vis navenant, is zeker de reder niet gediend, maar zelfs de vishandel niet. Het scheidt warring. Men is geneigd teveel te kopen en men zit dan eventueel met de brokken. De dagbladen afficheren de prijsinzinking en de cliënten willen er naar bediend worden. Daarom een gekoördineerde aanvoer als het enigzins mogelijk is en een zekere stabiliteit waarin zowel de reder als de vishandel aan hun trekken komen.

«Sprokkel»

STAAT VAN VERANDERINGEN IN DE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN JANUARI 1975

GESCHRAPT

O.249 «LUC HILDA» — eigendom : Beyen Hector, A. Liebaertstr. 65, 8400 Oostende; Cogghe Denise, Wellingtonstraat 26, Oostende; Cogghe Leon, Tarwestraat 32, Oostende; Cogghe Madeleine, Vaartstraat 9, Oostende.

Geschrapt op 1.1.1975.

ADRESVERANDERINGEN

O.190 «RENILDE» — eigendom : Desmit Lucien, Langestraat 108, Oostende.

O.308 «GIRL LINDA» — eigendom : Martinsen Oscar, Kustlaan 6, Bredene, tel. 059-80 1284.

Z.592 «HOSANA» — eigendom : Rederij «DE PAX» P.V.B.A., Acht Meilaan 17, Knokke-Heist.

DE HOLLANDSE TWEDE KAMER BEZORGD OVER DE TOEKOMST VAN DE ZEEVISSERIJ EN DE BELGISCHE... KIJKT ER NIET NAAR OM

Een Hollands ontwikkelings- en Saneringsfonds van 30 miljoen gulden of 450 miljoen frank goedgekeurd.

Wij hebben in deze kolommen reeds vele malen de wijze waarop de Hollandse visserij door zijn regering wordt geholpen, uiteengezet.

Vorige week, had, naar aanleiding van de huidige crisis in de visserij, in de Hollandse Tweede Kamer opnieuw een ernstig debat plaats, waaraan verschillende leden deelnamen en welke eindigde op een net en bemoedigend antwoord van de minister van Landbouw. Als men dat vergelijkt met wat bij ons betracht (?) wordt (in woorden) door ons 10-tal vertegenwoordigers van de Kust, op ene na, dan getuigt dit niet alleen van de weinige interesse voor onze visserij, maar ook van de weinige bevoegde en invloedrijke wijze waarop het secretariaat van de Rederscentrale zich bij de Hogere Overheid kan doen gelden. De beroepsorganisaties in Holland zijn sterk en doordrijvend.

Ondertussen werden reeds twee of drie vaartuigen aan de ketting gelegd, zullen er nog volgen en zijn er ook al verschillende die zelf hebben gestopt omdat ze liever dan geld te verliezen, de visserij staken en hun schip trachten te verkopen.

En in Nederland ?

De parlementaire redacteur van de IJmuider Courant, schrijft omtrent het debat in de Hollandse Tweede Kamer, het volgende :

Een meerderheid van de Tweede Kamer is bezorgd over de toekomst van de zeevisserij. Het op grote schaal internationaal quoteren (beperken) van de vangst leidt tot enorme werkloosheid onder de vissers. In Urk bijvoorbeeld is al meer dan 20 procent zonder werk.

Bij de behandeling van de begroting voor de visserij is gisteren dringend gevraagd om hulp voor deze bedrijfstak. Alle fracties die het woord voerden, toonden zich overigens verheugd met de recente instelling van een ontwikkelings- en saneringsfonds. In vijf jaar wordt 30 miljoen gulden besteed voor de begeleiding van omschakelende ondernemingen en hun werknemers.

Verschiede fracties bleken niet overtuigd van een goede gang van zaken bij de quotering, dus het per land vaststellen van de maximaal te vangen hoeveelheid vis. VVD, PvdA, de CDA-fracties, communisten en SGP stelden daar vragen over. Zij vrezen dat de quotering moeilijk uitvoerbaar zal zijn, omdat er te weinig controlemogelijkheden bestaan.

BANKWEZEN

Hartmeijer (PvdA) meende dat het bankwezen de vissers in de jaren toen het nog goed ging zo diep in de schulden heeft gestoken, dat de financiers nu medeverantwoordelijk zijn voor de malaise. Beekmans (D'66) wees erop dat de vissers — die zonder werk komen — en het milieu — dat kapot gemaakt wordt — slachtoffer worden van de technische „vooruitgang“.

Alle genoemde partijen stelden de minister van Landbouw en Visserij, Van der Stee, verder vragen over de toepassing van de rijksgroepsregeling voor zelfstandigen. Zij wensen dat de minister samen met zijn collega van CRM een versnelling van de behandeling van aanvragen uit de visserijsector tot stand brengt. De minister antwoordt de Kamer vandaag.

Het Tweede-Kamerlid Van Rossum van de SGP meent dat minister Van der Stee erop voorbereid moet zijn dat in een gehalveerd getij in een half afgesloten Oosterschelde geen mosselen meer kunnen worden gekweekt. Het SGP-Kamerlid zei dit gisteren tijdens de behandeling van de begroting van visserij in de Tweede Kamer. Hij vroeg de minister hoe die de levenskansen taxeert van de mossel- en oestercultuur in een Oosterschelde met een gehalveerd getij.

KUNSTMATIG

Overigens wees de heer Van Rossum erop, dat hoe dan ook maatregelen moeten worden genomen voor de verwatering van mosselen, of de kweek nu in Zeeland kan worden gehandhaafd of niet. Als er compartimenteringsdammen worden aangelegd, dan zal daarvoor zand moeten opgespoten worden, wat een verandering zal brengen in de mogelijkheden om de mosselen te verwateren. Als de kweek van mosselen onmogelijk wordt in een half gesloten Oosterschelde, dan zullen, zo stelde de heer Van Rossum, alsnog kunstmatige verwaterplaatsen moeten worden aangelegd. „Worden voorbereidende maatregelen tijdig genomen en houdt de minister rekening met de afstand van de verwerkingsplaatsen naar de voornaamste afzetmarkten?“, wilde de heer Van Rossum weten. Ook vroeg hij of al enig onderzoek is gedaan naar de mogelijkheid om mosselen zonder schaal te transporteren.

De zienswijze van Minister Van der Stee

„Door de schaarste aan vis en mede door de gestegen kosten zal een aantal vissers verdwijnen“. Tot die konstatering kwam minister Van der Stee van Landbouw en Visserij gisteren in de Tweede Kamer tijdens de behandeling van zijn begroting. De bewindsman gaf de verzekering dat de overheid de quotering van zoveel mogelijk beleidsmaatregelen vergezeld zal doen gaan, om de gevolgen voor de visserij zoveel mogelijk beperkt te houden.

Hij maakte duidelijk, dat vissers die in moeilijkheden komen, via de rijksgroepsregeling zelfstandigenhulp kunnen krijgen, en hij attendeerde erop dat hij gisteren zijn handtekening had gezet onder de stukken van het ontwikkelings- en saneringsfonds, waarin ruim 30 miljoen gulden beschikbaar is.

De minister ging ook in op de nieuwe besprekingen over de quotering en hij kondigde aan, dat die onderhandelingen binnen de Noordatlantische Visserij Conventie pittig zullen zijn. „Pogingen om een herverdeling tot stand te brengen ten nadele van Nederland zullen wij ten sterkste weerstaan“, zei hij.

Uit deze beknopte uiteenzetting kunnen we afleiden dat de toestand in Holland veel ernstiger is dan bij ons omdat de vloot in de laatste vijf jaar geweldig is aangegroeid en de onverwachte noodzakelijke maatregelen op internationaal vlak, Nederland het zwaarst treft.

Nochtans is het bij ons met onze veel kleinere vloot niet veel beter gesteld omdat tijdens het jaar 1974 en vooral in 1975 de kosten geweldig gestegen zijn...

Over dit alles hopen we in een van onze volgende nummers breedvoeriger uit te wijden.

DE KRISIS IN DE BELGISCHE VISSERIJ EN DE GEMEENTEBESTUREN VAN DE KUST

Antwoord van de minister

Door de gemeenteraden van Oostende, Brugge en Nieuwpoort werden onlangs vlammende moties gestemd omtrent de alarmerende toestand van de Belgische visserij.

De ene heeft de andere immers nageaapt en nadat ook de Rederscentrale bij monde van zijn secretariaat een paar brieven had geschreven die de minister niet konden overtuigen is de storm geluid van politiciers en de vertegenwoordigers van het bedrijf, alsof er niets aan het gebeuren is en de toestand normaal. Niets is minder waar!

Maar de minister en zijn departement die al deze oppervlakkige alarmkretten zonder de grond van de zaak te behandelen, te verwerken kreeg, heeft op een zeer gevatte wijze geantwoord en de gemeentebesturen laten weten, dat er inderdaad een ernstige crisis bestaat, maar de vraag gesteld wat zij in eigen milieu als gemeentebestuur menen te kunnen doen om er aan te verhelpen.

Zeer goed geschreven, Mijnheer de Minister!

Die vraag zouden we graag zien beantwoorden.

