



**het
visserij
blad**

VRIJDAG 10 JUNI 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 22 — 44e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE
TEL. (059) 70 88 21



HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN



Agent en dephouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK



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

Drukkerij P.V.B.A.

„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”

H. BAELSKAAL 30, OOSTENDE — TEL. 059/70 77 13 14

BUREEL

VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

Deze visserijsmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust”

Het gamma omvat volgende mappen

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

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

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

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

met 40 F portkosten.

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd

REDERS en VISSERS

koopt steeds bij Uw

KOOPERATIEVE

HAND IN HAND

Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54 41 17 / 54 41 92 / 54 46 56

Na de uren

Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

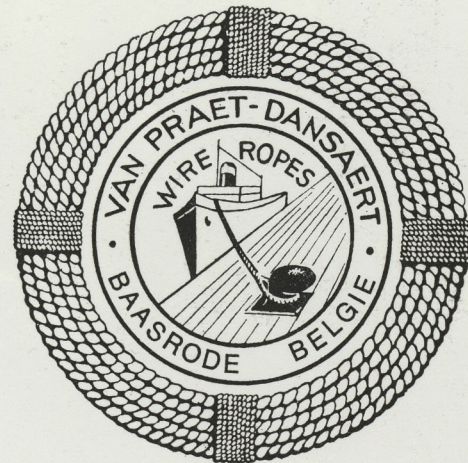
(7773V)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

VAN PRAET - DANSAERT, p.v.b.a.

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust

het visserijblad

Vrijdag 10 juni 1977 — Nr. 22

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.500 FR — 6 MAANDEN 750 FR. —
3 MAANDEN 380 FR — BUITENLAND 1.700 FR — NEDERLAND 110 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 70 77 13 - 70 77 14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

Bij het aftreden van een knappe minister van landbouw en visserij



Minister Lavens en zijn sekretaris-generaal Leon Van de Moortel, tijdens een van zijn bezoeken aan onze kuststreek waarbij hij telkens een bijzondere aandacht besteedde aan de complexe problematiek van de zeevisserij. In hem verliezen wij een van de weinigen die op ministerieel vlak nog enige bezorgheid voor deze sektor aan de dag legde.

Het is onze gewoonte niet veel lof te zwaaien naar onze politieke vertegenwoordigers omdat, voor ons, zij in het algemeen al of niet vertrouwd zijnde met het vak ze veel meer onderhevig zijn aan politieke richtlijnen en invloeden dan aan de noden van het bedrijf.

Sedert meer dan vier jaar was onze visserij die in ons land in het algemeen steeds zeer stiefmoederlijk behandeld werd, onder de hoede gesteld van een minister, die echter een boerenzoon is, zoals ten andere zijn sekretaris-generaal, welke, toen zijn voorgangers de visserij in handen kregen, er ook weinig of niets van af wist.

Maar de boerenstiel is zoals deze van de visserij, een stiel van werken en sjouwen, van wel en wee, van veelal afhangen van de natuurelementen, enz., waar het er vooral op aankomt, waakzaam te zijn, te werken en zich aan de omstandigheden aan te passen.

We herinneren ons nog, toen we 15 jaar geleden voor het eerst een vrijwillige sprotopvangregeling

voor de kustvisserij tot stand brachten en we daarvoor de steun vroegen van de toenmalige minister van landbouw, de baron de Vleeshouwer, die we op bezoek kregen, hij zijn toenmalige attaché waarschuwde tegen de sluwe voorstellen van de kustvisserij en deze attaché — ook een boerenzoon — zijn minister bijspringend ons in een eerste contactvergadering zegde, dat ook de boeren voor hun produkt geen toelage of de minimumprijzen kregen en we het maar moesten zelf proberen.

Enkele weken later kregen we toch die steun en 't was toen de redding van de sprotvisserij.

Sedertdien liet de attaché-boerenzoon, zich meer en meer in met de visserijvraagstukken en kenden wij achtereenvolgens maar twee ministers van landbouw meer, nl. de Waal Héger, ook een herenboer, en thans sedert vier jaar een Vlaamse minister, de heer A. Lavens van Kortrijk, die ook een landbouwerszoon bij uitstek is gebleken.

(vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

De contacten welke de visserij in de loop van die vier jaar met hem en zijn Vlaams personeel hadden, zijn zo vruchtbaar geweest, dat al wie in de visserij werkzaam is met verstomming zijn aftreden heeft gelezen en gehoord.

Na zich meer dan vier jaar ten volle te hebben ingezet, gaat hij heen. Zij die hem van zeer dichtbij gevolgd hebben, weten hoe dit zonder maat gebeurd is. Voor de landbouw en de zeevisserij, werd onze Vlaamse Minister Lavens niet meer opgenomen in de nieuwe regeringsploeg

Het werd immers op regeringsvlak een koehandel in plaats van de bekwaamen voor het moeilijk beleid van het land te behouden.

Eerlijke plichtsgetrouwe beleidsmannen zijn er zo zeldzaam. Bij de laatste verkiezingen had hij bijna 30-duizend voorkeurstemmen achter zijn naam. En men heeft die nu zo maar laten vallen..

