



het
visserijblad

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	565 pt
maat 58	275 pt	maat 42 - 56	620 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



het visserijblad

Vrijdag 28 februari 1975 — Nr. 9

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

DE HULP AAN DE VISSERIJ EN DE E.E.G.

Tussenkomst van de Franse en Hollandse regeringen

WAAR WIJ ZIEK ZIJN

In ons vorig nummer hebben we er op gewezen dat de toestand in de Belgische visserij zeer slecht wordt. Verschillende reders hebben hun schepen opgelegd, een paar anderen zijn reeds failliet verklaard en nog veel anderen zitten met honderd duizenden franken schuld.

Als we dan anderzijds zien in welke mate de Hollandse regering voor 1974 is tussengekomen voor de brandstof, nl. 42 centiemmen van 1-1-1974 tot 1-8-1974 en 72 centiemmen vanaf die datum tot 31-12-1974 en dat vergelijk met wat de Belgen, gelukkig nog dank zij de tussenkomst van de minister van Landbouw en zijn departement kregen, dan mogen we zeggen dat de Belgische visserij stiefmoederlijk behandeld werd en dat ons departement van Economische Zaken tot nu toe, in tegenstelling met wat ons gepredikt werd, alleen de grote brandstofmaatschappijen heeft bevoordelgd. Immers de maximum prijzen zijn vastgelegd. Dat wil zeggen dat de kleine verdeler en verbruikers, zowel te lande of ter zee, de maximumprijzen moeten of zullen betalen en dat grote maatschappijen en grote reders veel lager prijzen toebedeeld worden, zodat de werkelijk benadeelden de kustvisser en de middenslagreders zijn, die geen grote hoeveelheden ineens afnemen.

EN ER IS MEER

Een reder die veel schulden af te korten heeft en dus zwaar in het krijt staat bij zijn leverancier, moet meer per liter betalen dan een ander, die het geluk heeft zijn brandstof nog te kunnen betalen.

Er zijn zelfs reders die vooraf hun mazout betalen, maar hun andere schulden laten oplopen, om bij andere leveranciers een put te maken.

Vorige week vergaderde de E.E.G. commissie om de toestand te bespreken vooral als gevolg van de opstandige beweging van de Franse Visserij. De Franse vissers hadden reeds een paar weken geleden bedreigingen laten kennen.

Vorige week dinsdag, geen voldoening bekomen hebbend, begonnen ze met een blokkade van Boulogne om de woensdag ook te Duinkerke, Dieppe, Le Treport en Calais, hetzelfde te doen. Ook vrachtwagens met vis uit België en Holland werden tegengehouden en de ladingen werden eenvoudig op de weg gegooid.

Dat onze Belgen op gebied van solidariteit daar een lesje aan nemen. Deze vissers vegen hun zolen aan de E.E.G. verbintenissen en eisen de stopzetting van de invoer uit Denemarken en Holland.

Dergelijk standpunt bijtreden is onvereenigbaar met het gezond verstand en de Europese gedachte, maar ze heeft aanleiding gegeven op Frans nationaal vlak, tot een financiële steun.

Donderdag immers heeft de Franse minister van Vervoer, Marcel Cavaille, na vijf uur onderhandelen met de vertegenwoordigers van vissers en reders, er in toegestemd het subsidiebedrag dat aanvankelijk op 28 miljoen Franse nieuwe frank was gesteld tot 63 miljoen frank te verhogen, wat gelijkstaat met meer dan 500 miljoen Belgische frank.

Weliswaar is de Franse visserijvloot veel groter dan de Belgische, maar bij het Franse koren, zit ook geweldig veel kaf aan de kusten, welke nauwelijks zelfs als artisanale kan bestempeld en eerder onbeduidende bootjes mogen genoemd worden.

ZEER GOEDKOPE VIS

Het is anderzijds een feit dat de prijzen van de vis, vergeleken bij vorig jaar en twee jaar geleden, veel lager liggen, niettegenstaande de aanvoer ook een paar miljoen kg lager lit en de invoer noch de uitvoer zijn verhoogd.

We beleven in Europa, dus ook in België, een economische recessie, waaruit blijkt dat er minder verbruik is van vis omdat ze te duur is voor de beurs van burger en werkmans en eieren, kip en konijn toelaten veel goedkoper te leven.

Daarenboven zitten in Duitsland, Engeland, Denemarken en Noorwegen enorme stocks diepgevroren vis.

HOE VERKLAART MEN ANDERZIJDS DAT DE VIS IN FRANKRIJK ZEER GOEDKOOP IS ?

Eerst en vooral is Frankrijk een landbouwwild, waarvan de voortbrengst groot en goedkoop is, (vee, pluimvee, eieren, enz.....)

De weken die voorbij zijn en deze die kwamen zijn daarenboven gekenmerkt door geweldig veel verlofdagen, waarvan een week naar het Zuiden, een week te Parijs en omgeving en een week in het Noorden in carnaval en sneeuw. De sneeuwvakanties beginnen meer en meer ingang te vinden, bijgevolg enorm minder verbruik en een grote weerslag op de markt.

Met al deze factoren en vooral met de geweldige economische recessie in gans Europa, dient rekening gehouden bij het verbruik van vis.

Weliswaar is er, zoals we reeds schreven, een minimumprijs. MAAR DIE IS GEEN LEEFBARE PRIJS VOOR DE VISSERIJ EN ALLEEN EEN BODEM OM ERGER TE VOORKOMEN. DEZE BODEMPRIJS IS NOOIT BEHOORLIJK AANGEPAST.

VIS IS AAN DE BRON VEEL GOEDKOPER DAN VLEES. Het volstaat vast te stellen dat veertien dagen geleden meer dan 50 duizend kg verse Deense kabeljauw op de Oostendse markt geen 24 fr. per kg haalde om ze dan achteraf in winkels aan 80 tot 100 fr. te zien verkopen, om te zeggen dat hier een leemte, een vraagstuk op te lossen is. Deze week had men levend verse kabeljauw ter vismijn niet hoger dan 20fr per kg. De prijs tussen visser en verbruiker moet beter kunnen opgevangen. Hoe ?

Waar zijn de groot-warenhuizen ? Heeft men met deze reeds op hoog niveau onderhandeld.

Hebben de verantwoordelijken voor de propaganda voor een groter visverbruik daaraan reeds gedacht en onderhandeld ? Waar blijft de Rederscentrale om langs TV en Radio de aanvoeren van bepaalde soorten en hun prijzen bekend te maken zoals in Frankrijk ? Er wordt veel gepraat, maar weinig gehandeld.

Want het is niet de grossist aan de kust welke dient de steen gegooid. Het zijn de talrijke en zware onkosten van lonen, vervoer, verpakking en weten wat met het overschot doen, welke problemen stellen, welke alleen op hoog en omvangrijk niveau kunnen besproken en tot een beter resultaat kunnen leiden in het belang van het verbruik en de visser.

Ondertussen zijn we niet alleen benieuwd te weten wat op E.E.G. vlak zal gedaan worden om ook de minimumprijs te verhogen en de rederij leefbaar te houden, maar zal België nog lang wachten om zijn visserij er bovenop te houden ?

Of zullen we wachten tot de helft van de reders een put heeft gegraven waaruit ze niet meer kunnen gered worden.

Onze Rederscentrale schijnt ook nog steeds te dokteren aan een witboek, aan het verdelen van verantwoordelijkheden en lijdt ondertussen geweldig aan daadkracht, hoe goed de bedoelingen ook kunnen zijn van de weinigen die er zich voor willen inspannen.

Maar daarmee is de visserij niet gered.

P. VANDENBERGHE

ZEEBRUGGE: DIEP - SLIKHAVEN

Men schrijft ons :
Sinds jaren ijvert stad Brugge op dat Zeebrugge zou uitgebouwd worden tot een diepzeehaven.

Men verwijt zelfs Antwerpen deze uitbouw te boycotten en gans België kent de onverkwikkelijke tribulaties rond de zeesluis, waarvan de aanvangswerken de huizen in de dorpskom deden scheuren en waarom sindsdien alle activiteiten aan de sluis stilligegen.

Zoals de heer P. Vandenbergher verleden week schreef in dit blad, moeten we betreuren dat bepaalde politiekers veelere aan politiek opbod doen i.p.v. politieke verantwoordelijkheid op te nemen en zich voor duidelijke opties in te zetten.

Het mag toch geen enkele politiekera kwaad bloed zetten, wanneer de ganse visserij van de Oostkust haar scepticisme voelt groeien en haar vertrouwen totaal verliest. Moest het niet zo tragisch zijn, we zouden hartelijk kunnen lachen met de vooruitzichten op een diepzeehaven met een diepzeesluis van 250.000 Ton, palend aan en behorend tot een kompleks waarvan de schuilhaven onze vissersvaartuigen in het slijk vasthoudt !

We weten dat de diepzeehaven-

promotors internationaal drukwerkjes verspreiden met foto's en tekeningen van de toekomstige wereldhaven. Maar om alles op zuivere flessen te trekken, zouden deze promotors er tevens een folder moeten bijsteken ten bewijze hoe die diepzeehaven tot op heden hoop en al een verslikte, verziekte en teleurgaaende schuilhaven is gebleven, waar hoogstens enkele yachtmensen zich kunnen uitleven.

En toch zijn er nog politiekers die meenden te kunnen afwezig blijven op onze uiteenzetting en die nadien zeer wijsneuzig verklaren, dat het voorstel tot het afsluiten van de schuilhaven met sluisverbinding een onzinnig idee is waartegen men zich moet verzetten. Gelukkig waren de meeste parlementairen wel aanwezig; is en was men vrij algemeen akkoord dat het alternatief plan van de werkgroep de enige oplossing blijft voor de verdere instandhouding van de visserij aan de Oostkust.

Intussen heeft Openbare Werken gereageerd en heeft de minister van Landsverdediging blijkbaar eveneens woord gehouden, want we kregen reeds inzage van de plan-

nen die Openbare Werken, ingevolge ons voorstel, uitwerkte en waarop onze schuilhavensluis wordt uitgewerkt in twee varianten. Er is echter een groot MAAR gerezen.

DE YACHTHAVEN

Het was de werkgroep duidelijk dat de bouw van een sluis slechts mogelijk zou zijn, wanneer men bereid is de huidige yachthaven te weren uit de schuilhaven. We waren ons bewust dat hiertegen zou gereageerd worden en dat er zelfs konden reakties verwacht worden uit een totaal onverwachte hoek.

Thans krijgen we weliswaar de zekerheid, dat er voldoende begrip is gegroeid voor de toekomst van de zeevisserij, maar tevens worden we gekonfronteerd met de harnekige wil om kost wat kost in deze vissershaven een plaats voor de yachten te willen voorbehouden.

Het standpunt van de visserij is ondubbelzinnig: in een schuilhaven voor vissersvaartuigen mogen geen yachten de normale bedrijvigheid komen belemmeren. DE YACHTEN MOETEN ER UIT. Want waarom worden er voor de yachthaven van Nieuwpoort miljoenen verspild? Waarom wordt deze van Oostende en Blankenberge met miljoenen bedeed? En als ooit de gedachte werd geopperd dat op een kust van 60 km één vissershaven voldoende is, met hoeveel meer overtuiging kunnen we dan beweren dat één yachthaven op 60 km des te zekerder kan volstaan. Welnu, te Nieuwpoort worden honderden miljoenen besteed aan, wat men noemt, de modernste yachthaven van Europa; honderden miljoenen worden besteed te Oostende aan het Mercatordok MET NIEUWE SLUIS, en ook Blankenberge kreeg de toezegging om, met miljoenen, de spui kom tot yachthaven om te bouwen.

Waarom zou men dan nog tegen beter weten in, en ten nadele van de visserij, een yachthaven te Zee-Zal men het wagen de zeer dubieuze brugge behouden en stimuleren? Ze ekonomie van een handvol yachten af te wegen tegen de waarde van de zeevisserij? Of kan men beweren dat het toerisme van Knokke-Heist eerder bedreigd wordt door het verdwijnen van de infrastructuurloze yachthaven, dan door de bouw van distragazopslagplaatsen en kerncentrales?

We kunnen niet geloven dat het stadsbestuur van Brugge hier zou achter durven staan; we zijn overtuigd dat Brugge de visserij wil behouden en verdedigen, OOK TEN KOSTE VAN HAAR YACHTHAVEN, want ooit zal Brugge toch moeten kiezen: men kan niet alles willen hebben, een kerncentrale, een zeesluis, containers, ruwe olieaanvoer, visserij een zeemachtbasis en yachten.

We moeten hopen en aandringen dat het Ministerie van Verkeerswezen ook eens laat horen dat het de visserij beheert en dat zijn diensten niet bij machte zullen blijven het geheel van de gedroomde havenactiviteiten te organiseren en te controleren!

Als de parlementairen van het arrondissement Brugge dit willen beseffen en hun steun verlenen, zoals ze beloofden, is er voor de visserij nog altijd een toekomst. Anders niet.

De werkgroep
Zeebrugge Zeevisserijbedrijf

WATERSCHOUT

WILFRIED

HENDRYCKX

OP RUST

Zaterdag 1 maart gaat waterschout Wilfried Hendryckx, die zeer grote diensten bewezen heeft aan de visserij op rust.