Het is immers een feit dat de stad Brugge, nu zelf de bennen verhuurt, er 12 fr voor aanrekent waar het elders slechts 6,25 fr is. Het is een feit dat zij nu ook van de visafslag die te Zeebrugge aan 0,80 fr kan gedaan worden voor wat men er voor hoeft te presteren, een deel van de koek eist, welke straks zomaar meer dan anderhalf miljoen frank vertegenwoordigt,

waar de stad er geen frank kosten noch risico aan heeft, vermits zij daarvoor mijnrechten opeist.

Zij innen immers een mijnrecht van 1,25 fr welke hen meer dan zes miljoen frank opbrengt en doen niets om na te gaan op welke wijze ook hier besparingen kunnen ingevoerd.

Te Oostende werden sluis-, slipe- en dokrechten verhoogd zonder protest. Ook hier is er een teveel aan personeel en zou het stadspersoneel op uitzondering van hen die de orde moeten handhaven in de visafslag kunnen afgeschaft.

Het behoud van tegenschrijvers en een controle is immers veel te vereenvoudigen en overtollig.

Over dit alles wordt niets gerept, doet het secretariaat van de Rederscentrale noch te Zeebrugge noch te Oostende een studie of voorstel.

En dan is het niet te verwonderen dat een minister aan de Gemeentebesturen die de rechtstreekse belanghebbenden zijn met de reders, zulke vragen stelt.

We zijn benieuwd wat die antwoorden zullen zijn en wat de houding van de Rederscentrale zal worden in het nagaan op welke wijze de kosten van de reders kunnen verminderd.

Want dat is de eerste vereiste van een organisatie, die op een bekwaam secretariaat moet kunnen rekenen. Nu dat er nieuw bloed in de beheerraad zit en de hereniging een feit, dient er gewerkt om de algemene onkosten te duwen, waar het ook mogelijk is.

DE VISSERS VAN «GRAND-FORT PHILIPS» BEZETTEN OVERHEIDSLOKALEN UIT PROTEST TEGEN VERONTREINIGING DER KUSTWATEREN

In ons kerstnummer van enkele weken terug wijdden we een reportage aan de blokkade van de Seinebaai door 78 vissersvaartuigen als een vissersprotest tegen de enerzijds officiële en anderzijds oogluikende toegestane vervuiling van de kustwateren.

Donderdag 6 februari kenden we opnieuw een spektakulaire aktie tegen de zeepollutie, ditmaal vanwege de vissers van het franse vissersplaatsje «Grand-Fort-Philips», namelijk het bezetten van de lokalen van het Wetenschappelijk en Technisch Instituut voor Zeevisserij te Boulogne.

DE AANLEIDING DER BEZETTING

De vissers van de bovenvermelde kleine vissershaven hadden een paar weken terug een klacht, zogezegd tegen onbekenden ingediend met betrekking tot de verontreiniging van de kustwateren. Terzelfdertijd verzochten zij om steun voor hun aktie van de openbare besturen en meer in het bijzonder van de diensten van het Ministerie van Leefmilieu. Het is het antwoord vanwege deze betrokken ministeriële dienst en meer speciaal vanwege minister André Jarrot die de beker deed overlopen en hen tot daden deed overgaan. De vissers werd medegedeeld dat, indien het inderdaad zo is dat de lozingen van de Dioxidefabriek van Calais aanleiding zouden kunnen geven tot pollutie vanwege een zekere graad van zwavelzuur, de kustwateren toch gemakkelijk de baas kunnen, en de vergiftigingsgraad zeer begrensd blijft op een beperkte uitgestrektheid. Verder kregen de betrokken vissers nog als antwoord mede dat er nog onzekerheden bestaan betreffende de graad van omvang van de schaden veroorzaakt door betrokken nijverheid en dat het zeker vaststaat dat de verbruikers van zeeprodukten geen risico's oplopen.

Hierop antwoordden de vissers dat zij reeds zoveel bewijzen van het tegendeel geleverd hadden, onder andere vissen aangetast door het zwavelzuur, dat ze het ministerieel antwoord als een aanslag op de leefbaarheid van hun beroep aanzien, en een bewuste poging tot camouflage van de schadelijke lozing van het bedrijf. Moesten wij zelf niet de vis triëren in bruikbare en onbruikbare dan zou het wel bewezen worden dat er een risico voor de verbruiker in de schadelijke lozingen bevat ligt. Het doekje voor het bloeden dat minister Jarrot er bij doet met de aanhaling dat het inderdaad wel in zekere mate nodig is dat er toezicht komt op de lozingen en dat er een programma in die zin zou dienen opgesteld te worden. Anderzijds zegt de minister dat dit echter niet zou mogen beperkt worden tot de franse industriebedrijven alleen maar ook in de aangrenzende landen opdat de konkurrentiële positie van de franse bedrijven anders niet houd-

baar zou zijn tegenover de buitenlandse.

De vissers maken duidelijk uit dit ministeriële antwoord van «mossel noch vis» uit dat er voor de zoveelste maal niets zal komen uit hun klacht tegen de «bekende onbekende» en hebben dan ook de lokalen van het Wetenschappelijk en Technisch Instituut te Boulogne bezet. Een dertigtal vissers en reders namen aan deze aktie deel.

VISSERSBOTEN TE KOOP

De reders van het betrokken gebied hebben terzelfdertijd aan de straatzijde van het gebouw een grote affiche uitgehangen met de namen van al hun boten, die hierin te koop werden gesteld. De snellstijgende pollutie zal hier ten slotte toe leiden menen zij en vandaar ons aanbod. Ondertussen werd een vergadering geïmproviseerd met de directeur van het Instituut en de leidende beheerder van maritieme zaken van het gewest, de heer Couespel. Via de algemene beheerder van Le Havre, de heer Lepvriër, werd ten slotte bekomen dat een delegatie van de betrokken vissers zou gehoord worden door de heer Padeau, hoofd van het ministerieel kabinet van minister Jarrot. Hierop hebben de vissers en reders de bezetting van de lokalen stopgezet.

MOTIE VAN HET PLAATSELIJK GEMEENTEBESTUUR

In buitengewone zitting bijegekomen heeft het gemeentebestuur van het vissersplaatsje «Grand-Fort-Philip» gemeend de protestaktie van de vissers kracht te moeten bij zetten door een motie waarin zij wijzen op de immer voortschrijdende verontreiniging van de kustwateren en op de omvang van de te loorgang van de plaatselijke visserij in dit verband. Inderdaad werd in 1964 nog 1.200.000 kg vis aan wal gezet terwijl dit nu tot 200.000 kg terug viel! Verder verlangt de gemeenteraad dat de vissers wegens schaden zouden vergoed worden uit een schadepot gevuld door de kotisaties te leggen op de rug van de vervuilers. Verder werd door de Raad een toelage gestemd van 10.000 fr om de voortzetting van de gerechtelijke klacht tegen de vervuilers te kunnen bekostigen.

BESLUIT

Wat betreft de protestaktie zelf, zien we dat de vissers hierdoor wel de mogelijkheid kunnen afdwingen van een gesprek op ministerieel niveau. Hoe weinig van inhoud ook, bewijst dit toch weerom dat slechts spektakulaire aktie tot enig resultaat leiden. Nochtans menen we dat de vissers zich geen illusie dienen te maken, met betrekking tot het uiteindelijke resultaat van hun bemoeiing. De grootindustrie weegt te zwaar op de ministeriële middelen en groot-industrie en de betrokken fi-

nanciën, hebben zeker wel een langere arm dan een lokale artisanale visserij. Hier moeten we dan terug wijzen op de tamelijke erge onverschilligheid vanwege de visserij die zijn vangstplaatsen voor het ogenblik nog betrekkelijk veilig weet omdat ze in open zeeën liggen. Dit is zeker een grote fout vanwege de visserijmiddelen. Dergelijke aktie tegen de pollutie van de wateren zou, niet alleen nationaal, maar zelfs internationaal dienen aangepakt te worden. De vertegenwoordigende organisaties, zowel van producenten als van handelaren en konsumenten zouden moeten een internationaal overkoepelend orgaan oprichten vanwaar uit een zware aktie zou kunnen geleid worden. Een gelijktijdige blokkade bv. van alle havens in West-Europa zou zeker heel

wat meer opleveren dan de lokale speldeprikjes. Zo de grondstof voor de vervuilers niet meer zou ter plaatse gebracht kunnen worden, dan ware dit reeds een afgedwongen pluspunt in afwachting van 'n reglementering ter zake. We weten wel dat een reglementering van de pollutie bijkomende kosten voor de produktie zou teweegbrengen en dus, simplistisch gezien, een vermindering van onze levensstandaard, maar dit zou zeker opwegen tegenover de voordelen van een gezonder levensmilieu. We dagen de producentenorganisaties uit toch ten minste een poging te wagen om internationale kontakten te leggen voor een spektakulaire aktie en reglementering af te dwingen. Een hond die met de staart tussen de benen afdruipt krijgt nooit het beentje tussen de tanden.