Hij wordt heden vrijdagavond in de lokalen van de «Sport Nautique» waar hij ook zeer veel voor gedaan heeft, door zijn collegas, vrienden en de visserij gevierd.

We hopen op deze viering volgende week terug te komen en wensen de knappe Wilfried ondertussen «good luck».



DE „PERSEVERANCE” EN DE VEILIGHEID DER BEMANNING

Naar aanleiding van de mysterieuze visserij van de Perséverance en zijn mirakuleuze vangsten welke in allerlei havens buiten Oostende toch moeten gelost worden, wordt ons gemeld dat dit wonderbaar schip met zijn onbekende bemanning en ladingen aan boord in alle geval geen bewijs van deugdelijkheid werd afgeleverd door een Belgische maritieme autoriteit.

Er is zelfs meer. Het schip liet zijn reddingsvlot nazien en het op het ogenblik dat het moest betaald worden, eenvoudig liggen, zodat het vanuit Zeebrugge het zeegat koos zonder reddingsvlot.

Wordt het een nieuw avontuur? Of wordt dit schip, zoals reeds gezegd een bevoorradar van deze die in de Theems zo'n mooie muziek uitzendt?

Wait and see!

NIEUWE ZWARE LASTEN OP DE RUG van de REDERS

Huur- en onderhoudskontraat I.N.E.S.

Meerdere reders kregen reeds hun nieuw huur- en onderhoudskontraat van de «International Electronic Service» voor hun boordapparatuur toegespeeld, zelfs voor polissen die slechts in maart van 1976 ingaan. Het wordt een echte geldklopperij.

Althoewel we slechts naar de haast van INES kunnen gissen, menen we toch dat de reders liefst geen dergelijke vroege verplichtingen zouden opnemen. Inderdaad, met de huidige latente crisis die in de visserij heerst, weten we niet hoe de toestand morgen zal zijn voor vele reders en of veel schepen niet zullen moeten nbesluiten tot een verplicht opliggen tengevolge van een niet meer rendabele uitbating. We menen dan ook, dat in dergelijke moeilijke tijden, men liefst niet te veel vroegtijdige verplichtingen op zich neemt.

Ondertussen lezen we in het nieuw kontraat dat, behalve een substantiele opslag, er een formule ingewerkt is die nu reeds wijst op een bijkomende betaling buiten de bepaalde huurprijs om.

De huurprijs wordt inderdaad nog afzonderlijk vermenigvuldigd, enerzijds met de koerswijziging van het pond tot de Belgische frank, anderzijds met de verhouding van het uurloon van een ongeschoolde werkmans van 21 jaar in datum van 1-1-1974 tot het uurloon in datum van de risicocodekking. Is de eerste verhouding Pond tot Belgische frank op zekere manier te verwaarlozen, omdat deze zowel een beetje gunstig of ongunstig kan uitvallen,

dan is dit niet het geval met de verhouding van de uurlonen 1 januari 1974 tot 1976! Inderdaad loopt de nieuwe risicocodekking in 1976 in. De verhouding 1974 op 1976 kan dus zeer groot zijn en de bijkomende betaling dus navenant groot.

In het kontraat wordt het uurloon op 1-1-74 van een ongeschoolde op 69,54 fr bepaald. Het zal zeker niemand moeten verwonderen dat dit in 1976 zeker de 100 zal overschrijden. Op deze basis kunnen de reders dus reeds met zekerheid rekening houden dat er een bijkomende rekening zal gepresenteerd worden die, alhoewel slechts op 45 pct van de forfaitaire huurprijs dragende, toch tamelijk hoog zal zijn.

We hebben hier een polis waarin het basisbedrag meer dan 70.000 fr bedraagt. Op basis van 100 fr uurloon vor de ongeschoolde werkmans in 1976 zal er dus ongeveer 50 pct bijkomen op een bedrag van 31.500 fr (70.000 x 45 pct) hetzij ongeveer 15.000 fr.

Voor wie meerdere huurkontraaten heeft, voor meerdere apparatuur, is dit toch zeker weerom een bijkomende zware verhoging van het huur- en onderhoudskontraat.

Een opmerking moet ons in ieder geval ook nog uit de pen, dat is, dat zeer weinigen van de brave reders die deze polis ondertekenen, deze ingewikkelde formule begrijpen die ergens tussen de kleine lettertjes weggedoken staat. Hun verassing zal dus zeker te onaangenaam zijn. SPROKKEL.

HET VISSERIJBELEID IN DE GEMEENTERAADSZITTING TE BRUGGE

MARATONZITTING

Maandag jl. hield de Brugse gemeenteraad, met enige vertraging i.v.m. voorgaande jaren (ten gevolge van de financiële moeilijkheden?) de jaarlijkse bespreking van de begroting voor het komende jaar.

Alhoewel er slechts 74 punten aan de agenda waren — ongemeen bescheiden voor Brugge — waaronder dan toch de stadsbegroting en de begrotingen van de 4 gemeentebedrijven, duurde de zitting zes en een half uur, inbegrepen een korte koffiepauze.

NIEUWE KONCESSIE VISAFSLAG UITGESTELD!

Vorige week reeds kondigden wij aan dat de nieuwe koncessie visafslag aan de dagorde zou komen, wellicht zonder noemenswaardige wijzigingen t.o.v. de oude formule, spijs vele protesten.

In extremis werd de zaak echter uitgesteld, gezien er aan de gemeenteraadsbeslissing van december 1974 nog geen gestalte werd gegeven, nl. het vooraf samenstellen van een commissie met de onderscheiden belanghebbenden, die tegen uiterlijk 31 maart 1975 een nieuw voorstel van koncessie of een andere formule moest uitwerken. Wij begrijpen dan ook de lichtzinnige poging niet om toch even te trachten de kwestie er ongewijzigd door te drukken. Heeft het artikel in het Visserijblad hen tot bezinning gebracht?

Raadslid Ramon (BSP) maakte van de gelegenheid gebruik om te protesteren tegen het feit dat hij driemaal vruchteloos de beide dossiers ging inzien tijdens de voorafgaande week en daar geen enkel stuk in aantrof. Tenslotte kwam hij 's zaterdags te weten dat het punt zou verdaagd worden.

Schepen Raes (CVP) verontschuldigde zich dat het dossier zich wel ergens anders op het stadhuis bevond, maar spijtig genoeg niet waar het hoorde te zijn. Het is dus weer uitkijken welke bokkesprongen de huidige meerderheid met de visafslaghistorie nog zal uithalen, nu ze al twee maanden liet verlopen en nog amper een maand overhoudt om de besprekingen tot een goed einde te brengen. Tenminste als ze zich aan de vervaldatum wil houden, die ze zichzelf oplegde. Nu ja, men is te Brugge al gewoon dat het niet zo nauw mee genomen wordt.

BEHEERDER M.B.Z.

Een ander belangrijk, maar tevens netelig, punt was de benoeming van een nieuwe beheerder-afgevaardigde van de stad in de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen. Dit ingevolge het beëindigen van het mandaat van ere-burgemeester Pierre Vandamme in de loop van de maand maart a.s. De Stad Brugge heeft recht op twee beheerders in de M.B.Z. en tot hiertoe waren dit Pierre Vandamme en eerste schepen Fernand Traen. Laatstgenoemde zou kortelings P. Vandamme opvolgen als voorzitter, en zelf vervangen worden door..... ja, door wie? Naar verluidt achten meerderen zich geroepen (het is immers de moeite van het meepakken waard), maar dient de uitverkorene nog aangeduid. De twee kandidaten die de meeste kans maken in de schoot van de meerderheidsfractie zouden de schepenen Lucien Verstraete uit Zeebrugge en André Vanden Abeele uit Brugge zijn.

Burgemeester Van Maele zou echter de kandidatuur steunen van schepenen Verstraete, die echter het ACW op zijn weg vindt met een duidelijk veto. Een en ander bracht mee dat de meerderheid die tot bij het begin van de zitting nog in spoed bijeenkwam, het daar evenmin eens kon worden en dan tijdens en na de pauze verder bakkeleide, zonder de zegen van het ACW te kunnen meekrijgen, niettegenstaande geen van beide kandidaten zelf tot het ACW behoren.

Ook dit punt werd dan maar uitgesteld, tot zichtbaar ongenoegen van schepenen Verstraete, die zich wellicht in zijn bestaanszekerheid bedreigd ziet; immers het mandaat geldt voor zes jaar en als het waar zou zijn dat burgemeester Van Maele zich in 1977 door enkele bekzamere schepenen zou willen omringd zien, dan zou de heer Verstraete zich toch ook nog een tijdje in de politieke run kunnen handhaven. Dit postje wordt immers rijkelijk beloond.

Gezien én de visafslag, én de aanduiding van deze beheerder tamelijk dringend zijn, zal het schepenenkollege wellicht genoodzaakt zijn in maart toch de gemeenteraad bijeen te roepen — normaal niet voorzien — zodat de ondoelmatigheid waarmee gewerkt wordt, uiteindelijk een dure aangelegenheid wordt.

VISMIJN WERKT MET VERLIES

Bij de behandeling van de begroting van het gemeentebedrijf voor vismijn en vissershaven, nam zoals verwacht raadslid Vanhouteghem (VU) uit Zeebrugge het woord.

De oppositie had a.h.w. de taken een beetje verdeeld, daar de BSP tussenkwam over het slachthuis en de vee- en groentenmarkt, om dan toch allemaal — ook de enige PVV'er Claes — aan te vallen op het grond- en bouwbeleid.

Om echter bij de vismijn en de vissershaven te blijven, betoogde de heer A. Vanhouteghem dat naar zijn mening de begroting voor deze gemeentelijke regie nogal bij de haren getrokken was en dat er naar bepaalde cijfers op het eerste zicht wat gegooid werd met de „klak” van de schepenen. Men verwacht blijkbaar een opbrengst aan vis over 1975 van 600.000.000 fr. Dit zou dan 7,5 miljoen aan vismijnrechten (tegen 1,25 %) en 13,2 miljoen aan losrechten (tegen 2,40 %, zonder echter rekening te houden met ca. 55 miljoen fr. garnaal) moeten opbrengen. Hij vreesde dat deze ramingen te optimistisch zouden zijn, daar men voor 1974 ook overschot had, alhoewel hij toen dezelfde opmerking maakte. Hij schijnt thans weer gelijk te zullen krijgen, want na een slecht vierde kwartaal '74, zijn ook januari en februari archi-zwak.

Waar men vorig jaar zeer optimistisch 4,2 miljoen ontvangsten raamde voor de bennenverhuring (en daar waarschijnlijk op verre na niet zal komen), is men nu wat gaan inbinden en zakte men tot 4 miljoen. Hierop voerde de h. Vanhouteghem aan dat dit nog veel geld is, gezien de bennen tegen $6 + 6 = 12$ fr aangerekend worden; hij klaagde aan dat dit het gevolg is van de zeer dure overname die de stad betaalde voor het — versleten — materiaal van de twee gewezen bennenverhuurders, die bovendien tegen goede voorwaarden in dienst van de stad mochten komen. Indertijd had hij dit door de vingers willen zien, gezien de stellige belofte van schepenen Raes dat dit een eerste noodzakelijke stap was in de richting van algehele sanering ter vismijn. Hij had hier nu wel enige spijt van, gezien de huidige perikelen met de visafslag.

Schepenen Raes schijnt hier dus al een even gewillig dienaar van de burgemeester te zijn als zijn voorganger in de vismijn, schepenen Verstraete, daar hij evenmin moedige initiatieven durft te nemen, zonder eerst braaf zijn baas te raadplegen.

Voorts merkte de interpellant op dat de diverse terugbetalingen voor elektriciteit- en waterverbruik en de ontvangsten uit concessies (visafslag en kraantjes) en vanwege de Kielbankuitbating, intendeend aan de magere kant waren t.o.v. vorig jaar (2,62 miljoen i.p.v. 2,55 miljoen), vooral gezien recente verklaringen van de schepenen dat de elektriciteit duurder zou aangerekend worden, dat het waterverbruik strenger zou gecontroleerd worden en ook gezien er voor 1975 alleszins al ca. 400.000 fr. meer van de visafslag zal komen.

Hij had ook een harde opmerking voor een schijnbaar onschuldige post „toevallige ontvangsten” die zomaar van 30 duizend naar 200 duizend opgetrokken wordt, alhoewel de rekeningen 1973 aantonen dat er amper 54 duizend binnenkwam. Wellicht zal de schepenen in de toekomst omhalingen met de schaal organiseren in de vismijn, als hij niet toekomt.

Langs de kant „ontvangsten” slaagt men er dan nog in een tekort (nadat uiteraard de voorziene uitgaven werden opgeteld) van 2.177.653 fr te moeten inschrijven, dat door de stad zal moeten bijgepast worden.

Uitgaven: De h. Vanhouteghem — die zich aanvankelijk ook had beklaagd over het ontbreken van ook maar één letter of één cijfer toelichting bij de begroting, of van enige verklarende nota, zodat een kat er haar jongen niet meer zou in terugvinden, verwonderde zich dan — bij zijn opmerkingen over de 'uitgaven' aangeland — over het plots drastisch optrekken van de afschrijvingen (van 1,1 miljoen naar 2,5 miljoen in één jaar).

Wetende dat de hogere overheid een herwaardering van de onroerende eigendommen had bevolen, vond hij de stijging toch groot. Zonder enige uitleg daaromtrent, zou iedereen wantrouwen koesteren.

De bezoldigingen gaven volgens spreker dan een andere al even troosteloze als ophefmakende aanblik. Stijgingen bij het administratief personeel van 60 % en bij het werkliedenpersoneel van 65 %, van de patronale lasten met 66,5 % en een verdubbeling van de verzekeringskosten, bezorgden hem een „verschot”.

Inderdaad van 7,4 miljoen naar 12,3 miljoen is héél wat. Men mag dan nog rekening houden met een indexatie van 16 à 18 ten honderd, benevens met de sociale programmatie, de anciënniteiten en de nieuwe verplichtingen om werkkledij te verschaffen en ook te wassen. Bovendien moet men weten dat het personeelsbestand niet toegenomen is, noch zal toenemen. Hij vond het trouwens al hoog genoeg.

Maar de klap op de vuurpijl is wel dat als men gaat cijferen, de loonlasten in het gemeentebedrijf der vismijn en vissershaven (dus een **BEDRIJF**, en geen dienstverlenend kantoor dat onproductief is) **40 procent** bedragen, waar hij 25 % al veel zou vinden.

Hij stelde zich dan ook de vraag of men niet beter zou ophouden met het beheer IN REGIE, en de uitbating terug onderbrengen in de veilige stadsbegroting, waar verliezen niet zo opvallen en waar ze ongemerkt kunnen ten laste van de gehele gemeenschap gelegd worden, als men er toch niet in slaagt een zuiniger en rationeler beheer aan de dag te leggen.

Zijn verwondering over de rariteiten van deze begroting was echter nog niet uitgeput, wanneer hij de uitgaven voor de vissorteerders onder de loupe nam: bezoldiging van 7,5 naar 8,3 miljoen, wat nog aannemelijk lijkt, maar dit onmiddellijk gevolgd door een DALING van de patronale lasten van 2,5 naar 2 miljoen frank. Zulks vond hij vismijn-lattijn, waarvan hij het geheim graag zou kennen en waarin vele werkgevers zouden geïnteresseerd zijn. Hij had zelf berekend dat 8,3 miljoen vermenigvuldigd met (slechts) 30 %, reeds 2,5 miljoen fr. als resultaat gaf. Dus...

(Vervolg blz. 4)

(Vervolg van blz. 3)

De kroon op het werk kwam dan bij debehandeling van de buitengewone dienst, vnl. bij de buitengewone uitgaven (voor investeringsgoederen). Mooi afgerond wellicht tot de hogere duizendtallen staan daar te pronken : 500.000 fr voor ereloon architect „Ontmoetingscentrum” (café-restaurant) op te richten in de vismijn „eerste verdieping. Deze plannen moeten immers wel betaald worden, maar zijn volgens verklaringen van de burgemeester (althans voorlopig) begraven. Dat zal dan wel een begrafenis „eerste klas” zijn.

Vervolgens nog 500.000 F. voor ereloon-architect « Gebouwen Kielbankstraat ». Het betreft hier het dienstengebouw voor de visserij naast de scheepswerf De Graeve, waar nu allerlei kleine bedrijfjes wat gammel en krottig gehuisvest zijn; een gebouw (of moeten we weer eerbiedig schrijven : PROJEKT) dat met veel tam-tam werd aangekondigd, aanvankelijk voor en dikke zestig en bij het tweede plan reeds voor 90 miljoen Fr., maar waarover nu zeer luidruchtig... gezwegen wordt. Inderdaad : in de begroting 1974 stond reeds 20 miljoen ingeschreven als eerste schijf voor de realisatie. Nu zijn de werken nog steeds niet begonnen, laat staan dat de aanbesteding zou gebeurd zijn, maar er is voor 1975 voorzien : de ronde som van 0 frank 0 centiemen. Ook zonder uitleg.

Zal ook dit ereloon voor een gelukkige architect uiteindelijk op kosten van de gemeenschap (gezien het vismijnbedrijf verlies lijdt) voor de drol betaald zijn ?

Samen maakt dit dus al één miljoen voor prestige-plannen, die wel passen in de propaganda-kraam van de vrolijke « bestuurders », maar veel minder

in een begroting die méér dan twee miljoen verlies vertoont of nog in de rekeningen van een stad die met financiële moeilijkheden worstelt en dan nog het lef heeft de Belgische steden en gemeenten aan te voeren, die woensdag jl. te Brussel aan de klaagmuur van de regering gingen staan om meer... toelagen af te bedelen.

HET ANTWOORD VAN DE SCHEPEN

Schepen Raes, die het zo te zien, allemaal niet kan helpen, antwoordde met enkele cijfers van zijn baasje, kriskras door mekaar, en kon de interpellant slechts wijzen op één berekeningsfoutje, waar deze de vislosrechten eerst aan slechts 2,25 i.p.v. aan 2,40 % had berekend.

De schepen moest aldus het raadslid op onhandige wijze herinneren aan het feit dat hij vorig jaar een onsympathieke opslag van losrechten had doorgevoerd, wat enig gegrinnik bij de oppositie teweegbracht.

Hij verwekte echter algemene hilariteit toen hij de enorme loonstijgingen trachtte uit te leggen met het argument dat hij « de cijfers van de rekendienst gekregen had » en dat « ze bijgevolg wel juist zouden zijn ».

Raadslid Vanhouteghem betreurde dat hij eigenlijk geen antwoord op zijn vragen had gekregen, waarop schepen van financiën (Vanden Abeele de reddende hand uitstak om zijn verzuipende kollega te redden, met de belofte dat hij de cijfers zou onderzoeken en nadien schriftelijk uitleg zou geven.

Als dat de leiding is van de vissershaven te Zeebrugge, dan zeggen we : « Schepen Raes : Gij neemt de visserij alleen voor een melkkoe. Ga naar huis en gij zult de visserij een dienst bewijzen ! ».

BERICHTEN EN INFORMATIES VAN DE REDERSCENTRALE

OPLOSSING VOOR DE ONGEVALLENVERZEKERING IN ZICHT

Bij herhaling werd de onrechtvaardige spreiding van de premie voor de ongevallenverzekering in de zeevisserij sedert de toepassing van de nieuwe wetgeving aangeklaagd.

Immers dient thans een ongevallenpremie te worden betaald per aangemonsterde dag. Hierdoor zijn in hoofdzaak de kustvissers-reders benadeeld omdat het aantal vaartdagen, dus de dagen waarop er eigenlijk risico is, doorgaans gevoelig lager ligt dan het aantal aangemonsterde dagen en dit gezien de specifieke regeling die voor de kustvisserij geldt.

Gezien het Fonds in elk geval over een bepaalde som per jaar moet beschikken om de ongevallenvergoedingen, renten enz. te betalen, heeft de huidige regeling dus tot gevolg dat de premie op een onrechtvaardige manier gespreid is over de reders : de ene betaalt teveel, de andere te weinig.

Door de Rederscentrale werd reeds lang een formule ingediend, volgens dewelke de premie betaald zou moeten op de werkelijke vaartdagen, maar ook zodanig dat op die dagen waarop niet wordt uitgevaren, en er enig risico — zij het dan beperkt — kan zijn de verzekering doorloopt. Dit werd reeds lang gunstig geadviseerd door het Technisch Comité van het Fonds, maar, zoals reeds gemeld, is door een samenloop van omstandigheden de knoop nog steeds niet doorgehakt.

Wij gaan hierover niet opnieuw uitwijden, temeer daar inmiddels hoopgevend en positief nieuws is binnengekomen.

Zoals eerder medegedeeld heeft het Beheerscomité van het Fonds voor Arbeidsongevallen te Brussel op 17 februari het voorstel van de Rederscentrale behandeld en een vertegenwoordiging van het Fonds heeft zich bereid verklaard thans de praktische mogelijkheden te komen bespreken. Dit gaat door te Oostende in de loop van volgende week. 't Wordt tijd na twee jaar !

DECCA

Het is eenieder ongetwijfeld bekend dat Ines, de vertegenwoordiger in België van de firma Decca Navigator, een verhoging heeft aangekondigd van de huur-en onderhoudskontrakten (Decca en plotter.)

Onmiddellijk heeft de Rederscentrale hiertegen geprotesteerd bij Decca te Londen zelf.

Wij moeten nochtans realistisch blijven voor wat het gevolg daarvan kan zijn, want wij weten dat Decca een monopolie heeft en in het verleden alle kritiek gewoon afwimpelde met het gezegde „men is niet verplicht van dergelijk materiaal te huren, dus als men wil betalen dat men dan het kontrakt opzegt”.

Dit is natuurlijk een uitlating van de sterkste, temeer daar men thans moeilijk is in zee te steken zonder Decca, zelfs zonder plotter.

Wij herinneren ons nog dat bij een vorige verhoging alle beroepsverenigingen verenigd in de West European Fishery Conference waarin 17 landen vertegenwoordigd zijn, ter gelegenheid van een bijeenkomst te Londen ook een onderhoud met Decca hebben gehad en dat zelfs dit onderhoud nutteloos was.

Thans hebben de reders het bedrag van de nieuwe huur- en onderhoudsprijs ontvangen. Wellicht kan worden aangeraden nog geen kontrakt te tekenen voor 1976.

Voor het lopend jaar zal er niets anders opzitten, alhoewel steeds een gezamenlijke aktie, maar dan moet iedereen meedoen, mogelijk is.

Wij komen hierop terug en zijn inmiddels benieuwd wat Decca te Londen ons zal antwoorden.

NEDERLANDERS OP ONZE KUST ?

Sommige reders hebben vastgesteld dat zelfs binnen de 3 mijl Nederlandse vaartuigen de visserij beoefenen op tong en schol.

Nochtans is het voldoende geweten dat sinds 1 januari ll. in het raam van het Noordoost Atlantische Visserijbedrag de kwotaregeling tot stand is gekomen, waardoor de visserij op tong en schol verboden is voor vissersvaartuigen groter dan 50 BT en 300 PK binnen de 12 mijlzone op de kontinentale kusten van de Noordzee.

Bovendien is het genoegzaam bekend dat veel Nederlandse „kotters” uitgerust zijn met krachtige motoren en geen enkele vergelijking meer doorstaan met onze kustvaartuigen.

Het is dan evenzeer begrijpelijk dat het hard tegen de borst stoot van onze kustvissers-reders, die met lede ogen de activiteiten van sommige noorderburen moeten aanzien en hun mistevredenheid is des te beter te begrijpen als men weet dat ze bij een bries van 5 à 6, zoals dit deze week het geval is geweest, gedwongen zijn binnen te lopen, terwijl die groter Nederlandse vaartuigen op verboden terrein de visserij verder beoefenen.

Zoals wij ook en regelmatig in Nederlandse vakbladen zelf lezen dat fairpay en discipline moet worden opgebracht inzake de opgelegde verplichtingen, verwondert het ons dat thans deze feiten moeten worden vastgelegd. Er dringt zich dan ook een doelmatige controle op.

STEEDS DE QUOTAREGELING

Op het secretariaat van de Rederscentrale zijn kaarten en documenten te bekomen die een duidelijk overzicht geven van de verschillende quotastelsels in de diverse gebieden.

Geïnteresseerden kunnen zich op het bureel aanbieden.

DE STAATSTUSSENKOMST IN DE MAZOUTPRIJS

Volgens het vorige principe kon slechts beroep worden gedaan op de staatstoelage (0,50 fr. per liter tot eind 1975 en 0,30 fr per liter voor het eerste kwartaal 1976) wanneer de geleverde mazout betaald was.

Zoals medegedeeld is inmiddels reeds een wijzigend Koninklijk Besluit verschenen dat de reders toelaat, wanneer de geleverde gasolie nog niet is betaald, het bedrag aan toelage rechtstreeks aan de leverancier te laten betalen.

Hiervoor dient een door de reder en de betrokken leverancier ondertekende verklaring toegevoegd te worden aan de subsidie-aanvraag. Deze verklaring dient op de formulieren aangebracht en luidt als volgt : «De Staat zal zich geldig ontlasten door het vereffenen van onderhavige schuldvordering aan mijn mandataris, de firma, mits vermelding van de omstandige gegevens die toelaten de toelating, die voor mijn rekening geschiedt, correct te registreren.

DE REDER

DE LEVERANCIER

Reders die derhalve zulks wensen hoeven deze verklaring op de formulieren zelf aan te brengen en te tekenen, alsook te laten medetekenen door de leverancier.

Van de gelegenheid maken wij gebruik mede te delen dat de Rederscentrale aangedrongen heeft bij de bevoegde overheid opdat de toelage die thans nog geldt tot eind maart, minstens zou worden verlengd.

Onderhandelingen zijn hieromtrent aan gang.