FÉCAMPS, VISSERSROEM EN VERVAL

Fécamps was lange tijd een zeer voorname vissershaven langs de franse kust. In 1964 telde men er nog 14 diepzeevissers waarvan er in 1972 nog 12 overbleven, getal dat in 1974 tot 6 herleid werd. Deze zes eenheden alleen reeds brachten nog altijd 8.611.286 kg vis binnen waarvan 5.712.266 kg als diepvriesprodukt en 2.899.020 kg gezouten. De diepvriesprodukten die van zeer goede kwaliteit zijn, kennen echter een gebrek aan afzet zodanig dat op het einde van 1974 nog voor ruim 12 miljoen kgr. opgeslagen was in diepvriezen. Dit gaf onder meer aanleiding tot moeilijkheden tussen werkgevers en werknemers, waarover we het reeds in een vorige uitgave hadden. Bovendien de diepvrieszevisserij hebben we in Fécamps nog de industriële visserij en de kustvisserij. Wat de industriële visserij betreft, gaat ook deze achteruit ten voordele van Boulogne waar men over een meer aangepaste markt beschikt en over ruimer afzetmogelijkheden. Gaan verscheidene eenheden van Fécamps te Boulogne markten, dan komen ze toch nog altijd naar de thuishaven voor de onderhoudswerken en de bevoorrading.

DE AFZETMOEGELIJKHEDEN

De regering heeft beloofd tussen te komen bij de landen van de Europese Gemeenschap om de uitvoer van diepvriesprodukten te beaantwoorden. Verder werd een tussenkomst beloofd in de kosten van

stockage en werden maatregelen bestudeerd om het verbruik van diepvries- en gezouten zeevisprodukten te stimuleren. In dit verband laten de betrokken producentenorganisaties opmerken hoe weinig zorg men besteedt aan de bereiding van de gezouten- en diepvriesprodukten in sommige openbare instellingen zoals bv. het leger zodanig dat de afgezwaaide rekruten een zeer slechte herinnering mededragen van hun vismenu en dit menu uit hun burgerlijk leven bannen.

DE PLEZIERVISSERIJ

In Fécamps heeft men het verval van de visserijaktiviteit trachten op te vangen door de inrichting van de pleziervisserij. Deze aktiviteit heeft zich inderdaad in de laatste jaren tamelijk uitgebreid zodanig zelfs dat men in 1975 de capaciteit van de pleziervisserij zal opvoeren van 300 tot 500 plaatsen. Wat meer is er worden voor het ogenblik zelfs belangrijke werken ondernomen, gepatronneerd door de Kamer van Handel om een aanlegkaai te bouwen van 220 lengte voor deze vaartuigen, samen met een nodige parkeerterrein toe te voegen aan deze van het zeer recent Club-House.

Zijn deze pogingen om de havenaktiviteit van Fécamps te doen heropleven, zekere aanbevelenswaardig, dan nog is het treurig te noemen dat dit in vervanging dient te komen van een kwijnende visserijbedrijvigheid.

BERICHTEN EN INFORMATIES VAN DE REDERSCENTRALE

Onderstaande berichten gaan uit van het sekretariaat van de Rederscentrale. Voor de juistheid er van is de redaktie van ons blad niet verantwoordelijk. P. Vandenberghe.

NIEUWE RAAD VAN BEHEER GEINSTALLEERD

Vorige week donderdag 6 februari kwam de Raad van Beheer voor het eerst bijeen sinds de nieuwe beheerders voor Oostende door de buitengewone algemene vergadering van 24 januari werden aangesteld.

De heer RAYMOND BAUWENS werd opnieuw aangesteld tot voorzitter van de Raad. Ook de heer Eugène Vlietinck werd met unanimité tot ondervoorzitter herkozen, terwijl de heer André Van Lul als tweede ondervoorzitter werd aangesteld.

Het DAGELIJKS BESTUUR zal bestaan uit de heren R. Bauwens, L. Decroton, J. Deroose, J. Desaever, A. Naert, F. Vander Veen, E. Vlietinck en A. Wittevrongel, sekretaris.

Wij merken in dit verband op dat krachtens de nieuwe statuten al deze mandaten in principe voor één jaar gelden, voor de eerste maal wil dit zeggen tot aan de statutaire algemene vergadering van 1976. Deze personen zijn evenwel herkiesbaar.

ONZE VERTEGENWOORDIGERS IN DE BEDRIJFSRAAD

Gezien de mandaten in de schoot van de Bedrijfsraad voor de Visserij vervallen zijn, diende de Raad zich uit te spreken over de personen die de Rederscentrale in de Bedrijfsraad zullen vertegenwoordigen.

Volgende kandidaten werden aangeduid, dewelke aan de Minister van Economische Zaken zullen worden voorgedragen:

effektief lid:	plaatsvervangend lid:
C. Menu	F. Vander Veen
A. Van Lul	A. Wittevrongel
A. Utterwulghé	A. Hertsens
J. Verbeke	J. Deroose

ADVIESKOMMISSIE VISSERIJPROJEKTEN

Het betreft hier de commissie die bij K.B. werd opgericht, en waarin de drie categorieën vertegenwoordigd zijn (kustvisserij, middenslag- en hoogzevisserij).

Ingevolge het ontslag wegens gezondheidsredenen van één der leden, diende een nieuw mandaat te worden toegekend, zodat de samenstelling voor wat de vertegenwoordigers van de Rederscentrale betreft er als volgt uitziet:

effektief lid:	plaatsvervangend lid:
A. Van Lul (hoogzee)	P. Vincent
F. Serie (Kust)	J. Verbeke
A. Utterwulghé (middenslag)	F. Vander Veen

WERKGROEP „VISSERIJBELEID”

Zoals bekend werd van overheidswege de nadruk gelegd op het feit dat het bedrijf op geen steun meer moet rekenen wanneer niet herenigd wordt een eensgezinde standpunten naar voor kunnen worden gebracht.

Dit is inmiddels een voldongen feit en thans zal gewerkt worden om een soort saneringsplan ten behoeve van onze sektor op te stellen, waarin niet alleen een verzoek tot overheidsmaatregelen voorop zal worden gesteld maar dat tevens en vooral een voorstel zal omvatten om een methodisch en ordelijk beleid door de eigen private bedrijfsorganisatie te voeren.

De mensen die hieraan in de schoot van de Raad van Beheer hun medewerking zullen verlenen worden dan ook verenigd in betreffende werkgroep, die, benevens het sekretariaat, uit volgende leden is samengesteld: C. Menu, A. Utterwulghé, F. Vander Veen en A. Van Lul.

Er wordt reeds een eerste werkvergadering gehouden op vrijdag 14 dezer.

AFDELING „MIDDENKUST”

Sedert jaren bestaat in de schoot van de Rederscentrale een afdeling Oost- en Westkust, elk met een respectievelijke voorzitter.

De bestuursraden van deze afdelingen bereiden dan de besprekingen voor die aan de orde komen in de Raad van Beheer van de Rederscentrale en nemen een stadput in ten aanzien van de daarin te behandelen punten. Boven dien behandelen deze deze bestuursraden ook plaatselijke aangelegenheden.

Tot op heden zweefde Oostende daar als het ware tussen en daarom werd onder de Oostendse beheerders overeengekomen eveneens een afdeling Middenkust op te richten naar het voorbeeld van de Oost- en de Westkust, waarvan de bestuursraad bestaat uit de leden van de Raad voor Oostende en dat dezelfde taken heeft als de bestuursleden van de afdelingen Oost- en Westkust.

Het voorzitterschap van deze bestuursraad zal worden waargenomen door de heer Van Lul.

REAKTIE VAN MINISTER LAVENS

De Minister van Landbouw, de heer Lavens, heeft in hiernavolgend schrijven als volgt gereageerd op de hereniging:

„Ik kan U mededelen dat het mij plezier deed van U te vernemen dat nu uiteindelijk, na jaren van touwtrekkerij en intriges, de reders ter zeevisserij, op een democratische wijze weer in dezelfde beroepsvereniging scheep zijn gegaan zodat nu een zelfde koers kan worden gevaren.

In de overtuiging dat de visserij in het algemeen en elke reder in het bijzonder voordeel zal halen uit de herwonnen eenheid, groet ik U, hoogachtend.

A. Lavens.”

DE AFLOSSINGEN AAN DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ VOOR KREDIET AAN DE NIJVERHEID

Men zal zich nog herinneren dat ter gelegenheid van het onderhoud met Minister Lavens een aantal voorstellen werden gedaan om het bedrijf uit de moeilijke situatie te helpen redden.

Gezien één van de belangrijkste problemen een likwiditeitsprobleem is, een tekort aan beschikbaar geld, werd aangedrongen opdat de aflossingen van de sommen die jaarlijks aan de N.M.K.N. moeten worden betaald voor het aangegeane scheepskrediet, met één jaar zou worden verlengd ZONDER DAT DAARVOOR BIJKOMENDE INTRESTEN MOETEN WORDEN BETAALD.

Het is begrijpelijk dat men van overheidswege daarvoor geen algemene maatregel kan treffen en zomaar kan zeggen dat iedereen van dergelijke maatregel zou genieten, ook al verkeert hij niet in betalingsmoeilijkheden.

Dit zou inderdaad tot misbruiken leiden.

Daarom werd als regel gesteld dat de aanvragen individueel moeten geschieden en ook voldoende gemotiveerd moeten zijn, dus feitelijk de reden en de omstandigheden vermelden waarom men uitstel van betaling wenst.

DE REDERS WORDEN DERHALVE AANGERADEN ZICH TOT HET SEKRETARIAAT TE WENDEN, dat over alle bijkomende gegevens beschikt en dat behulpzaam zal zijn met het richten en formulieren van dergelijke aanvragen.

WELDRA OPLOSSING VOOR ONGEVALLENPREMIEREGELING?

Door een samenloop van omstandigheden (regeringswijziging, politiek, uitblijven van oprichting van het Technisch Comité, moeilijkheden in de schoot van het Beheerscomité te Brussel zelf, e.d.m.) bleef een oplossing voor een rechtvaardige spreiding van de ongevallenpremie over alle categorieën vissersvaartuigen abnormaal lang uit.

Thans lijkt het erop dat dan eindelijk toch een gunstige oplossing aan het probleem zal worden gegeven, en, alhoewel wij reeds februari zijn, is het logisch dat de nieuwe regeling wordt toegepast met terugwerkende kracht tot 1 januari 1975.

Wij menen trouwens dat sommige aspecten van de regeling die nu wordt toegepast en die door ons worden betwist, in strijd zijn met de wet. Wij zullen daarom ook niets onverlet laten om de nieuwe rechtvaardige regeling te trachten toe te passen met terugwerkende kracht tot 1 januari 1972, datum van het in voege treden van de nieuwe wet.

Op 17 februari a.s. zal het Beheerscomité (Brussel) van het Fonds voor Arbeidsongevallen een laatste bespreking wijden aan het voorstel van de Rederscentrale dat gunstig is geadviseerd door het Technisch Comité van het Fonds voor Arbeidsongevallen, om de premie te berekenen op de eigenlijke arbeidsdagen, d.w.z. de vaartdagen (en dus niet meer op de aangemonsterde dagen). De vaartdagen, de risikodragende dagen dus, zouden evenwel worden verhoogd met 1/5de van het aantal niet vaartdagen (zoals bv. ligdagen e.d.m.), omdat op dergelijke het risico van een arbeidsongeval tot die orde kan worden herleid.

Zoals gezegd moet het Beheerscomité zich daaromtrent nog definitief uitspreken.

DE AANGIFTEFORMULIEREN VOOR ONGEVALLEN

Alhoewel minder belangrijk is het toch eveneens vermeldenswaard en zal het ook velen genoegen doen dat het Beheerscomité akkoord is om voortaan (vanaf het eerste kwartaal van dit jaar) de aangifteformulieren door het personeel van de Dienst voor de Zeevisserij zelf (vroegere Gemeenschappelijke Kas) te laten invullen.

De reders zijn dus ook van deze taak verlost.

Wat tenslotte de boeten betreft wegens laattijdige betaling, kon ook hier resultaat worden bereikt in zoverre dat de kans groot is, dat het betreffend artikel van de wet zal worden gewijzigd, zodat het Fonds zou mogen afzien van boeten wanneer de reder aantoonde dat hij wegens behoorlijk bewezen overmacht onmogelijk zijn verplichting heeft kunnen nakomen binnen de gestelde termijn.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een aanvoer die ruimer was dan de laatste tijd gewoon geworden waren. Een marktbeeld dat we ontwend waren met vis tot halverwege de haringhalle en een verkoop die duurde tot na de middag. Dit dan vooral omdat er talrijke kanaalvangst aangeboden werden en dat het toch altijd wat langer duurt om een kanaalvangst te verkopen dan een vangst gul. Een tamelijk gevarieerde aanvoer dus met een overwicht van kanaalsoorten. Bij die kanaalsoorten zagen we nogal veel heek, verder steenschol, staart, gul, schol en wijting. De tongvangsten zijn groter aan het

BOKKENVISSERIJ!

worden vooral dan bij de plankenvissers. Dat de aanvoer van vis en tong niet allen te Oostende groter was blijkt wel uit de dalende prijzen. Prijzen die vooral op het einde van de maandagmarkt een «klets» kregen. Kleine heek vond toen geen afnemers meer, dinsdag werd op opnieuw tot 1.000 fr. de ben voor gegeven. Het blijkt dus wel dat een te grote aanvoer nog moeilijk kan verwerkt worden. Het is dus aangewezen dat er niet teveel op één dag aangevoerd wordt.

Door de zeer grote invoer van gul en kabeljauw uit Denemarken kregen onze vissers voor die soorten een prijs die vooroorlogs aandoet. Nog geen 20 fr. het kg voor mooie kabeljauw. De prijschommelingen zijn wel zeer groot in deze sektor. Spijgt voor one vissers die dit keer met een mooiere vangst dan de laatste kon gebracht worden, niet eens zoveel besomden. Velen waren dan ook ontgoocheld. De handel had het over een ontoereikende aanvoerverwachtingenlijst, waardoor ze teveel invoerden. Vooral maandag was de aanvoer groter dan voorzien. Men heeft het echter altijd over de aanvoerverwachtingen van Oostende, te Zeebrugge heeft men er geen en daar spreekt men niet over. Hier heeft men toch nog enig houvast. Het zal wel zo zijn dat er ineens, door een betere weer, veel vis over is die dan aan lage prijzen ingevoerd wordt. Anderzijds zal het ook wel waar zijn dat 't verbruik misschien iets gedaald is wegens de zeer hoge prijzen van de laatste maanden. Als het slecht gaat zal men doorgaans eerst bezuinigen op eten en dan op de lukse-artikelen. In elk geval is het een teleurstellende inzet van de vasten geweest, voor zover er van een vastenperiode nog kan sprake zijn.

De totale aanvoer bestond uit ongeveer 8.000 bennen vis en 22.000 kg tong. De opbrengst hiervan bedroeg slechts 11.133.030 fr.

GARNAALAAANVOER BLIJFT STIJGEN

Een aanvoer deze week die juist de 5.000 kg overschreed. De prijs is redelijk goed gebleven met een daling van de gemiddelde prijs tot 83 fr. (verleden week 86 fr.). De totale garnaalopbrengst beliep 421.391 fr. bij een aanvoer van 5.075 kg. De prijzen schommelden tussen 60 en 110 fr het kg. De vangsten zelf blijven aan de kleine kant. Alleen de grotere schepen geraken aan 100 kg en meer. Gemiddeld werd per schip iets meer dan 60 kg in de afslag gebracht.

GOEDE PRIJZEN VOOR

IJSLANDSE SOORTEN

Twee IJslanders zorgden in totaal voor 1.550 bennen vis. Veel was er dus niet. Het grootste gedeelte van die IJslandse aanvoer bestond uit rode zeebaars, van deze soort alleen reeds meer dan 700 bennen. Toch bleef de prijs redelijk goed en zelfs beter dan verleden week. Er werd inderdaad tussen 27 en 30 fr. voor betaald, het heeft meteen de reis van de beide schepen renderend gemaakt. Voor de O.216 werd het met 305

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

bennen zelfs 1.005.000 fr., voor het eerst 7 cijfers sedert het schip voor de nieuwe eigenaar vaart. Andere soorten werden goedkoper verkocht dan voorgaande week, toch lagen de prijzen hier flink wat hoger dan bij de vangsten van de andere schepen die later verkocht werden. Kabeljauw kreeg hier zelfs tot 28 fr. en gul bleef boven de 22 fr. Grote wijting haalde tot 1.370 fr. per ben en schelvis werd verkocht tussen 25 en 40 fr. Prijs die dinsdag bvb. veel lager lag en

ook op het einde van de maandag niet meer bereikt werd. Koolvis was schaars en kreeg rond de 22 fr. Schotse schol werd in redelijk ruime hoeveelheid aangevoerd, zodat 300 bennen. De prijs lag rond de 16 fr. wat gezien de algemene malaise nog een goede prijs mag heten. Hondstong kreeg van 37 tot 39 fr., kleine sortering viel echter van 17 naar 7 fr. Een goed resultaat ook voor de O.236 die het tot 936.000 fr. bracht met iets meer dan 750 bennen.

FLAUWE PRIJZEN

VOOR NOORDZEEVIS

Kunnen we ons nog verzoenen met de prijs die voor de haai aangevoerd van Noop Head, betaald werd, de prijs die bekomen werd voor kabeljauw, gul, schelvis, zee-wolf en vlaswijting was minder prettig om vernemen. Kabeljauw zakte onder de 20 fr. en dat is een prijs die zeer lange tijd niet meer genoteerd werd (gelukkig maar). Ook de schelvissoorten werden spotgoedkoop verkocht. De meeste soorten haalden zelfs geen 18 fr. meer. Zee-wolf draaide rond de 2 fr., vlaswijting was nog het minst onderhevig aan de prijsdaling en kreeg tussen 24 en 30 fr. Teleurstellende resultaten alleszins voor deze schepen die nochtans voor zeer mooie vis zorgden.

KANAALVIS AAN MINI-PRIJZEN

Een erg ruime aanvoer van kanaalvis kon zichtbaar zeer moeilijk verwerkt worden. Vandaar zeer sterk dalende prijzen in de tweede «ronde» waar kleine heek naar de opvangregeling werd verwezen, waar ook wijting en steenholk het niet meer deden en waar steenschol en gul, iek en kabeljauw aan weggeeprijzen verkocht werden. Alleen de rariteiten hielden stand, al werden ook hier dalende noteringen geboekt. Vooral de midden-sorteringen tong moesten er op het einde van de markt aan geloven. Toen zakte driekwarttong van 142 naar 135 fr. en kreeg bloktong nog amper 130 fr. Roggen deden het wel behoorlijk en noteerden tussen 17 en 42 fr. Erg weinig grote rog. Tarbot is duur gebleven met prijzen die rond de 150 fr. bleven schommelen voor de grote sortering. In totaal van het kanaal deze week ongeveer 2.600 bennen vis en 20.000 kg. tong. Erg weinig renderende cijfers.