DE KRISIS IN DE FRANSE VISSERIJ

BLOKKADE VAN DE HAVENS — BEZETTING VAN OFFICIELE GEBOUWEN — SCHERMUTSELINGEN MET DE ORDEDIENSTEN

De crisis die zich sinds enige tijd latent manifesteerde in de Franse visserij met als eerste moeilijkheid de sinds enkele maanden aangroeiende stocks van de diepvriesprodukten der Franse hoogzeevloot, heeft zich nu uitgebreid tot de ganse visserij met een kleine uitzondering voor de kustvisserij. Deze laatste wordt echter gekonfronteerd met een ander probleem, namelijk die van de niet-meer-houdbare vervuiling van de kustwateren zodat we praktisch mogen zeggen dat het ganse bedrijf in moeilijkheden verkeert!

De traditionele stiefmoederlijke behandeling van de visserijproblemen door de officiële diensten en het uitblijven van adequate maatregelen, hebben ten slotte de even traditioneel brave visser uit zijn schelp doen kruipen. Men zou zelf geneigd zijn te schrijven „eindelijk”!

OORZAKEN VAN DE KRISIS

We kunnen de oorzaken van de crisis herleiden tot twee wel bepaalde domeinen. Daar is ten eerste de zeer opgelopen kostenuitbating en ten tweede een niet te ontkennen marktkrisis die zich bijzonder in de laatste weken duidelijk manifesteerde.

Wat de uitbatingskosten betreft, hebben we de gevoelige stijging van de brandstofprijzen die meer dan verdubbelde. Als men nu weet dat de brandstof voor een vaartuig één van de richtinggevendende kosten vormt waarop praktisch niet kan bezuinigd worden, en de vaartuigen immer met zwaardere motoren uitgerust moesten worden om nog mee te kunnen, dan komt de nefaste invloed van deze prijsverhoging bijna ondraaglijk aan. Voegen we hier de gevoelige stijging van de herstel- en onderhoudskosten evenals de hervorming in de sociale lasten ten nadele van de rederijen, dan is het begrijpelijk dat bijzondere vangsten en een bijzondere marktkonjonktuur van node zijn om al deze lasten en kosten op te vangen. Was deze marktkonjonktuur tamelijk goed in de laatste maanden van 1974, dan kwamen de rederijen nog niet aan hun trekken vanwege de kleine vangsten die ze binnenbrachten als gevolg van het slechte weder dat al die tijd aanhield. Met het mooie weder stijgen de vangsten en wordt het bedrijf, toch zeker wel verrassend en totaal onverwachts, met een niet te verantwoorden prijsinzinking gekonfronteerd. Deze laatste laat de rederijen geen rendabele uitbating meer toe, zodat velen verkiesen te blijven opliggen.

PROTESTEN

De protesten die vroeger een eerder bescheiden allure aannamen met onder meer het stemmen van motie en adressen gericht aan de overheden waarbij het vooral om een verzoek om tussenkomst in de verhoging van de brandstofprijzen ging, namen met het groeien der moeilijkheden en het uitblijven van overheidssteun, een meer agressief karakter aan. Dit resulteerde in een bezetting van lokalen en in de blokkade van verscheidene havens.

We kregen hiervan een eerste bescheiden uitgave een paar maanden terug vanwege de kustvisserij wegens het uitblijven van overheidsmaatregelen tegen de vervuiling der kustwateren. Toen reeds lieten wij in ons blad opmerken, dat het jammer was dat de ganse visserij niet geamenlijk optreedt voor het afdwingen van een oplossing voor gelijk welk bedrijfsprobleem ook al beperkt het zich tot een bepaalde tak van de visserij, in casu bv. de kustvisserij. We wezen er toen op dat de visser zo individualistisch optreedt, dat de kustvisserij, de middenslagvisserij, de diepzevisserij, enz. de onderlinge eigen specifieke moeilijkheden en problemen van de andere takken niet aantrekken. Dit is zeker een grote fout. Nu echter zijn de moeilijkheden algemeen en treffen het ganse bedrijf, namelijk de buitengewoon gestegen uitbatingskosten en de prijsinzinking. Het eensgezind optreden van praktisch de ganse Franse visserij heeft dan ook heel wat meer weerslag gekregen, zodat men vanwege de regering reeds een eerste toegeving kreeg, namelijk een tussenkomst van een paar honderd miljoen in de gestegen brandstofprijzen en een toezegging vanwege de betrokken ministeriële diensten tot onderhandeling. In een afzonderlijk artikel geven we het verloop van de acties van blokkade en bezetting weer.

DE EISEN VAN DE FRANSE VISSERIJ

Het is duidelijk dat het vooral de prijsinzinking op de afslag is die de vissers en reders het meest treft. Daarom ook zijn de eisen van de visserij voornamelijk hierop gericht.

Men verlangt van de overheid dat ze zich minstens zoveel voor de visserij inzetten als ze dit doen voor de bescherming van de Franse landbouwprodukten, zowel intercommunautair als ten overstaan van de landen buiten de Europese gemeenschap.

De visserij wenst niet langer stiefmoederlijk behandeld te worden. De eisen kan men voornamelijk terugbrengen tot :

- 1) de onmiddellijke sluiting van de grenzen voor de invoer van vis uit landen van buiten de Europese gemeenschap;
- 2) strenge controle op de invoer uit de landen van de Europese gemeenschap en kontingentering van deze invoer;
- 3) een Staatstussenkomst van 1,60 fr. de liter op de brandstof;
- 4) instelling van een nationale marktorganisatie, vergelijkbaar aan deze voor de graangewassen en het vlees.

Wat de eerste eis betreft, sluiting van invoer uit de landen vreemd aan de E.E.G., herinneren we in dit verband de geschillen die de Franse tonijnvissers hadden met de ongebreidelde aanvoer vanwege Spaanse en zelfs Marokkaanse tonijn, waardoor de marktprijs in Frankrijk voor de tonijn een gevoelige daling onderging. Hetzelfde voor de sardijnvisserij met de Spaanse en Portugese concurrentie, en in mindere mate voor de gewone vissoorten.

Met strenge controle op de invoer uit de landen van de Europese gemeenschap, wil men vooral de onderschuiving vermijden van vis van buiten de gemeenschap die langs landen van de gemeenschap om, in Frankrijk binnengevoerd wordt aan hetgen men ter plaatse dumpingsprijzen noemt. Deze vis van buiten de gemeenschap krijgt bij haar doorvoer door een land van de gemeenschap een ticket van het land van doorvoer opgeplakt en daaraan wenst men in Frankrijk een eind gesteld te zien. Ook zou uit de landen van de gemeenschap zelf geen vis meer in onbeperkte mate mogen ingevoerd worden. De vissers menen dat men heel wat bereikt heeft voor de bescherming van de Franse landbouwprodukten door harde onderhandelingen in de gemeenschap en dat men dat evengoed kan voor de visserij.

Wat nu de instelling van een nationale marktorganisatie betreft, verwijst men in dit verband naar de, nochtans te laat genomen opgelegde beperkingsmaatregelen vanwege sommige gewestelijke producentenorganisaties zoals onder meer deze opgelegd door de „F.R.O.M.-Noord” die de aanvoer beperkt heeft tot 125.000 kgr. per vaartuig. Inderdaad laat men opmerken dat, op de markt, de ene vissoort in concurrentie staat met de andere en de rogge de tarwe doet afslaan. Er zou dus een betere marktregeling moeten komen, hetgeen waarop ons blad trouwens reeds maanden terug gewezen heeft als dringende opgave voor de nieuwe Rederscentrale inzake onze eigen marktaanvoer. In de bevoegdheid van de marktorganisatie zou eveneens het vaststellen van een aangepaste bodemprijs moeten liggen, zodanig dat de vis die nog nodig is voor de handel een fatsoenlijke prijs haalt.

De Staatstussenkomst in de prijs van de brandstof is een dringende noodzakelijkheid omdat geen enkel ander bedrijf zo erg getroffen wordt door een verhoging van dit kostend cijfer. In de landbouw, bv. in het serrebedrijf kan men het verbruik verminderen of zelfs uitschakelen bij mooi weder. Voor de verwarming gelden zelfde regelen. In de nijverheid ten lande gebruikt men algemeen de elektrische energie waarvan de prijs stabiel gebleven is, enz.. Alleen in de visserij kan men het gebruik niet verminderen noch aanpassen. Bij het lopen naar en van de vangstplaats, bij het zoeken naar de visscholen, bij het vissen zelf, altijd zuipt de motor de kostbare brandstof ! Deze speciale toestand in de visserij vergt toch speciale tussenkomsten. Het is inderdaad een regel van rechtvaardigheid dat de lasten zoveel mogelijk gelijk verdeeld worden over de gemeenschap. In deze optiek gezien en zonder vooringenomenheid, moeten we de Franse vissers zeker gelijk geven.

Met betrekking tot de marktorganisatie wijzen we er nog op, dat de vissers en rederijen besloten hebben tot een staking van 72 uur deels als protest tegen het uitblijven van overheidsmaatregelen, deels om de lokale markt te ontlasten. Noteren we nog dat verleden week de „F.R.O.M.” te Boulogne op dinsdag 210.000 kgr. vis heeft moeten opvangen die geen koper kreeg op een totaal van 510.000 kgr. (10.000 bennen) aanvoer. De volgende dag werd terug 135.000 kgr. opgevangen en naar de vismeelfabrieken verwezen. Anderzijds bleef de visprijs op zijn laagst zodat het duidelijk werd dat de handel hiervan profiteerde.

„SPROKKEL”

OPLEIDING TER ZEEVISSERIJ

MAVIS

In Groot-Brittannië blijft men heilig geloven in een grote toekomst van de zeevisserij. Dit in tegenstelling met wat bij ons het geval is. Nu, er is ook een, hemelsbreed verschil tussen beide naties. Zopas heeft een firma in Engeland een nuttig toestel op de markt gebracht dat thans algemeen verspreid is in de zeevisserijwereld en bij de opleiding van de boordwerktuigkundigen.

Het gaat om een soort lesapparaat dat gekend staat onder de benaming «Mavis», dat niets anders beduidt dan, de afkorting van «Marine Audio Visual International Systems». Het kan alles projecteren op een groot scherm en op hetzelfde ogenblik wordt de kommentaar gehoord langs een luidspreker. Visueel en audio materiaal zijn op een enkele band opgenomen die in een kasette is opgeborgen, die eenvoudig in het toestel wordt geplaatst. Een groot voordeel van het systeem is het gemak en de lage prijs waarvoor een band kan worden gemaakt op aanvraag van de klant.

Er bestaat al een reeks programma's over algemene onderwerpen die nodig zijn voor de opleiding van bemanningen. Al wat vereist wordt is een gepaste keuze van de lichtbeelden in de tekst. De kosten van het apparaat zijn te verwaarlozen vergeleken met de mogelijkheid van de «pijnloze» bemanningsopleiding op zee over onderwerpen die de doelmatigheid en de veiligheid kunnen verbeteren.

SIMULATOR (1)

Als het nu ten behoeve is van de eigen voortbrengst of van het eigen verbruik of ten voordele van de verhoging van de eigen uitvoermogelijkheden, de vissersvaartuigen, worden steeds maar uitgerust met beter en kostbaarder navigatietoestellen en apparatuur voor de opsporing van de vis. Vanzelfsprekend heeft deze verbeterde uitrusting dan **dadelijk voor gevolg dat het algemeen visvermogen vergroot, althans, zou het zo moeten zijn.**

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

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

Deze «passieve» opleiding bestaat uit een kopie van een scheepsbrug die uitgerust is met moderne scheepsapparatuur zoals deze thans gewoonlijk voorkomt aan boord van vissersvaartuigen. De instrumenten worden aangedreven door een bandopnemer die eerst werd gebruikt aan boord van een vissersvaartuig op de visgronden, dit om dezelfde

toestanden te bekomen zoals ze zich voordoen in de werkelijkheid. Anderzijds bestaat er een hele verzameling van opnamebanden die voortkomen van vissersvaartuigen, die in **andere omstandigheden hebben gewerkt** gedurende vele reizen en onder leiding van befaamde Britse gezagvoerders.

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

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

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

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

SIMULATOR (2)

Een dergelijke simulator omvat de navigatie en, visopsporingstoestellen die normalerwijze aangetroffen worden aan boord van een diepzee-reiler.

Men heeft trouwens heel ver gezien bij de bouw van deze simulator want de Omega en de satelliet navigatie kunnen er aan worden toegevoegd.

Er is radarnabootsing met doelen, waarvan de scherpte der echo's verhoogt naargelang hun bereik vermindert, boeien en tonnen van verschillende grootte en racon zijn er eveneens.

Er bestaan, bij deze simulator zeven gebieden met voor ieder zeegebied een oppervlakte van 10.000 vierkante mijl.

Deze gebieden zijn dan: de Humbmonding, Doverstreet, Danagal

bay, Pontland Firth, Godthaab en Hekkingen.

De stroom- en getij-invloeden verschillen, tot 360 graden en van 0 tot 10 knopen. Door lengtelijnen is het oefeningsgebied verdeeld in vier gebieden en ieder gebied omvat een ander stroomrichting en drift. Er zijn eveneens 6 radarstations voorzien waardoor het mogelijk wordt, dat het «schip» — het toezichtsgedeelte, de machinekamer en de leraar met elkaar kunnen spreken.