ZIJ HADDEN PECH...

— Tijdens de garnaalvisserij hoorde men aan boord van de Z.348 twee harde kloppen op het achterschip. Bij nazicht stelde men vast dat de tussenas naar de schroefas gebroken was. Herstelling ter plaatse was onmogelijk. Er werd sleep-hulp gevraagd aan de Z.586 die het schip binnensleepte.

— Nadat de Z.324 Wielingen in het Kanaal gevist had moest het wegens zware storm in de haven van Milford gaan schuilen. Bij het terug uitlopen van de Engelse haven kreeg het schip een defekt aan de dynamo. Via Radio Ilfracombe zond de reder een elektriker naar Milford om de herstelling uit te voeren.

— In de Zeebrugse vissershaven kwam het tot een aanvaring tussen twee vissersvaartuigen. De B.604 Ibis lag in tweede rij langs de Z.497 die afgemeerd lag aan de Rederskaai. De B.604 manoeuvreerde om zee te kiezen. De B.604 kwam met zijn bakboord achtergalg in aanraking met de schoenen van de lok van de Z.497. De achterste schoen werd in twee gebroken.

— De Z.459 Brabo geraakte op de visserijgronden in een zware storm. Men liep naar Newlyn. Terug op de visserijgronden gekomen, sloeg het alarmsysteem van de motor aan en viel de oliedruk uit. Juist op een ogenblik dat men dicht tegen de rotsen liep. Via de radio van Lands End werd om sleep-hulp gevraagd door de Z.34 Twilight die in Newlyn lag. Na akkoord werd de Z.459 naar Newlyn gesleept en vandaar uit door de O.82 Mariner naar Oostende.

— Ter visserij draaide de motor aan boord van de Z.531 abnormaal. Na de motor stilgelegd te hebben, kon niets abnormaals worden gevonden. Niettemin werd via de radio sleep-hulp gevraagd aan de Z.465 die akkoord was en voor de opening zorgde.

— Aan boord van de Z.560 Viking van schipper Hubert Claeyns, is door een onbekende oorzaak en tijdens de nacht, het rook- en licht-signaal op de commandobrug langs stuurboordzijde en aan de reddings-boei, ontbrand. De verspreiding van de rook had de mening doen ontstaan dat er brand aan boord was. Dientengevolge kwam politie, rijks-wacht en ook pompiers ter plaatse, maar alles bleek loos alarm te zijn.

— Ter visserij kreeg de schipper van de Z.586 Mermaid een oproep van de Z.438 Kompas die met motordefekt af te rekenen had. Deze vroeg om sleep-hulp naar de thuishaven. De Z.586 lag toen op 10 mijl noord-noordwest van de Zeebrugse havendam. Na akkoord werden de boelen gewonden en koers gezet naar de Z.438 die naar de thuishaven op sleeptouw werd genomen.

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)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

10-2	23	324.720	9.140.990
11-2	8	96.040	1.943.530
12-2	1	2.110	48.510
	32	422.870	11.133.030

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

5-2	5	294	28.193	91,—	101,—
6-2	15	1.105	84.263	60,—	94,—
7-2	14	1.121	84.045	69,—	96,—
8-2	18	1.029	84.306	67,—	100,—
10-2	15	622	57.880	83,—	110,—
11-2	14	904	82.704	80,—	103,—
	81	5.075	421.391		

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

6-2	3	202	18.977	89,—	104,—
7-2	4	265	24.016	84,—	96,—
10-2	3	173	16.947	90,—	104,—
11-2	3	196	19.416	90,—	103,—
12-2	3	248	22.369	86,—	100,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

7-2	1	450	16.210
10-2	6	16.874	317.689
12-2	3	8.059	216.310

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

8-2	1	1.075	10.750	10,—	10,—
-----	---	-------	--------	------	------

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 6-2-1975

- O.81, IJsland
- O.229, Noordzee
- O.26, Noord
- O.239, Kanaal
- O.285, Kanaal
- O.83, Kanaal
- N.706, Kanaal
- O.66, Kanaal
- N.41, Kanaal
- O.274, Kanaal
- N.736, West

- O.198, Kanaal
- N.752, Kanaal
- N.720, West

ZATERDAG 8-2-1975

- O.306, Noordzee

MAANDAG 10-2-1975

- O.279, Kanaal
- Z.502, Kanaal

WOENSDAG 12-2-1975

- O.216, IJsland
- O.128, Kanaal

VRIJDAG 7-2-1975

- O.275, Kanaal

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)

OOSTENDE

MAANDAG 10-2-1975

Z.582	8	100	500	156.508
Z.424	8	150	1000	383.533
Z.435	8	100	200	108.335
Z.506	9	190	1000	531.103
Z.592	8	200	300	164.454
Z.559	10	200	200	205.548
Z.427	8	100	120	120.064
Z.574	8	100	1000	331.928
Z.569	8	60	500	174.100
Z.549	8	60	500	163.433
Z.431	8	100	500	110.336
Z.510	8	100	500	220.302
Z.537	8	100	800	114.788
Z.465	8	100	300	114.755
Z.576	14	200	1000	369.767
Z.563	8	300	60	88.431
Z.547	8	70	300	130.445
Z.599	8	60	200	81.522
Z.578	8	60	200	80.675
Z.588	8	50	200	11.660

DINSDAG 11-2-1975

Z.30	3	50	250	112.260
Z.526	12	350	1500	424.476
Z.484	15	140	1000	372.009
Z.405	15	160	1500	384.809
Z.546	11	220	250	199.170
Z.575	3	50	100	64.960
Z.460	5	40	100	77.880
Z.533	5	40	100	76.980
Z.429	9	70	1500	261.583
Z.570	3	40	50	48.194
Z.162	18	300	3200	805.981
Z.542	8	60	1000	244.050
Z.307	8	60	100	110.635

ZEEBRUGGE

MAANDAG 10-2-1975

IJSLAND				
O.216	18	800	—	1.005.485
O.236	18	750	—	936.790

NOOP HEAD

O.231	16	680	—	643.460
-------	----	-----	---	---------

NOORDZEE

O.309	14	320	—	300.160
Z. 62-562	14	650	—	640.920

KANAAL

N.159	16	100	500	169.100
O.35	15	180	860	357.330
O.128	13	200	400	456.010
O.114	17	100	3500	432.700
O.206	14	200	1400	283.680
N.705	16	200	500	289.390
O.118	14	270	900	339.860
Z.418	16	220	3600	651.870
O.232	15	200	300	208.470
O.180	16	100	2500	351.595
O.134	16	220	200	310.155
Z.596	11	150	2460	437.920

NOORD

Z.189	10	100	600	168.935
Z.421	8	160	900	286.850
Z.176	10	170	1600	362.555

WEST

N.45	9	200	—	220.285
O.69	10	220	—	195.720

DINSDAG 11-2-1975

KANAAL

O.243	16	220	600	352.490
O.135	16	250	800	362.545

NOORDZEE

O.217	10	380	—	321.005
N.3	8	350	—	287.315
O.312	8	135	—	129.750

WOENSDAG 12-2-1975

WEST

O.192	5	40	—	45.670
-------	---	----	---	--------

NIEUWPOORT

MAANDAG 10-2-1975

N.788	8.445	N.172	8.445
N.738	99.144	N.346	40.416
N.345	43.930	N.761	75.873

350 bennen, werden gelost, waarvan de grootste partij wijting was! Weinig tongen, welke ongesorteerd var 150 à 170 fr. kregen. Tarbot en andere rare visjes werden goed verkocht Alle, maar dan ook alle andere soorten waren goedkoop! Kabeljauw kreeg slechts van 2.000 à 2.400 fr. terwijl de gullen van 1.800 à 1.300 fr. kregen. De wijting kreeg voor de grootste soort, en extra-kwaliteit slechts 800 à 850 fr. de benne. Kleine wijting van 600 à 650 fr.! Platvis: grote 880, de drielingen 1.300 en 1.370, kleine visjes 680 en enkele bennen 950 fr.

De rogsoorten waren ook in dezelfde staat van de lage prijzen: de moers en tilten 1.900 en 1.800 fr., sloopstaarten 1.800 en 1.450 de benne. Zandschullen marcheerden ook al mee: 500 fr. voor de kleine en 700 fr. voor de grote! Weinig zeehonden en speurhaaien, die 1.300 fr en 1.500 fr. kregen. Ook de stekkers kregen een betere prijs (echter maar 4 bennen op de markt) die werden « gemiddeld » aan 1.100 fr. Dus de beginweek kenmerkte zich door lage prijzen voor: platvis, wijting, gulsoorten, zandschullen en rogsoorten! Veel andere soorten blijven er dan ook niet over, of 't zij kleine hoeveelheden!

WOENSDAG 12-2-1975

N.470	81.654	N.715	115.282
N.700	19.374		

Deze vaartuigen losten 8.000 kg. vis Er waren 375 kg. tongen, welke verkocht werden aan 100 fr. voor de lappen, tot 169 voor de 4d en de kleine 145 fr. Middenslag tarbotjes kregen 120 à 160 fr. Staarten 100 fr. Weinig kopen kabeljauw of gulsoorten, welke van 42 à 30 fr. de kg. kreeg. Platvis: de moeien 1½ fr. of opvangregeling, platvis 800, drielingen van 900 à 1.000 fr. Kleine platvis van 15 à 18 fr. Weinig wijting, welke dan ook 1.260 fr. voor de grote, en 1.100 fr. voor de kleine Rogsoorten waren er wel! De moerroggen van 1.950 à 2.200 fr. De tilten 1.510. Scherpstaarten 1.680 en de kleine 1.350. De grote rode soldaten van 1.850 à 1.500 fr., middenslag 1.000 fr. Doggen waren langs de lage kant: van 600 à 500 fr., terwijl de zehonden 850 fr. kregen. Vlissers (vlaswijting) werd gekocht aan ± 30 fr. de kg.

Zo was de woensdagmarkt.

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)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis			
Groot	.....	.....	36.—40.20
Middel	.....	.....	24.—27.40
Klein	.....	.....	16.—21.—
Kabeljauw	.....	.....	25.—28.—
Gul	.....	.....	20.—28.—
Wijting	.....	.....	11.—27.60
Schaat	.....	.....	23.—44.60
Zeebaars	.....	.....	27.40-30.—
Leng	.....	.....	32.40-46.80
Schartong	.....	.....	9.—18.60
Heilbot	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	19.—23.—
Hondstong	.....	.....	7.20-39.60
Zeeewolf	.....	.....	31.—
Staart	.....	.....	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	10-2-1975	11-2-1975	12-2-1975
Lappen	67,80-71,40	73,—75,40	.....
Grote	110 -116,4	110 -112,2	.....
3/4	150 -143,6	139 -141,4	.....
Blok	132 -150,6	139,2-143	.....
voor-kleine	119 -135,4	130 -132	.....
kleine	104,6—,—	104,6—,—	.....
slips	98,—,—	101 —,—	.....

Zeebrugge

Soorten	10-2-1975	11-2-1975	12-2-1975
grote	76,—77,—	79,—,—	.....
blok	89,—120	127 —,—	.....
fruit	155 -142	160 —,—	.....
schone kleine	158 -131	165 —,—	.....
kleine	138 -122	132 —,—	.....
tout petit	113 -130	127 —,—	.....
slips	103 -108	108 —,—	.....

Nieuwpoort

Soorten	10-2-1975	11-2-1975	12-2-1975
Tong I	150 -170	.....	94,—100
Tong II	150 -170	.....	143 -150
Tong III	150 -170	.....	150 -154
Tong IV	150 -170	.....	144 -169
Tong V	150 -170	.....	145 -164
Kleine	150 -170	.....	150 -154

PLADIJS

Oostende

Soorten	10-2-1975	11-2-1975	12-2-1975
Grote	14,40-16,—	14,40—,—	.....
grote iek	14,40-15,—	14,40-15,—	.....
kleine iek	14,40-15,—	14,40-16,80	.....
derde slag	14,40-17,—	15,—16,—	.....
platjes	12,40-14,—	12,40-13,—	29,40—,—

Zeebrugge

Soorten	10-2-1975	11-2-1975	12-2-1975
I	14,25—,—	14,25—,—	.....
II	14,25—,—	14,25—,—	.....
III	14,25—,—	14,25—,—	.....
V	14,40—,—	15,—,—	.....
IV	12,60-13,—	13,—15,—	.....

Nieuwpoort

Soorten	10-2-1975	11-2-1975	12-2-1975
Moeien	17,—,—	.....	16,—,—
grote pladijs	26,—28,—	.....	20,—,—
drielingen	14,—20,—	.....	18,—,—
platjes	.....	.....	.....

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 14-2-1975

KANAAL : O.224 met 200 bennen vis en 200 kg. tong ; Z.34 met 100 bennen vis en 4.000 kg. tong.

MAANDAG 17-2-1975

IJSLAND : O.316 met 1.000 bennen, t.t.z. 150 b. kabeljauw en gulden, 50 b. koolvis, 100 b. schelvis en totten, 600 b. rode bonen, 100 b. lengen.

O.202, O.129, O.334.
NOORDZEE : O.94.
KANAAL : O.123, O.369, O.141, Z.499.
WEST : N.719, N.723, N.40, N.715.

DINSDAG 18-2-1975

IJSLAND : O.317 met 1.200 bennen.
NOORDZEE : O.282.
WEST : N.736.
KANAAL : O.254.

WOENSDAG 19-2-1975

KANAAL : O.181.
NOORDZEE : O.229.
WEST : N.720.

OOSTENDE - DOVER/1

FOLKESTONE ZEEVAARTLIJNEN Uurtabel der overvaarten

VOOR DE WEEK VAN
16 TOT 22 FEBRUARI 1975

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks : alle dagen te 07u40 (x), te 10u15 en te 14u45 (x).

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

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

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone : alle dagen te 01u15 (x) en te 05u05 (x).

Afvaarten uit Dover Eastern Docks : alle dagen te 00u30 (x), te 09u30 (x) en te 17u25 (x).

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

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

SCHIPPER DICK TAYLOR

De kleine geschiedenis van schipper Dick Taylor van de C.S. Forester mag wel even worden verteld.

Schipper Taylor heeft de kerstdagen in een IJslandse gevangenis, op 3 mijl van Reykjavik, doorgebracht. Hij had 1 maand gevangenisstraf opgelopen voor illegale visserij in de IJslandse wateren en voor het bieden van weerstand bij zijn arrestatie. Wegens zijn goed gedrag kreeg hij evenwel 10 dagen strafvermindering, zodat hij slechts 20 dagen moest „zitten”. Juist vóór Nieuwjaar was hij terug thuis in Hessle bij Hull.

Hoe zijn verblijf in de gevangenis verlopen was ? Iedereen was goed en vriendelijk voor hem geweest, verklaarde hij. Met kerstmis kreeg hij veel geschenken en veel wenskaarten uit alle streken van IJsland. Hij vond het een bewijs dat hij in IJsland vele vrienden heeft.

Wat hij zoal kreeg ? Hij kreeg wijn, dozen met suikergoed, sokken en dassen. De wijn mocht hij in zijn cel niet opdrinken en nam die dan ook mee naar huis. De chocolade verdeelde hij onder zijn 5 medegevangenen en enkele andere giften schonk hij aan kerkelijke organisaties.

Hoe hij zijn tijd doorbracht ? Met lezen. De boeken werden hem door de Britse Ambassade bezorgd.

Zijn kerstmenu bestond uit gerookt lamsvlees. En dat beviel hem uitermate goed.

Hij kreeg ook bezoek van de bevelhebber van het schip Thor. Deze man had hem doen arresteren. Hiermede toonde de man dat hij geen wrokgevoelens had en hij moest toch ook zijn job doen, vond Taylor. Hij kreeg van hem een IJslandse wollen trui en Taylor beschouwde dit als een mooi gebaar en een bewijs van de vriendelijkheid van vele IJslanders. Alles was nu vergeten.

Taylor was blij de beslissing tot gevangenisstraf genomen te hebben. De suspense was nu voorbij. Had hij dit niet gedaan, dan had hij nooit meer een IJslandse haven mogen binnenlopen bv. met een gekwetste mede-opvarende of met schade aan het schip. Dit risico wilde hij niet lopen. Hij verkoos zijn straf, verwierp hoger beroep en wilde dat zijn „zaak” zo vlug mogelijk voorbij zou zijn. Om met het nieuw jaar met een nieuwe lei te kunnen beginnen.