Het gedeelte voor de visopsporing omvat de echodiptemeter, de vergroter, de sonarkaartopnemer, netsonde, gyrorepeater en de loginstallatie.

Met deze simulator wordt de opleiding doelmatiger, de opleidingsperiodes zullen aanzienlijk kunnen worden ingekort.

Het valt evenwel nog te bezien, wat het zal worden met de zeehardheid en de liefde tot de zee en het beroep..... Dit is een ander paar mouwen. Twee elementen die minstens even belangrijk zijn als de technische opleiding.

Maar wij geloven toch, dat deze beide elementen steeds aan de basis zullen blijven liggen van het goede vakmanschap in de zeevisserij. Maar het is dan weeral waar, dat er aanzienlijke sociale verbeteringen groeien voor de zeeman samen met de modernisatie van het gehele zeevisserijstelsel.

ZES MAAL BRAVO VOOR SCHIPPER VIAENE



Voor de zesde opeenvolgende keer ontving reder Viaene, die met zijn O.101 de grootste garnaalbesomming maakte in 1974, de garnaaltrofee die uitgereikt wordt door de «Orde van de Garnaal». Schipper Viaene en zijn bemanning tijdens een receptie ten Stadhuize. (Cliché H.L.N.).

DRAADLOZE

V.H.F.

Met de regelmaat van een klok komen nieuwe reeksen V.H.F. toestellen, op de scheepsmarkt maar daarnaast doen ook de apparaten voor verre verbindingen van moderne opvattingen hun verschijning.

Er bestaat een nieuwe opvatting om de frekwentie te selekteren waartoe geen kristallen meer nodig zijn, zoals dit tot vóór kort nog het geval was. Eender welk kanaal (van de 30 of de 65) in de modellen die nu op de markt te verkrijgen zijn, kan nu reeds van op voorhand worden afgestemd door niets anders dan door het inschuiven van kleine kringenborden op dewelke een, dunne koperen band is gevestigd, door de lengte van deze koperen band te regelen kan de gebruiker van het toestel de gewenste kanaalfrekwentie bereiken.

Eender welk vooraf ingesteld kanaal kan dan worden opgeroepen, gewoon, door het uitkiezen van het kanaalnummer met druktoetsen.

Het uitgekozen kanaal wordt in cijfers aangegeven door het gebruik van diode lampen. Deze nummering kan, evengoed persoonlijk als internationaal zijn.

Er bestaan zelfs reeds V.H.F. toestellen, waarop een «geheugen» is aangebracht waarin eender welke twee kanalen kunnen, worden ondergebracht in een dubbel-wachstelsel of ook nog elk afzonderlijk kunnen worden uitgezonden door een «two-way-knop». Daarenboven kan nog aanvullende controle worden aangebracht ten behoeve van de vleugels van de brug b.v.b.

VERRE VERBINDING

Ook op de zeevisserij maakt de satelliet radioverbinding haar verschijning en er wordt verwacht dat men in 1975 volop gebruik zal kunnen maken van dit eigentijdse middel. Het wordt trouwens zowat tijd dat er een oplossing gevonden wordt voor de onmogelijke toestanden die er in het draadloze verkeer voorkomen. De eter is overbelast voornamelijk in de middengolf en we stellen nu ook al weer vast, dat de ultra kortverbinding danig druk wordt gebruikt, dat er ook daar van overbelasting sprake kan zijn, toch op sommige kanalen. Maar daarvoor brengt de satelliet nu precies geen pasklare oplossing. In 1975 worden door een Amerikaanse firma twee satellieten afgewerkt en in baan gebracht speciaal bestudeerd voor het ontlasten van de nu bestaande middelen voor de draadloze overbrenging. Trouwens de maatschappij zelf werd opgericht met dit doel voor ogen. De kosten voor een dergelijke radiostation aan boord, worden geschat op 250 tot 300.000 fr. en in deze prijs is dan ook begrepen een schuifantenne die elektronisch naar de richting waarin zich de satelliet bevindt, uitgaat.

Voor groter vissersvaartuigen die ver van de thuishaven korren, heeft het Amerikaanse systeem nog een teletype verbinding uitgedacht, die gewoon permanent rond de klok en overal ter wereld zal kunnen verbinding geven met de rederij of eender welk aangesloten nummer.

Ten hoogste, en dit in de piekmomenten, zal er 3 minuten moe-

ten worden gewacht op de aansluiting.

Als we bedenken hoelang we hier soms aan de wal moeten wachten op een gewone telefoonverbinding en hoe dikwijls we een nummer moeten herdraaien bij overbelasting, dan geloven we, dat de zeevaarders wat dat betreft, tenminste beter af zijn.

RADIOBAKEN

Ten behoeve van het gebruik van boeien en ook wel aan de wal voor de radiobakens, werd een 125 watt zendertje ontworpen en uitgewerkt dat eveneens werkt in de middengolf, nl. op 200 kHz - 1 MHz. Het toestelletje is makkelijk te plaatsen. Tussen ieder uitgezonden impuls slaat de zender af teneinde de warmteopwekking te verminderen en de stroom te besparen.

Doch eigenlijk werd dit systeem meer uitgewerkt om de onderhoudskosten die toch eigenlijk al hoog oplopen voor dergelijk klein apparaat, te bekripen. We leven immers in een tijd die het zoeken naar de uitschakeling van te dure arbeidsuren broodnodig maakt. Nu, met hun nieuw radiobakentje zijn de technici erin geslaagd de onderhoudsvrije dienstijdsperiode te verlengen met 3 jaar. En dit is toch duidelijk een prestatie die past in het huidige tijdsbeeld.

HOE IS HET OPGEVAT ?

Een reservekring slaat aan als de hoofdzender afslaat of aan kracht verliest voor langer dan een voorziene periode. Een dergelijke eenheid werd reeds in gebruik genomen op een eiland in de nabijheid van IJsland.

We mogen er ons aan verwachten dat er meer hun verschijning zullen maken op de booreilanden in de Noordzee en in de Noorse zee. En dit wordt wel nodig.

RADIO-OPROEP AAN BOORD

Verbonden met de 2182 meterband bestaat er nu een enkele frekwentie selectief groepstelsel. «Coast call». Deze functie bestaat er alleen in, te luisteren naar het vijftien oproepsein van het schip waardoor dan een hoorbaar sein ontstaat dat de man van wacht verwittigt van de oproep van een of ander kuststation.

Deze radio uitrusting kan evenwel eveneens antwoorden op ieder scheepuitzending die bestaat uit 'n code van elf tonen. Verder bestaat er voor de grote afstanden op zee een zendontvanger met een zendvermogen (piek) van 100 watt waarvan het bereik 500 mijlen bedraagt en zelfs meer. Uitstekend toestel voor het gebruik bij reddingswerk, voor vissersvaartuig, enz.

Oorspronkelijk werd het apparaat ontworpen om te worden gebruikt door mensen die geen kennis hebben van radio en het werken ermee, daarom zijn de bedieningen tot een minimum herleid. Al wat de waarnemer moet doen, is eerst en vooral de gewenste band opzoeken en vervolgens de knop indrukken. Een belangwekkende aanvulling is een toestel dat uitzonderlijk zwakke signalen, kan opvangen onder slechte ontvangstvoorwaarden en dat heel doelmatig schijnt voor het onderdrukken, van ontstekingsgeluiden.

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)

LOSSE PUNTJES ...

■ Terwijl de Britse reders bij de overheid steeds maar op steun aandringen om hun verouderde en vaak onrendabele schepen in de vaart te houden, is het toch van belang even te onderlijnen dat in Ierland zich de omgekeerde toestand voordoet met betrekking tot de vooruitzichten van de visserij op korte en lange termijn. En dit, volgens «Commercial Fishing», zonder subsidies om de gestegen kosten voor brandstof te compenseren.

Zoals in Groot-Brittannië, zijn, volgens bedoeld vakblad, de meest rendabele schepen in Ierland de vaartuigen van recente constructie uit de 65-80 voet klasse. Deze schepen doen het bijzonder goed. De grote Britse rederijen kunnen van de Ieren iets leren, zo meent het vakblad, o.m. met betrekking tot de exploitatie van de visrijdommen rondom hun kusten en de wijze waarop de Ieren de export ter harte nemen.

■ Wordt de marine cultuur, d.w.z. de kweek van zeevissen DE zaak van de toekomst ?

Alleszins is het merkwaardig dat in het buitenland enorm veel belangstelling voor de viskweek bestaat. Zowel van de kant van het onderzoek, als van de kant van bepaalde industriëlen. Laatstgenoemden doen investeringen, stimuleren research enz.

Er worden momenteel ook vele vergaderingen over dit onderwerp gehouden. Zo was er onlangs een bijeenkomst van 200 experten in Londen, zo is een vergadering gepland in Marseille, naar aanleiding van een internationale visserijbeurs, zo is te Hamburg een vergadering van een werkgroep van de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee voorzien, zo wordt te Oostende, in het najaar, een internationale bijeenkomst gehouden. En alles over de marine cultuur.

Het is ongetwijfeld zo, dat uit deze vergaderingen iets zal groeien schrijft «World Fishing». De mari-

ne cultuur kan tot een officieel erkende industrie uitgroeien, zoals de traditionele kweekbedrijven, met een vraag voor dezelfde status.

■ De Schotse visserij staat, volgens «World Fishing», voor een grote crisis. De oorzaken ? Hoge prijzen voor brandstof, afvloeiing van vissers naar de olie-industrieën, afsloeiing van walpersoneel belast met onderhoud en herstel van schepen naar dezelfde industrieën, vangstbeperkingen in de Noordzee, rond IJsland en de Feroe...

Is het te verwonderen dat in Schotland naar een reddende hand van de overheid wordt uitgezien ?

■ Ja, het is niet te geloven, maar het is waar. In «Commercial Fishing» wordt onder de rubriek «nieuws van de maand» gesteld dat de door NEAFC toegestane quota rond de Britse kusten in het voordeel van vreemde vaartuigen zijn uitgevallen...

■ Het onderzoeksinstituut voor zeevisserij uit Hamburg (Bundesforschungsanstalt für Fischerei) zal te Emden 400.000 DM (6.000.000 mln F) investeren voor verdere proefnemingen op paling en forel. Te Emden bevindt zich een elektriciteitscentrale en in het met zuurstof aangerijkt koelwater van de centrale groeit de paling en forel bijzonder snel : na 12 maanden hebben de vissen een marktwaardige grootte.

Het is de bedoeling de installaties te Emden tot bedrijfsgrootte uit te bouwen, zodat jaarlijks verschillende tonnen paling kunnen worden gekweekt en... verkocht.

De universiteit van Kiel is anderzijds ook van plan gelijkaardige proeven met forel en andere vissen in het koelwater van de gemeentelijke elektriciteitscentrale van Kiel te verrichten.

Hoe de ene industrie toch de andere kan helpen...

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een erg eenzijdige aanvoer die de prijs van verschillende soorten omlaag haalde. Zo waren heek, steenschol, kabeljauw en schol erg goedkoop. Het is trouwens niet het eerste jaar dat in de vastenperiode mede van de laagste prijzen van het jaar genoteerd worden. Zo ook weer deze week waar verschillende kanaalschepen met moeite uit de kosten zullen geraken, als dat dan al het geval is. Ook voor de in span vissende gulvangers was het weer een fiasco met kabeljauw die amper de 20 fr haalde. Een paar kopen haalden tot 24 fr maar meestal werd maar even boven de 21e fr gegeven. Dat was trouwens ook de prijs waaraan de uitvoer begon te kopen. Met een vangst van bijna 900 bennen geraakten de Z.209-Z.509 echter aan geen miljoen-opbrengst, iets wat toch een minimum mag genoemd worden met

HODI

een vangst kabeljauw en gul van dergelijke omvang. De guldrijs lag trouwens beduidend hoger dan de kabeljauwprijs, dit keer echter werd meer kabeljauw gelost. Voor de kanaalschepen was het ook weer niet erg schitterend. Er werden wel mooie vangsten gelost, dinsdag zelfs korte reizen en prima kwaliteit. Dat gaf echter weinig prijsvoordeel, heek bleef zeer goedkoop en kreeg tussen 6,80 fr (minimum) en 40 fr. Steenschol was evenmin duur, kleine sortering rond de 15 fr, grote tot 30 fr. Staartvis ging er ook onderdoor en viel zelfs terug onder de 80 fr (grote sortering). De tongprijzen hebben redelijk goed stand gehouden, de lappen noteerden rond de 80 fr, de andere soorten kregen tussen 110 en 142 fr. De grote tarbot, die zoals gewoonlijk erg schaars was, noteerde tot 160 fr. Rariteiten als koningsvis, arend en harder kregen wel hoge prijzen. Rode knorhaan en rog waren dit keer echter ook minder duur dan gewoonlijk.