Taylor hoopt nu terug naar zee te kunnen gaan. Als wat en met wie ? Dit staat nog niet vast, zei schipper Taylor.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort
	10-2-1975	10-2-1975	11-2-1975	11-2-1975	12-2-1975	12-2-1975	12-2-1975
Tarbot : groot (123)	149 -160,8	165 —,—	140 -151,6	180 —,—	—,—	—,—	210 —,—
middel (123)	110 -121,4	68,—95,—	120 —,—	80,—120,—	—,—	—,—	120 —,—
klein (123)	90,—,—	50,—,—	—,—	60,—,—	—,—	—,—	120 —,—
Griet : groot (123)	74,—79,60	60,—80,—	75,—,—	80,—,—	—,—	—,—	85,—115,—
middel (123)	52,—,—	48,—50,—	—,—	70,—,—	—,—	—,—	—,—
klein (123)	13,—24,80	45,—47,—	—,—	60,—,—	—,—	—,—	—,—
Schelvis : groot	13,—15,60	—,—	25,—,—	18,—21,—	—,—	—,—	—,—
middel	9,60-15,—	—,—	12,—15,40	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	41,—54,—	—,—	46,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Heek : groot	16,—30,20	—,—	22,—32,—	—,—	—,—	—,—	—,—
middel	6,—11,40	—,—	16,—22,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Lom	24,—30,80	—,—	22,—26,20	—,—	—,—	—,—	—,—
Leng	16,—47,—	—,—	19,—46,20	—,—	37,60,—	—,—	—,—
Rog (I)	40,—47,80	52,—,—	40,—47,20	—,—	—,—	—,—	—,—
Keilrog (123)	—,—	36,—42,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Rog (23)	—,—	30,—31,—	—,—	—,—	—,—	—,—	38,—40,—
Tilten (23)	—,—	30,—45,—	—,—	—,—	—,—	—,—	36,—,—
Scherpstaart (23)	—,—	23,—35,—	—,—	—,—	—,—	—,—	37,—,—
Halve mans (23)	—,—	30,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	30,—,—
Teelt (2)	—,—	5,—13,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Katrog (2)	17,—24,—	26,—,—	18,—20,—	31,—,—	—,—	—,—	44,—48,—
Kabeljauw	—,—	24,—29,—	—,—	27,—,—	—,—	—,—	45,—,—
Gul (groot)	14,—24,40	19,—24,—	11,—22,20	20,—26,—	—,—	—,—	26,—36,—
Gul (middel)	—,—	16,—,—	—,—	16,—,—	—,—	—,—	28,—36,—
Gul (klein)	55,—113	—,—	70,—92,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Hozemondhamme	26,—,—	15,—18,—	17,80,—	15,—17,—	—,—	—,—	16,—17,—
Wijting : groot	11,—,—	11,—13,—	11,—,—	12,—,—	—,—	—,—	12,—13,—
klein	6,—14,20	10,—12,—	—,—	9,—10,—	—,—	—,—	10,—16,—
Schar	6,—42,—	11,—55,—	14,—28,—	35,—38,—	—,—	—,—	25,—,—
Steenchof	8,60-24,—	—,—	17,—21,—	26,—28,—	—,—	—,—	30,—,—
Zeehaai	6,80-13,—	—,—	6,80-8,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Hondshaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Doornhaai	81,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pieterman	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Makreef	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Horsmakreef	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeekreeft	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schaat	22,—36,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeebaars (klipvis)	—,—	—,—	—,—	—,—	19,80,—	—,—	—,—
Kongeraal	6,80-10,—	—,—	6,80-9,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schartong	10,—52,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Volle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Ijle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Haringshaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Steenholk	3,60-5,—	—,—	5,—6,—	—,—	9,40,—	—,—	—,—
Heilbot	140 —,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Kooivis	16,—21,20	—,—	17,—19,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Steur	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeewolf	23,—26,80	—,—	23,—25,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pollak	24,—34,—	—,—	25,—30,40	—,—	—,—	—,—	—,—
Zonnevis	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koningsvis	—,—	—,—	—,—	—,—	75,—,—	—,—	—,—
Vlaswijting	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeeduivel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schotse schof	—,—	8,—31,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeehond	—,—	10,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	26,—,—
Bot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	3,—,—
Rode Poon (roobaard)	—,—	—,—	35,—37,60	—,—	25,60,—	—,—	4,—,—
Grauwe Poon (knorh.)	14,—,—	—,—	—,—	13,—,—	—,—	—,—	30,—,—
Rode Knorhaan	20,—46,—	—,—	20,—46,—	—,—	22,80-45,—	—,—	20,—,—
Posten	—,—	5,—8,—	—,—	4,—6,—	—,—	—,—	—,—
Langoesten (midden)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
(klein)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 5 februari werd aangevoerd: 1350 kg tong, 30 kisten tarbot en griet; 1342 kisten kabeljauw; 775 kisten koolvis; 30 kisten schelvis; 532 kisten wijting; 61 kisten schar; 396 kisten schol; 59 kisten haring; 296 kisten diversen.

Prijzen in guldens:
Per 1 kg: grote tong 10.38-9.46, grm. tong 13.11-12.62, kin. tong 13.32-12.81; tong 1 12.36-11.92; tong 2 10.72-10.10; tarbot 13.49-12.82.

Per 40 kg: lom 30, leng 60, poontjes 60, lever 70-60, steenbolk 40-27, tarbot 480-215, griet 228-160, kabeljauw 1 63-48, kabeljauw 2 81-57, kabeljauw 3 81-56, kabeljauw 4 81-56, kabeljauw 5 74-37, blanke koolvis 92, koolvis 1 46-41, koolvis 2 46-32, koolvis 3 48-43, koolvis 4 38-35, schelvis 1 124, schelvis 2 88-70, schelvis 3 40, schol 1 43-39, schol 2 59-48, schol 3 65-54, schol 4 80-67, wijting 3 53-30, haring 2 42-35, schar 79-39, bot 17-16, tongschar 204-168, ham 120.

De besommingen waren:
KW.170 f 42.400, SCH.123 f 4.860, GO.26 f 11.300, GO.36 f 10.300, UK.218 f 4.640, VD.6 f 20.900, VD.25 f 1.960, WR.226 f 25.200, IJM.18 f 620, UK.7-159 f 7.930, UK.17-56 f 8.040, UK.23-48 f 8.940, UK.135-145 f 8.000, UK.200-234 f 2.470, UK.208-236 f 12.800, VD.19-73 f 8.200, VD.24-89 f 2.370, YE.25-ZL.6 f 1.410.

De aanvoer was vrijdag 7 febr. in IJmuiden was: 39 schepen, 12.400 kg tong, 142 kisten tarbot en griet, 1092 kisten kabeljauw, 1220 kisten koolvis, 27 kisten schelvis, 811 kisten wijting, 1662 kisten schol, 115 kisten schar, 3 kisten haring, 799 kisten varia...

Prijzen in guldens:
Per 1 kg: grote tong 9.70-8.09, middel tong 11.20-10.63, klein middel tong 11.54-11.03, tong 1 10.27-9.30, tong 2 8.82-8.33, tarbot 13.94-12.21, heilbot 10.89-10.80, zalm 8.26.

Per 40 kg: tarbot 330-103, griet 213-129, kabeljauw 1 70-52, kabeljauw 2 80-53, kabeljauw 3 74-52, kabeljauw 4 71-56, kabeljauw 5 72-29, koolvis 1 43-37, koolvis 2 44-37, koolvis 3 45-39, koolvis 4 40-24, schelvis 2 86, schelvis 3 84-82, schol 1 41-32, schol 2 57-43, schol 3 65-52, schol 4 71-56, wijting 3 45-25, haring 1 35, schar 56-20, tongschar 173-125, steenbolk 27-20, lever 56-40, leng 53-50, ham 296-230.

Besommingen:
GO.5 f 18.500, GO.9 f 12.700, GO.21 f 15.400, HD.17 f 19.400, HD.21 f 3.100, UK.1 f 15.300, VD.243 f 76.800, VD.25 f 900, KW.4 f 6.300, KW.49 f 59.000, KW.106 f 3.300, KW.195 f 23.900, WR.7 f 18.000, WR.1 f 3.420.

Spanvissers:
UK.6-186 f 5.510, UK.18-115 f 10.600, UK.200-234 f 2.120, VD.19-73 f 1.270, YE.25-ZL.6 f 1.840.

Aan de maandagmarkt van 10 februari werd aangevoerd: 16.860 kg tong, 210 kisten tarbot en griet, 2105 kisten kabeljauw, 1084 kisten koolvis, 85 kisten schelvis, 1837 kisten wijting, 4601 kisten schol, 305 kisten schar, 9 kisten haring, 746 kisten diversen.

Prijzen in guldens:
Per 1 kg: grote tong 7.72-7.31, grm. tong 10.17-9.68, kin. tong 39-9.63, tong 1 9.63-9.19, tong 2 9.27-8.38, tarbot 10.42-9.87, zalm 9.—.

Per 40 kg: tarbot 320-106, griet 172-101, kabeljauw 1 72-42.40, kabeljauw 2 64-42.40, kabeljauw 3 58-42.40, kabeljauw 4 60-46, kabeljauw 5 52-36, koolvis 1 35-27.20, koolvis 2 33-29, koolvis 3 44-34, koolvis 4 40-31, schelvis 1 84, schelvis 2 120, schelvis 3 84, schelvis 4 65-42, schol 1 40-31, schol 2 46-35, schol 3 62-46, schol 4 68-45, wijting 3 45-27.20, wijting 4 28-22.20, haring 2 24, schar 45-16, tongschar 121-106, kleine kuit 72-66, steenhok 22-20, bot 18-16 en lever 17-10.

De besommingen waren:
KW.4 f 2.400, KW.11 f 27.000, KW.22 f 24.000, KW.25 f 25.000, KW.29 f 11.900, KW.34 f 19.600, KW.44 f 5.600, KW.81 f 4.400, KW.88 f 21.000, KW.113 f 14.000, KW.117 f 21.600, KW.145 f 23.200, KW.149 f 9.800, KW.150 f 12.200, KW.152 f 7.000, KW.153 f 6.500, KW.174 f 7.700, KW.185 f 410, KW.187 f 13.700, KW.189 f 24.000, KW.213 f 5.000, KW.214 f 9.800, KW.217 f 12.400, KW.221 f 11.800, KW.226 f 11.600, VL.7 f 7.500, VL.115 f 50.300, VL.153 f 7.900, SCH.256 f 14.600, IJM.23 f 26.700, IJM.30 f 28.300, IJM.94 f 3.500, IJM.115 f 30.100, IJM.154 f 12.400, IJM.207 f 6.200, IJM.209 f 6.100, UK.1 f 10.600, UK.95 f 39.000, UK.295 f 2.000, WR.57 f 25.500, UK.6-186 f 5.800.

Aan de dinsdagmarkt 11 febr. werd aangevoerd: 5.950 kg tong; 63 kisten tarbot en griet; 596 kisten kabeljauw; 4.186 kisten koolvis; 160 kisten schelvis; 836 kisten wijting; 1.260 kisten schol; 3 kisten haring; 37 kisten schar; 297 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS.

Per 1 kg.: grote tong 7.41-6.99; groot-middel tong 9.96-9.52; klein-middel tong 9.69-9.47; tong één 8,62-8,07, tong twee 7,59-7,18; tarbot 9,32-8,98; zalm 10,80.

Per 40 kg.: leng 55-43; lever 36,34; poontjes 63,29; schartong 63-47; haring één 36,80; tongschar 127-104; schar 65-31; wijting twee 43-30; wijting drie 43-27,20; wijting vier 17; tarbot 291-134; griet 205-121; kabeljauw één 76-50; kabeljauw twee 71-45; kabeljauw drie 68-42; kabeljauw vier 72-41; kabeljauw vijf 67-42; koolvis één en twee 29-27,20; koolvis drie 30-27,20; koolvis vier 36-30; schelvis één 98-84; schelvis twee 112-72; schelvis drie 69; schelvis vier 78-41; schol één 39,20; schol twee 48-42; schol drie 52-45; schol vier 57-48.

De besommingen waren: VL. 34 f 32.700, KW. 15 f 50.900, KW. 42 f 69.900, KW. 55 f 16.800, KW. 135 f 5.400, KW. 172 f 8.500, KW. 175 f 30.200, SCH. 117 f 13.800, IJM. 29 f 24.000, UK. 186 f 1.570, UK. 135 en UK. 145 f 7.200, VD. 46 en VD. 61 f 1.790, YE. 25 en EL. 6 f 1.130.

**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

Produktschap voor vis weer toegekend

Geheel volgens de traditie heeft het Produktschap voor Vis en Visproducten in Den Haag opnieuw de prijzen toegekend aan schippers van vissersvaartuigen, die in de periode van 1 november 1973 tot en met 31 oktober 1974 de best verzorgde zeevis en (of) haring hebben aangevoerd. Dit geschiedde als volgt

Produktschapprijs voor de best verzorgde verse zeevis en verse haring, aangevoerd door een vissersvaartuig van 50 tot 240 brt., met een bemanning van vijf tot en met zeven man en in tenminste dertig reizen.

In IJmuiden: schipper P. Hoek jr. van de koter KW 214 „Agatha” van rederij P. Hoek.

In Scheveningen: schipper C. Kuytt van de koter KW 124 „Sursum Corda” van rederij Gebr. Kuyt-Haze-noot.

In Urk: schipper W. de Vries van de koter UK 64 „Wouter en Klaas” van rederij H. De Vries en Zn.

Produktschapprijs voor de best verzorgde verse zeevis en verse haring,

aangevoerd door een vissersvaartuig van 240 brt of meer, met een bemanning van acht of meer, in tenminste twintig reizen:

In IJmuiden: schipper D. van Duivenvoorde van de trawler VL 110 „Michiel Jan” van rederij W. Kwakkelstein B.V.

In Scheveningen: schipper H. Klein van de trawler SCH 147 „Johanna” van rederij Johanna b.v.

Produktschap voor de best verzorgde gezouten haring bij een hoeveelheid van tenminste tweeduizend kantjes, aangevoerd door een vissersvaartuig in tenminste acht reizen:

In Vlaardingen: schipper C. Roelvelde van de trawler VL 105 „Eli-sabeth” van de rederij W. Kwakkelstein B.V.

In Scheveningen: schipper J. Westerduin van de trawler SCH 307 „Margaretha” van de rederij Jac. den Dulk en Zn., B.V.

In Katwijk aan Zee: schipper K. van der Plas van de trawler KW 42 „Rijnmond V” van de rederij en haringhandel N. Parlevliet jr., B.V.

Visaanvoer te Den Helder

Week van 3 tot en met 8 februari 1975

Nadat op maandag nog een tiental grote kotters die zaterdag daarvoor te laat waren voor de zaterdagmarkt, hadden gelost, moest het in de voorweek vooral van de kleinere kotters komen.

En deze kleinere kotters zijn voor het merendeel overgeschakeld op de kabeljauwvangst, hetzij dat ze (kabelen) hetzij in (span).

De vangsten van deze visserij waren zeker in de voorweek niet overvloedig. De aanvoer van de grote kotters, die door de wel zeer grote scholaanvoeren (grotendeels schommelend rond de 9 à 10.000 kg per koter) niet allemaal konden lossen omdat de vishal (vol) was.

En door deze grote aanvoeren, en door het feit dat voor het merendeel de grote soorten schol doordraaiden, waren de prijzen van de schol, met uitzondering van de kleinste soorten die nog wel redelijk waren, niet om over naar huis te schrijven.

De tongvangsten, hoewel iets beter dan de voorgaande week waren ook nog bepaald niet groot, de hoogste aanvoerder bracht ruim 1.400 kg. mee.

De prijs van de tong bleef hierdoor op een redelijk niveau en varieerde van rond de f 9,60 f 10,— per kg voor de gemiddelde aanvoer.

Een der hoogste besommsers voerde ruim 12.600 kg vis aan, waarvan 10.270 kg schol en 1.085 kg tong voor een totaalbesomming van ruim f 26.800,—.

Een andere koter bracht het voor ruim 14.000 kg vis, waarvan 11.670 kg schol en 1.281 kg tong tot een besomming van ruim f 28.000,—.

Nog 17 andere kotters wisten eveneens een besomming aan te voeren die uitkwam boven de f 20.000,—

Door 93 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

37.338 kg	TONG	f 375.431,20	van f 1353	f 755
13.326 kg	TARBOT	f 92.088,61	van f 1357	f 321
339.300 kg	SCHOL	f 408.385,08	van f 196	f 098
89.820 kg	KABELJAUW	f 124.120,88	van f 320	f 061
4.016 kg	GRIET	f 13.551,24	van f 450	f 196
10.495 kg	SCHAR	f 9.758,92	van f 165	f 066
26.805 kg	WIJTING	f 21.229,49	van f 141	f 073
1.112 kg	TONSCHAR	f 3.816,44	van f 382	f 229
880 kg	STEENBOLK	f 497,63	van f 090	f 024
18.530 kg	BOT	f 4.002,65	van f 041	f 018
440 kg	ROG	f 431,63	van f 131	f 023
50 kg	KOOLVIS	f 59,00	van f 140	f 113
1.939 kg	LEVER en KUIT	f 1.533,89	van f 128	f 021
179 kg	DIVERSEN	f 445,41	van f	f
544.230		1.055.352,07		

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

De vissers kunnen voor hun PUNTEN hiernavolgende beschermkledij bekomen :

KNIELAARS	225 pt	ZUIDWESTER (lange kap)	165 pt
LAARS gevoerd met wol	385 pt	OLIE-HEMD zonder kap	510 pt
DIJLAARS	640 pt	met kap	670 pt
HEUPLAARS	810 pt	OLIESCHORT	290 pt
OVERALL blauw goed - maat 50 tot 56	470 pt	OLIEBROEK met bretels	365 pt
maat 58	540 pt	GUTTERS	50 pt
BROEK blauw goed	250 pt	AIRCOAT BROEKEN	415 pt
VEST blauw goed - maat 48 tot 56	260 pt	broeken met bretel	
maat 58	275 pt	maat 42 - 56	565 pt
BROEK met borststuk - maat 48 tot 56	305 pt	58 - 60	620 pt
maat 58	345 pt	JUMPERS aircoat	425 pt
JUMPERS blauw goed			
small en medium	250 pt		
large	255 pt		
extra-large	265 pt		

Deze punten zijn ALLEEN om te zetten bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende, bij HAND IN HAND ZEEBRUGGE.

Ook nog in deze magazijnen te verkrijgen

aan zeer goedkope prijzen

ANDERE WERKKLEDIJ VOOR VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

KEUKENHANDDOEKEN blauw	42 fr.	WOLLEN DEKENS	320 fr.
Prachtige KEUKENHANDDOEKEN		MESSEN PIJKENAAS	130 fr.
Cristal	31 fr.	PRISMAKIJKERS	1.525 fr.
Boilo	42 fr.	REDDINGSVESTEN	875 fr.
SPONSHANDDOEKEN blauw	27 fr.	UURWERKEN met stuurwiel	2.650 fr.
VAATDOEKEN	10 en 18 fr.	BAROMETER met stuurwiel	1.975 fr.
Radical DETERGENTZEEP - 1 liter	25 fr.	UURWERKEN elektrisch	2.250 fr.
LEVIS VERF - alle kleuren	148 fr.	BAROMETER	1.500 fr.
REGENKLEDIJ (broek en vest)	450 fr.	DUFFLE COATS grijs en groen	800 fr.
		echte engelse, blauw	1.250 fr.
		extra	1.520 fr.
		DUFFLE COATS gevoerd	1.690 fr.
			1.820 fr.
		WERKSCHOENEN - anti-slip & versterkte top	
		laag model	635 fr.
		hoog model	660 fr.

In deze prijzen is de B.T.W. niet begrepen

Alle aannemers, industriëlen en werkgevers die aan hun volk werkkledij moeten geven, kunnen voortaan, aan zeer voordelige prijzen, die aanschaffen bij de Rederskoöperatieven zich wenden :

S. C. A. P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE
Tel. (059) 70 29 51 - 70 09 31 - 70 09 32

HAND IN HAND

REDERSKAAI, ZEEBRUGGE
Tel. (050) 44 41 17

109



HULP in NOOD

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.