De IJslandse soorten deden het in feite weer niet zo slecht. Vooral rode zeebaars was weer een meevaller. De prijs varieerde hier rond de 35 fr waardoor filets van «do-radon» duur zullen blijven. Schotse schol was ook behoorlijk duur en kreeg tot 30 fr. Daarentegen kregen de «nieten» lage noteringen die amper boven de 20 fr bleven. Koolvis en leng kregen normale prijzen, blauwe leng kreeg rond de 48 fr. Voor schelvis, die nu toch wel meer gebracht wordt, bleef de prijs laag. De Westschepen, weinig talrijk deze week, hebben het nog behoorlijk gedaan. Vooral met wijting en haai was er wel iets uit te halen. Grote wijting dinsdag

oplopend tot 30 fr en haai van 26 naar 31 fr. Minder goed was het echter voor rog, hondshaai en gul.

Een totale aanvoer die toch weer 8.700 bennen bedroeg, leverde maar 11 miljoen 918.547 fr op. Er werden tevens bij de 25.000 kg tong gelost.

WEINIG GARNAAL TE VANGEN

Oordelend naar wat deze week in de afslag gebracht werd aan garnaal is er momenteel niet veel te vangen door onze kustvissers. Een totale aanvoer van amper 3474 kg uit 59 vangsten. De gemiddelde vangst is dus maar even boven de 60 kg gebleven. De prijs is wel iets teruggelopen bij de voorgaande weken. Er werd gemiddeld 81 fr betaald, dat 5 fr minder is dan verleden week. De totale opbrengst beliep 281.454 fr met prijzen die begrepen waren tussen 60 en 108 fr. Toch bijna elke dag tot 100 fr voor de grootste en best verzorgde garnaal.

WEINIG IJSLANDVIS

Twee kleine vangsten van IJsland, samen 1350 bennen, meest rode zeebaars en gul. Rode zeebaars

STRAALBUIZEN

kreeg een flinke prijs, gul moest het met heel wat minder doen. Hier lag de prijs tussen 19 en 23 fr. Kabeljauw kreeg uitzonderlijk tot 24 fr. Witte leng ging weg aan 26 fr, blauwe leng aan 48 fr. Schotse schol noteerde tussen 20 en 30 fr., hondstong van 20 tot 23 fr. Een erg schrale schelvisprijs die tussen 19 en 30 fr. noteerde. Goede kwaliteit die een betere prijs verdiende. Koolvis was erg schaars en kreeg tot

23 fr. Ook heilbot hebben we weinig gezien, de prijs varieerde tussen 100 en 120 fr.

De resultaten lagen tussen 606.000 en 1.325.000 fr. met vangsten die 590 en 860 bennen bevatten.

ZEER GOEDKOPE KABELJAUW

De spanvissers zorgden voor 1300 bennen vis, de andere noordzeeschepen voor 700 bennen. Eigenlijk was er bij die 700 bennen nog een flinke hoeveelheid westvis, wijting. Kabeljauw kreeg even slechte prijzen als de voorgaande weken. Tot 1200 fr voor een bak shelfcod en rond de 1050 fr voor een ben kabeljauw. De gullen deden het in verhouding veel beter en kregen tot 25 fr. Zeer weinig andere soorten voor de spanvissers die resultaten bereikten die ver onder het nodige bleven met dergelijke vangsten.

VEEL KANAALVIS

Vooraf maandag een grote aanvoer van het kanaal, meestal na lange reizen. Niet alle vis was even goed verzorgd wat toch wel tot uiting kwam in de prijzen. Al was het verschil niet erg groot. Zelfs dinsdag werd nauwelijks meer gegeven voor vangsten die na veel korter reizen gebracht werden. Vooral heek en steenschol lieten het afweten. De meeste vangsten moesten het voor een groot deel van die soorten hebben, zodat er van hoge opbrengsten niet veel in huis kwam. Er werden door sommige schepen heel wat tongen aangevoerd. Tong die zowat dezelfde prijs kreeg als

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

verleden week met lappen rond de 80 fr., grote tong tot 110 fr., driekwartsortering aan 135 en 140 fr. en bloktong van 120 naar 145 fr. Voor-

NIEUWE LONEN VANAF 1 MAART INGEVOLGE INDEX - STIJGINGEN

Aangezien het indexcijfer over de maand januari en februari 1975 ten opzichte van de maand december 1974 opnieuw met meer dan 2 punten gestegen is moeten de werkelijke lonen vanaf 1 maart met 2 fr verhoogd worden, dit ingevolge de collectieve overeenkomst met de werkgevers van 21 december 1973.

De minimumuurlonen zijn vanaf 1 maart :

- geschoolde arbeiders 108 fr per uur
- geoefende arbeiders en chauffeurs 100 fr per uur
- ongeschoolde arbeiders 94 fr per uur.

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)

kleine tong schommelde tussen 130 en 140 fr terwijl de kleine sortering varieerde tussen 110 en 112 fr. Slips kregen rond de 100 fr het kg. Staartvis was aanzienlijk goedkoper dan verleden week, ook deze soort wordt in het buitenland veelvuldig aangevoerd. Grote sortering zakte van 95 naar 78 fr., de andere sortering viel terug onder de 50 fr. Tarbot bleef wel duur en kreeg rond de 150 fr., griet ging in prijs dalen tot 68 fr. Schol kreeg meestal rond de 19 en 20 fr, de verschillende sorteringen iek kregen tussen 14,40 en 20 fr.

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was bijzonder groot, het aantal vaartuigen die hun vangsten aanboden bedroeg 35. Het waren vooral de pladijsoorten die in zeer grote mate gelost werden. Alle vaartuigen en vooral deze van de Noord hebben er zeer grote partijen aangeboden. Het waren vooral grotere en middenslag platen die gelost werden. De afname prijzen waren minim, het waren slechts de ophoudprijzen die geboekt werden voor de verschillende soorten. Grote hoeveelheden werden dan ook aan minimumprijzen gehouden. Ieder jaar hebben we, vooral te Zeebrugge, hetzelfde verschijnsel van enorme aanvoer van pladijs. Vorig jaar rond dezelfde periode was de aanvoer zekere maar de helft van hetgeen nu werd gelost. De tongafname was eveneens aan de lage kant, de grotere soorten haalden van 76 tot 128 fr., de 3/4 van 147 tot 163 fr. De middenslag met schone kleine en kleine haalden van 115 tot 162 fr., en de kleinste slag bekwaam van 97 tot 19 fr. De tarbot en de grietsoorten bleven praktisch stabiel over gans de week van 104 tot 162 en van 52 tot 81 fr. Kabeljauw en gulsoorten waren er niet zoveel aan de afslag en toch bleven de prijzen beneden pell. De onverantwoorde aanvoer wil andere landen heeft hier zeker een grote rol gespeeld. Van de wijting werden alleen de grotere soorten afgenomen, de kleine kregen slechts de minimumprijs. De zeehaaien gingen vlug van de hand aan prijzen die schommelden tussen de 21 en de 26 fr het kg.

Roggevis, vooral van de west kwam eveneens mooie afnameprijzen, van 29 tot 44 en van 14 tot 32 fr. De steenschol van het Kanaal behalve volgens sortering van 12 tot 42 fr. De zeekeertjes beginnen zo stilaan gevangen te worden, de aanvoer was niet groot, doch de afnameprijzen schommelden tussen de 3.550 en de 4.250 fr voor de grote en van 2360 tot 2790 voor de kleinere. De 8.700 kg garnalen bekwamen van 40 tot 115 fr. het kgr.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

24-2	18	263.300	7.314.374			
25-2	11	141.700	3.298.735			
26-2	4	48.100	1.305.435			
	33	453.100	11.918.547			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

19-2	4	196	18.627	84.—	102.—
20-2	6	385	34.042	79.—	108.—
21-2	14	800	60.640	60.—	100.—
22-2	13	758	61.176	69.—	100.—
24-2	10	582	44.181	69.—	94.—
25-2	12	753	62.788	70.—	100.—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

20-2	7	19.491	827.808		42,47
21-2	6	18.291	577.738		31,78
24-2	12	109.009	3.014.397		27,65
25-2	11	81.548	1.876.437		23,01

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

20-2	13	3.325	205.681	41.—	97.—
21-2	25	4.550	289.203	41.—	98.—
24-2	27	6.008	339.437	40.—	102.—
25-2	11	1.366	105.130	50.—	102.—
26-2	6	1.305	103.448	60.—	115.—

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

20-2	4	200	15.470	75.—	82.—
21-2	2	89	7.472	83.—	86.—
24-2	2	100	9.161	87.—	95.—
25-2	1	48	4.392	89.—	94.—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

21-2	1	208	8.101		
24-2	6	19.729	410.307		
26-2	5	16.632	264.223		

HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

22-2	1	4.850	34.193	7,05	7,05
------	---	-------	--------	------	------

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 20-2-1975

O.334, IJsland
O.317, IJsland
O.202, IJsland
O.129, IJsland
O.316, IJsland
O.94, Noord
O.282, Kanaal
O.123, Kanaal

VRIJDAG 21-2-1975

O.141, Kanaal
O.369, Kanaal
Z.499, Kanaal
N.720, West

ZATERDAG 22-2-1975

O.254, Kanaal

O.181, Kanaal
O.229, Kanaal

MAANDAG 23-2-1975

O.69, West

DINSDAG 25-2-1975

O.318, IJsland
N.579, Kanaal

WOENSDAG 26-2-1975

O.81, IJsland
O.306, Kanaal
N.738, West
N.761, West
N.45, West

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

OOSTENDE

MAANDAG 24-2-1975

IJSLAND				
O.318	16	500	—	606.390
O.81	16	860	—	1.325.260

NOORD				
O.26	14	280	—	364.542
O.306	9	240	—	282.620

KANAAL				
N.579	16	100	3600	472.020
O.120	14	150	—	142.900
O.274	16	270	1800	405.260
N.41	16	250	800	308.695
N.752	16	270	1100	418.920
O.275	14	270	1800	442.350
N.706	17	270	600	277.690
O.285	16	270	700	289.750
O.239	17	330	800	304.285
O.66	16	220	500	288.635
O.83	16	170	3300	522.880
O.198	16	120	3300	411.010

WEST				
N.45	11	285	—	283.750
N.761	8	105	—	109.240

DINSDAG 25-2-1975

KANAAL				
Z.597	15	200	700	337.965
O.279	17	220	500	275.015
O.128	14	300	—	286.205
O.134	14	300	—	276.880
O.303	15	300	—	312.670
O.35	14	160	500	284.240

WEST				
N.736	6	100	—	108.910
N.738	61	100	—	147.120

NOORDZEE				
O.309	15	270	—	277.090
Z.209-509	14	850	—	964.640

WOENSDAG 26-2-1975

NOORDZEE				
Z.62-562	13	450	—	483.310

KANAAL				
Z.502	14	120	3000	398.660

WEST				
O.312	10	140	—	223.270
N.719	5	180	—	186.595

VERWACHTINGEN

MAANDAG 3 MAART 1975

IJSLAND: O.216 met 900 bennen, t.t.z. 50 b. kabeljauw en gullen, 450 b. schelvis en totten, 300 b. rode bonen en 100 b. varia.

O.236 met 820 bennen, t.t.z. 30 b. shelfcod, 45 b. kabeljauw en gullen, 75 b. koolvis, 80 b. schelvis en totten, 220 b. rode bonen, 300 b. schotse schol, 50 b. hondstong en 20 b. lengen.

KANAAL: Z.38, O.118, O.127, O.135, O.206, O.232, O.243, O.114, O.217, N.705

NOORD: O.69.
WEST: N.720.

DINSDAG 4 MAART 1975

KANAAL: O.224, O.180.
WEST: N.40.
NOORD: O.94 (vermoedelijk).

WOENSDAG 5 MAART 1975

KANAAL: O.82 (vermoedelijk).
WEST: N.736.

NIEUWPOORT

MAANDAG 24 FEBRUARI

N.345	26.72	N.715	114.047
N.346	37.476	O.156	81.636
N.590	70.304	N.470	80.124

Zes vangsten met ong. 400 bennen vis! Vier vangsten van de West, en twee met Kanaalsoorten. Slechts 150 kg tongen op de markt welke van 111 en 139 fr. kregen voor de grootste twee soorten, de 3e 174, de 4e 189, de 5e 167, en 140 fr. voor de kleine. Weinig stuks grote tarbot, welke aan 190 fr. verkocht werden. Grieten van 90 à 105 fr. Enkele kopen kabeljauw werden gekocht aan 2000 en 2200 fr. Gullen van 1900 à 1750 fr. de ben. Groot platvis moest opgevangen worden, de drielingen van 1100 à 1200 fr. Visjes, volgens kwaliteit van 620 tot 1000 fr. de benne. Wijting tekende een lichte prijsverhoging naar het einde van de markt: grote van 1040 à 1300 fr., kleine van 680 à 880 fr. de benne. De rogsorten: moers even boven de 2000 fr., de tilten van 1350 à 1750 fr. Rode soldaten: 1950 voor de grootste, de gesorteerde 2e soort rond de 800 fr. de benne. Vlaswijting: 1500 fr., kleine 1350 fr. Roggen van 500 à 700 fr. Zeehonden van 680 à 780 fr. de benne. Speerhaaien 1600 fr. Zo was de maandagmarkt.

WOENSDAG 26 FEBRUARI

N.591	50.730	N.700	15.526
N.765	44.883	N.762	69.790
N.40	83.294		

Even boven de 300 bennen werden gelost. Weinig stuks tarbot en grieten, maar anders keus genoeg van andere varia, zoals staarten, tongen, robaard, rode soldaten, vlaswijting enz.

Slechts 150 kg tongen op de markt welke van 109 à 179 fr. de kg kregen. Alle soorten kenden geen topprijzen, zelfs veel soorten beneden de middelmaatprijzen. Vlassers werden verkocht van 1.000 fr. de benne. Kabeljauw van 1200 à 970 fr. de benne, de gullen kregen iets meer, maar zeker niet om victorie te kraaien: 1300 fr. de benne! Rogsoorten: moers 1800, tilten 1400, grote scherpstaarten ook maar tot 1400 fr. de benne. De rode soldaten: grote 1050 fr., midden-slag 600 en zelfs gezakt tot 420 fr. Dit waren ook de prijzen welke gegeven worden voor robaard! Zelfs moesten bennen 2e soort robaard opgevangen worden, en dit vor «extra» kwaliteit. Zeehonden 700 fr. Enkele bennen speerhaaien werden gekocht aan 1300 fr. Weinig wijting was er op de markt: de grote kregen 1300 fr., de kleine 900 fr. Groot platvis moest opgevangen worden, drielingen van 900 à 1.000 fr., visjes moesten opgevangen worden, buiten enkele bennen van een «dagvisser» die 900 fr. kreeg.

Een marktdag om spoedig te vergeten, in de hoop op verbetering die lang op zich laat wachten!

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis	24-2-1975	29.80-33.—
Groot	23.80-26.20	
Middel	17.60-27.—	
Klein	20.—22.—	
Kabeljauw	19.40-21.—	
Gul	13.40-32.—	
Wijting	37.—52.—	
Schaat	33.40-35.40	
Zeebaars	26.—49.—	
Leng	21.—30.60	
Schartong	110.0-120.0	
Heilbot	23.80-26.20	
Koolvis	13.40-22.—	
Hondstong	17.60-22.—	
Zeewolf	65.—	
Staart		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	24-2-1975	25-2-1975	26-2-1975
Lappen	71,40-81,80	74,60-78,20	78,—78,40
Grote	114 -119,8	108,8-113,4	101,2—,—
3/4	132,8-139,8	142 -144,6	140,2-147,6
Blok	121,8-147,4	136,8-147	135,6-136,2
voor-kleine	115,4-141	113,8-140,6	124,8-130,2
kleine	120 —,—	131 —,—	108,2—,—
slips	106,2—,—	113 —,—	100,6—,—

Zeebrugge

Soorten	24-2-1975	25-2-1975	26-2-1975
grote	76,—85,—	81,—83,—	80,—82,—
blok	118 -124	126 -128	117 -113
fruit	152 -155	161 -163	134 -147
schone kleine	157 -158	157 -162	140 -135
kleine	132 -134	123 -129	115 -118
tout petit	126 -128	118 -123	109 -108
slips	114 -116	111 -114	97,—102

Nieuwpoort

Soorten	24-2-1975	25-2-1975	26-2-1975
Tong I	111 —,—	—,—	109 —,—
Tong II	139 —,—	—,—	132 —,—
Tong III	174 —,—	—,—	119 —,—
Tong IV	189 —,—	—,—	165 —,—
Tong V	167 —,—	—,—	165 —,—
Kleine	141 —,—	—,—	160 —,—

PLADIJS

Oostende

Soorten	24-2-1975	25-2-1975	26-2-1975
Grote	17,40-22,—	20,—22,—	15,80-20,—
grote iek	14,40-17,—	20,—,—	25,—,—
kleine iek	14,40-20,—	23,—24,—	14,40-27,—
derde slag	14,40-17,—	21,—,—	14,40-25,—
platjes	12,40-14,60	13,—13,60	13,40,—,—

Zeebrugge

Soorten	24-2-1975	25-2-1975	26-2-1975
I	14,25-15,—	14,25,—,—	14,25,—,—
II	14,25-15,—	14,25,—,—	14,25,—,—
III	14,25-16,—	14,25-17,—	14,25-16,—
IV	16,—18,—	14,25-22,—	14,25-16,—
V	13,—15,—	13,—15,—	12,30-14,—

Nieuwpoort

Soorten	24-2-1975	25-2-1975	26-2-1975
Moeien	14,—16,—	—,—	15,—,—
grote pladijs	20,—24,—	—,—	21,—,—
drielingen	14,—20,—	—,—	12,—13,—
platjes	—,—	—,—	—,—

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 20-2-1975

Z.295	16	260	3000	737.428
Z.403-558	1	30	—	27.450
Z.471-472	1	40	—	35.470
Z.468-601	1	30	—	27.460

VRIJDAG 21-2-1975

Z. 14	5	70	1200	275.338
Z.516	5	80	200	169.850
Z.257-437	1	60	—	57.490
Z.201-560	1	100	—	75.060

MAANDAG 24-2-1975

Z.575	6	110	100	150.650
Z.604	8	120	100	197.478
Z.563	8	90	100	155.540
Z.589	8	200	500	280.005
Z.506	10	220	1000	368.970
Z. 30	10	180	900	220.670
Z.510	9	170	600	298.000
Z.421	9	170	200	223.478
Z.429	10	200	1600	397.868
Z.533	9	70	—	118.695
Z.559	10	120	250	267.896

DINSDAG 25-2-1975

Z.176	12	200	500	248.907
Z.570	5	40	150	87.460
Z.578	7	90	200	123.920
Z.599	11	80	150	149.974
Z.496	12	150	700	218.114
Z.582	11	110	400	164.157
Z.262	10	150	300	227.559
Z.569	12	120	250	258.223
Z.402	13	100	—	189.123
Z.580	4	90	150	122.704
Z.460	9	70	—	86.576

WOENSDAG 26-2-1975

Z.431	12	190	800	234.382
Z.196	12	450	300	194.824
Z.408	12	160	700	265.723
Z.546	12	160	700	218.402
Z.324	12	220	1200	331.741
Z.512	7	70	600	199.088
Z.526	12	350	1500	463.702
Z.424	13	150	1200	340.747
Z.537	10	50	600	152.814
Z.592	10	80	400	141.095
Z.600	13	150	100	160.143
Z.307	13	180	110	196.824
Z.505	8	50	300	72.101

OOSTENDE - DOVER/
FOLKESTONE
ZEEVAARTLIJNEN

Uurtabel der
overvaarten

Uurtabel der overvaarten voor de week van 2 tot 3 maart 1975.

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

BESTELLINGEN

IN DE
SCHEEPSBOUW
VERMINDEREN

De tonnenmaat in de scheepsbouw bereikte eind vorig jaar de 31,7 miljoen tx. b., dat is 667.095 tx. b. meer dan op 30 september. De bestellingen kennen echter een teruggang.

Volgens de Lloyd's Register of Shipping werd voor minstens 9 miljoen tx. b. van de bestellingen uitgesteld of geannuleerd. De contracten voor de bouw van 70 tankschepen, met een totaal gewicht van 20 miljoen ton, zouden kunnen veranderd of ongeldig verklaard worden. In het laatste trimester van 1974 werd het dubbel van de bestelde tonnenmaat geleverd; dat brengt de annuleringscijfers op 2 miljoen tx. b., 11 miljoen tx. b., waarvan de levering voorzien was voor eind 1975 of begin 1976. werden reeds op stapel gezet. Met de bouw van 2.844 bestelde schepen werd nog niet begonnen; dat is 7,6 miljoen tx. b. minder dan in september. De bestellingen in Japan bedragen meer dan 5 miljoen tx. b. minder dan op 30 sept. 1974.

Hoewel het aantal bestellingen overal sterk verminderd is, zijn de meeste scheepswerven toch verzekerd van werk voor enige tijd.

SCHEEPSKREDIETEN

Tegenover de huidige crisistoestand in de visserij wordt het de reders met de dag moeilijker hun rekeningen te betalen.

Zij die onlangs aan nieuwbouw deden en kunnen beschikken over moderne uitrusting, en dan ook de beste bemanning hebben en daardoor betere opbrengsten boeken, kunnen er doorgaans nog komen.

De kleine middenslag echter, de vaartuigen waarvan de motor stilaan dient vervangen te worden, vooral omdat men vroeger slechts onvoldoende vermogen mocht inbouwen, enz., beginnen het met de dag moeilijker te krijgen.

Er is daarom aangedrongen geworden opdat deze reders, met tekort aan likwiditeiten, die niet of moeilijk hun leveranciers kunnen betalen gedurende één jaar zouden vrijgesteld worden van terugbetaling van de staatskredieten.

Het is zekerlijk niet de bedoeling van de minister iedereen zo maar goedsmoeds van zijn verplichtingen te ontslaan, maar er is op het ministerie van Verkeerswezen nochtans wel begrip te vinden voor de huidige toestand, zodat we iedereen aanraden, die in moeilijkheden verkeert zich te wenden tot wie destijds de kredietaanvraag indiende.

Uiteraard kunnen de leden van Hulp in Nood, Scap en Hand in Hand zich het best tot deze organismen wenden om hun verzoek in te dienen en te laten verdedigen.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort
	24-2-1975	24-2-1975	25-2-1975	25-2-1975	26-2-1975	26-2-1975	26-2-1975
Tarbot : groot (123)	151 -159,6	134 -162	151 -160	140 -154		150 —,—	190 —,—
middel (123)	111 -120	80,—110	120 —,—	92,—130	104 -123	100 -130	150 —,—
klein (123)	73,40-75,—	45,—54,—	95,—101	50,—57,—	90,—,—	56,—,—	110 —,—
Griet : groot (123)	69,40,—	72,—81,—	66,—75,—	73,—81,—	72,—,—	82,—,—	90,—,—
middel (123)	55,—,—	68,—70,—		62,—67,—	53,—,—	68,—,—	
klein (123)	49,40,—	60,—70,—	20,—,—	43,—52,—		51,—,—	
Schelvis : groot	25,80,—						
middel							
klein	19,40-25,—		12,—30,—				
Heek : groot	48,—,—		40,—,—				
middel	18,—24,—		10,—17,—				
klein	6,80-12,—		6,80-12,—				
Lom							
Leng	24,20-28,80		25,60,—		28,—,—		
Rog (1)	16,—36,—		21,—35,—		20,—38,—		
Keilrog (123)	27,40-48,70		40,—48,—		42,—,—		40,—,—
Rog (23)		44,—,—		33,—42,—		24,—38,—	40,—42,—
Tilten (23)		38,—,—		29,—35,—		19,—32,—	30,—34,—
Scherpstaart (23)		39,—45,—		29,—37,—		23,—34,—	32,—,—
Halve mans (23)		23,—,—		16,—19,—		14,—21,—	30,—,—
Teelt (2)		22,—,—		17,—19,—		14,—19,—	
Katrog (2)		10,—14,—		6,—8,—		5,—8,—	
Kabeljauw	17,—30,—	24,—28,—	19,20-26,—	17,—29,—	18,80-23,—	28,—,—	43,—,—
Gul (groot)		24,—26,—		22,—27,—		23,—,—	
Gul (middel)	24,—27,80	24,—26,—	17,—27,20	20,—26,—	19,—28,—	25,—,—	33,—40,—
Gul (klein)		13,—18,—		13,—17,—		12,—,—	
Hozemondhamme	43,80-100		52,—81,80		77,40-80,—		
Wijting : groot	26,—,—	16,—20,—	30,—,—	16,—22,—	27,40,—	14,—22,—	22,—26,—
klein	11,—,—	8,35-10,—	11,40,—	8,35-12,—	14,—,—	8,—12,—	15,—18,—
Schar	9,60-15,80	12,—18,—	8,—13,—	7,—14,—	13,40-21,—	9,—11,—	18,—,—
Steenschof	6,40-42,60	18,—42,—	14,60-28,20	13,—38,—	14,—34,60	12,—26,—	
Zeehaai	20,—33,—	22,—24,—	23,60-26,—	21,—24,—	18,—,—	23,—26,—	32,—,—
Hondshaai	10,20-15,40		11,60-15,—				26,—,—
Doornhaai							
Pieterman	65,—,—						
Makreef			9,80-12,—				
Horsmakreef							
Zeekreeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal	6,80-9,—		6,40-8,—				
Schartong							
Volle haring							
IJle haring							
Haringshaai							
Steenholk	5,—7,—		8,—10,—		11,60,—		
Heilbot							
Koolvis	23,—,—						
Steur							
Zeewolf	25,—,—		20,—24,60				
Pollak	25,80-30,—		25,40-29,60		27,—29,40		
Zonnevis					50,—76,—		
Koningsvis							
Vlaswijting							
Zeeduivel							
Schotse schof							
Zeehond						30,—,—	13,—,—
Bot							
Rode Poon (roobaard)	17,—24,—					15,—25,—	6,—20,—
Grauwe Poon (knorh.)	19,—,—	16,—,—		18,—,—		15,—,—	7,—,—
Rode Knorhaan	16,60-44,—		13,—28,—		9,40-21,—		
Posten		4,—7,—		7,—8,—			
Langoesten (midden)							
(klein)							

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

Visaanvoer te Den Helder

IJMUIDEN — Aan de woensdagmarkt van 19 februari werd aangevoerd : 175 kg tong; 39 kisten tarbot en griet; 1307 kisten kabeljauw; 1068 kisten koolvis; 46 kisten schelvis; 692 kisten wijting; 885 kisten schol; 30 kisten schar; 20 kisten haring en 139 kisten diversen.

Prijzen in gulden :
Per 1 kg : grote tong 8,48-8,00; grootmiddel tong 11,29-11,01; klein-middel tong 11,24-10,98; tong één 10,12-9,72; tong twee 9,49-9,02; tarbot 9,57-9,06; zalm 12,20-10,80.

Per 40 kg : tarbot 296-152; griet 200-138; kabeljauw één 68-42,40; kabeljauw twee 84-42; kabeljauw drie 84-42,40; kabeljauw vier 82-65; kabeljauw vijf 68-56; koolvis één en twee 28-27,20; koolvis drie 29-27,20; koolvis vier 29-26; schelvis één 78-43; schelvis twee 61; schelvis drie 77-56; schol één 41-37; schol twee 48-41; schol drie 67-56; schol vier 76-61; wijting twee 40-34; wijting drie 48-30; haring één 38,40; haring twee 46-41; schar 85-50; tong-schar 142-135.

De besommingen waren : KW 25 41.000; KW 123 44.900; GO 36 18.700; HA 32 1.800; KW 4 17.000; UK 18 1.400; UK 43 8.800; UK 216 6.200; VD 46 950; VD 6 19.600; UK 135 en UK 145 5.600; UK 236 en UK 208 9.200; UK 6 en UK 168 8.100; YE 25 en ZL 6 3.900.

Aan de donderdagmarkt van 20 februari werd aangevoerd : 4.380 kg. tong; 53 kisten tarbot en griet; 2255 kisten kabeljauw, 1 kist schelvis; 1534 kisten wijting; 1226 kisten schol; 135 kisten schar; 7 kisten haring; 638 kisten diversen.

Prijzen in gulden :
Per 1 kg : zalm 9,00-9,38; tarbot 9,66-9,00; grote tong 7,95-7,58; groot middel tong 11,05-10,48; kleinnid-del tong 10,90-9,90; tong één 9,34-8,88; tong twee 8,64-7,58.

Per 40 kg : Tarbot 312-169; griet 174-115; kabeljauw één 65-42,40; ka-beljauw twee 71-42,40; kabeljauw drie 70-56; kabeljauw vier 69-56; ka-beljauw vijf 8-53; schol één 41-25; schol twee 45-37; schol drie 58-50; schol vier 80-44; wijting drie 36-27,20; wijting vier 27; haring één 38-20; schar 61-20; schelvis vier 100; tong-schar 152-121; lever 55-40; gro-te kuit 41-32; kleine kuit 174-120; steenbolk 30-20; bot 16.

De besommingen waren : GO 24 12.500; GO 25 22.900; GO 20 11.700; GO 21 12.600; GO 26 10.400; OD 7 6.100; TH 26 11.000; KW 24 20.000; KW 29 11.900; SCH 10 7.800; UK 1 15.700; UK 23 4.700; WR 11 15.000; VD 25 1.190; VD 61 590; Spanvis-sers : UK 123 en UK 89 4.200; UK 141 en UK 271 11.400; UK 142 en UK 128 13.500; UK 6 en UK 168 25.300; UK 47 en UK 163 14.000; UK 78 en UK 107 8.700; UK 200 en UK 234 5.800; VD 24 en VD 89 5.600

Aan de maandagmarkt van 24 fe-bruari werd aangevoerd : 14.700 kg tong; 203 kisten tarbot en griet; 2483 kisten kabeljauw; 1250 kisten koolvis; 34 kisten schelvis; 1917 kisten wijting; 3647 kisten schol; 208 kisten schar; 13 kisten haring; 368 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg : tar-bot 9,80-8,76; grote tong 7,60-6,81; grootmiddel tong 10,52-10,12; klein-middel tong 10,72-10,16; tong één 10,21-9,41; tong twee 9,48-8,34; zalm 7,95; heilbot 10,52-7,25.

Per 40 kg : steenbolk 44-30; poot-tjes 50-49; schartong 56; wolf 106; krab 44-37; haal 72; tarbot 307-160; griet 184-116; kabeljauw 70-42,40; kabeljauw twee 67-42,40; kabeljauw drie 64-51; kabeljauw vier 66-52; ka-beljauw vijf 72-55; koolvis één 32-29; koolvis twee 34-29; koolvis drie 34-32; koolvis vier 35-28; schelvis één 100; schelvis twee 120; schel-vis drie en vier 112-100; schol één 40-32; schol twee 46-40; schol drie 75-50; schol vier 72-50; wijting drie 44-50; wijting vier 39-25; haring drie 37-35,20; schar 57-30; tongschar 152-100.

De besommingen waren : KW 11 18.400; KW 22 31.700; KW 24 6.100; KW 29 3.500; KW 34 21.900; KW 49 51.600; KW 55 42.000; KW 85 17.000; KW 88 19.000; KW 113 13.000; KW 121 21.000; KW 145 21.000; KW 149 18.500; KW 150 12.800; KW 152 11.700; KW 187 14.000; KW 189 24.800; KW 194 10.500; KW 206 9.200; KW 214 16.000; KW 226 15.500; KW 174 16.000; KW 185 15.550; KW 213 8.900; UK 1 8.000; UK 23 2.200; VL 7 3.700; VL 153 1.100; VD 18 2.200; WR 45 7.900; IJM 209 4.550; IJM 207 6.100; IJM 154 17.000; IJM 115 24.000; IJM 44 18.000; IJM 30 26.000; IJM 45 10.000; IJM 20 9.800; SCH 256 16.000; SCH 177 14.300; KW 33 en KW 180 5.400.

Aan de dinsdagmarkt van 25 fe-bruari werd aangevoerd : 1500 kg tong; 17 kisten tarbot en griet; 571 kisten kabeljauw; 1909 kisten koolvis; 111 kisten schelvis; 568 kisten wijting; 97 kisten schol; 7 kisten schar; 2 kisten haring; 133 kisten diversen.

Prijzen in gulden :
Per 1 kg : heilbot 10,66-10,28; tarbot 9,00; grote tong 7,57-7,10; groot-middel tong 10,65-10,09; kleinnid-del tong 10,26-10,20; tong één 9,17-8,07; tong twee 8,48-7,80.

Per 40 kg : tarbot 273-161; griet 179-148; kabeljauw één 57-45; ka-beljauw twee 78-44; kabeljauw drie 32-32; kabeljauw vier 67-64; kabel-jauw vijf 66-52; koolvis één 32-29; koolvis twee 34-29; koolvis drie 36-30; koolvis vier 37-26; schelvis één 88; schelvis twee 86; schelvis drie 100; schelvis vier 78-54; schol één 44-39,20; schol twee 48; schol drie 66-65; schol vier 71-61; wijting drie 55-36; haring twee 45; schar 72-53; tongschar 138-105; lom 46; ham 268-105; hammen 268-168; leng 51-32; poottjes 63-48.

De vorige week kon maandag worden ingezet met een redelijke aanvoer van tien grote kotters, die zaterdag niet aan een losbeurt waren toegekomen. Maar daarop is er tot vrijdag weinig te verhandelen geweest. Op een enkele uitzondering na viel er namelijk voor de kleine kotters weinig te vangen en bovendien was het prijsniveau van de kabeljauw zodanig dat alleen een grote aanvoer lonend had kunnen maken.

Door dit alles kon de hoogste besommer een opbrengst van f 28.000 noteren en wel voor ruim 9.400 kg. vis, waarvan 5.540 kg schol en 1.604 kg. tong. Daarnaast besomden slechts tien kotters f 20.000 of meer.

Met een totaal-aanvoer van ruim 440.000 kg vis, waarvan ongeveer 315.000 kg schol en 35.000 kg tong waren wel de hoeveelheden goed vertegenwoordigd, maar de totale opbrengst voor een dergelijke partij vis van ruim f 872.000 heeft het lage prijsniveau wel duidelijk aangetoond.

35.079	kg	TONG	f	330.368,07	van	f	1099	f	678
11.718	kg	TARBOT	f	77.301,60	van	f	1080	f	362
315.300	kg	SCHOL	f	350.758,00	van	f	200	f	080
50.005	kg	KABELJAUW	f	77.057,96	van	f	240	f	061
2.681	kg	GRIET	f	9.707,13	van	f	445	f	300
7.160	kg	SCHAR	f	6.653,29	van	f	155	f	069
10.940	kg	WIJTING	f	8.857,64	van	f	150	f	057
2.537	kg	TONGSCHAR	f	6.431,04	van	f	290	f	119
2.060	kg	BOT	f	370,80	van	f	018	f	
1.345	kg	ROG	f	772,88	van	f	150	f	015
710	kg	LEVER EN KUIT	f	806,25	van	f	123	f	072
470	kg	STEENBOLK	f	342,26	van	f	089	f	050
419	kg	HAMMEN	f	2.364,25	van	f	600	f	463
255	kg	SCHELVIS	f	517,00	van	f	250	f	188
255	kg	DIVERSEN	f	605,32	van	f		f	
440.934				872.913,49					

DE AKTIES VAN DE FRANSE VISSERS EN REDERS

EEN COMMANDO-AKTIE OP PARIJS — EEN DODE

Verleden week vrijdag werd in gesloten vergadering gehouden door vissers en reders besloten tot een spectaculaire actie over te gaan door de bezetting van de lokalen van het betrokken ministerie te Parijs om aldus uiting te geven aan het ongenoegen van de visserij tegen het uitblijven van maatregelen vanwege de overheid.

De actie werd goed geheim gehouden en in de nacht van zondag op maandag 24 febr. vertrokken 5 autocars en een twintigtal private auto's voor een commando-actie naar Parijs. Enkele uren later kwamen 450 vissers en reders op de «Place-Fontenoy» te Parijs aan. Gezien 't gebouw doorlopend bewaakt wordt door de zeerijkswacht, werd een ruit ingeworpen en een benedenvloers venster opengemaakt waarlangs het kommando in het gebouw verdween en de verdiepen bezette ingenomen door het Ministerie van Zeegezen. Ondertussen verwittigde de rijkswachter van wacht zijn rechtstreekse oversten en om 7 uur in de ochtend kwamen twee eskadrons rijkswachters het plein voor het ministerie opgereden. Gezien de vissers weigerden het gebouw te ontzetten en zich gebarrikkadeerd hadden, ging de rijkswacht tot de aanval over. De eerste verdiepingen werden na anderhalf uur schermutseingen ontzet.

Ondertussen hadden vissers zich gebarrikkadeerd op de bovenste verdieping, ndat ze de toegang langs de trap onmogelijk hadden gemaakt en eveneens de grote lift uitgeschakeld. De rijkswacht kon echter nog beschikken over een kleine dienstlift waarmede ze toch op de bovenste verdieping geraakten. Op zeer brutale wijze, met matraksla-

gen en voetstampen werden ten slotte de laatste vissers buitengeslagen nadat men hen eerst door middel van traansgasbommen praktisch weerloos gemaakt had. Onder de vissers werden er tien gekwetst, de builen en blauwe plekken niet medegerekend, waaronder een drietal zeer ernstig die naar het hospitaal dienden vervoerd te worden. Het brutaal optreden is des te meer verwerpelijk omdat het niet ging over vissers die toch voor een verdienstelijke zaak kwamen protesteren, namelijk voor de instandhouding van een noodzakelijk bedrijf ! Dat men hard optreedt bij betogingen met een negatief karakter is begrijpelijk. Maar in het hierboven aangehaald geval was dit zeker volledig misplaatst.

De ganse dag bleven de vissers op het plein vóór het betrokken Ministerie voortdurend bewaakt en omringd door de rijkswacht. Een voorstel uitgaande van de sekretaris-generaal voor een bespreking werd door de vissers geweigerd met op het kabinet van de eerste-minister of van de president.

EEN DODE

Ondertussen vernamen we de dood van één der manifestanten. De betogers hielden het er bij dat dit als gevolg van het optreden van de rijkswachters door slagen en verwondingen gebeurde. Naar intussen vastgesteld werd, zou de man gestorven zijn aan een hartinfarkt. De toelating tot de ter aardebestelling werd intussen geweigerd.

Naar we intussen vernamen heeft het volhard optreden van de rijkswachters de vissers slechts volhard in hun optreden. «Sprokkel».

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN



NU HET
WINTER

WORDT
VERSCHAF U
EEN PRACHTIGE
EN WARME
ZEER GOEDKOPE ECHTE

**ENGELSE
DUFFLECOAT**

VAN 900 TOT 1800 F.

B.T.W. niet inbegrepen

BIJ DE VISSERSCOOPERATIEVEN

S. C. A. P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE
TEL. 059/70.29.51 70.09.31 - 32

HAND IN HAND

REDERSKAAI ZEEBRUGGE

TEL. 050/54.41.17

De Vrij



HULP in NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAL, 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.