Hiermee kreeg niet alleen West-Vlaanderen een ezelstamp (geen enkel Minister uit de bewindsploeg komt uit de kustprovincie): maar ook onze Vlaamse zeevisserij komt hiermee weer in de kou te staan en wordt voortaan door een Waal beheerd, welke van ons bedrijf niets afweet en er waarschijnlijk niets voor voelt. Onze jarenlange ondervinding van het bedrijf laat ons toe formeel te getuigen dat in die laatste vier jaren aan onze visserij veel meer aandacht verleend werd, dan ooit te voren in omstandigheden die veel moeilijker en delicateser zijn geworden dan vroeger.

Het volstaat zijn verwezenlijkingen op te sommen. We doen het hier graag omdat ze een stukje geschiedenis van nuttig werk voor onze visserij uitmaken en we vernoemen.

PROJECTENBELEID

In 1974 werd gestart met het projectenbeleid (toepassing K.B. 5.5.73 houdende maatregelen ter aanpassing van de Belgische zeevisserij aan de evolutie van het internationaal visserijgebeuren). Een eerste project, genaamd «Danish Pair Trawl» werd uitgevoerd door het project «Semi-pelagische visserij Ierland» (9.7.1976-12.9.1976). De twee thans op stapel staande projecten («Golf van Biskaje») en «Staannde netten») zullen met staatstussenkomst verder worden uitgevoerd.

GASOILSUBSIDIES

Bij M.B. van 15.7.1974 werd een tijdelijke brandstoftoelage (ad 0,50 F per liter gasoil) ingevoerd om de reders in staat te stellen zich aan te passen aan de door de oliecrisis veroorzaakte kostenexplosie. Deze maatregel liep ten einde op 31.12.1975 en kon in EEG verband niet verder gedoogd.

VOORBEHOUDEN VISSERIJZONES

Ten behoeve van de «IJslandvaarders» kon op 28.11.1975 een bevredigend visserij-akkoord afgesloten worden met de IJslandse regering.

In E.E.G.-verband wordt erover gewaakt dat de Belgische visserijbelangen gevrijwaard worden in de kwestie van de door Ierland en Groot-Brittannië geëiste exclusieve visserijzones.

MODERNISERING VAN HET PRODUKTIE-APPARAAT

Bij K.B. van 22.7.1975 werden de bestaande maatregelen ter aanmoediging van de modernisering van de visserijvloot ter dege aangepast aan de hedendaagse toestand en werd in samenwerking met zijn collega van Verkeerswezen voor de sloop een bedrag van meer dan 50 miljoen uitgetrokken, welke zal toelaten oude en niet rendeerbare schepen te slopen.

BEMANNINGSBELEID

Op 1.1.1976 is het grondig hernieuwd «Fonds voor Scheepsjongens» gestart (toepassing K.B. 31.12.1975 tot regeling van de samenstelling en werkwijze van het Fonds voor Scheepsjongens). Na een eerste werkingsjaar kon het netto-loon van de scheepsjongens m.i.v. 1.1.1975 opgetrokken worden van 285 F naar 414 F per zeedag (+ 45,2 pct), wat nu toch wel een vrij belangrijke stimulans zou moeten kunnen worden voor het aantrekken van meer scheepsjongens en het kweken van motoristen en schippers.

En zo zouden we nog talrijke tegemoetkomingen en beslissingen kunnen noemen, welke getuigden van een grote bekwaamheid van iemand die nooit in de visserij was opgevoed, maar van een gezonde realistische geest, welke zijn persoon kenmerkte.

Want wat onze mensen uit de visserij in hem vooral aantrok, was zijn onderlegdheid van de problemen waarvoor hij verantwoordelijk was, zijn gezonde boereijk en zijn onuitputtelijke werkkraft, gepaard gaande met een eenvoud, welke ons toelieten hem niet te benaderen als de hoogstaande minister, maar als DE MENS, die de visserij op hetzelfde niveau stelde als de boeren en ze lief had.

We zijn ervan overtuigd en hopen dat dit geen vaarwel zal zijn, maar wel een tot weerziens... binnenkort.

Dit is onze wens en die van de ganse visserij-gemeenschap, Minister en Senator Lavens !

P. Vandenberghe.

EERSTE KONTAKT MET HET MIN. VAN LANDBOUW

Woensdagnamiddag moest een vertegenwoordiger van de beroepsvereniging der reders, dringend kontakt nemen met het kabinet van de Minister van Landbouw om er de adjunkt kabinetschef een vraag te stellen in verband met de visserij.

Het antwoord kwam van de sekretaresse van de Waalse Minister Humblet dat Mijnheer voorlopig waarschijnlijk naar huis was gezonden in afwachting dat de nieuwe Minister een beslissing zou nemen tot welke dienst en in welke hoedanigheid hij zijn dienst kon hernemen.

En toen men Nederlands sprak, kreeg men van ons Ministerie van Landbouw, alleen een antwoord in het frans.

We hebben er aan gehouden dit eerste staaltje, van wat er ons te wachten staat, weer te geven.

Leve La Belgique et la pêche.

En voor de Vlaamse vissers : blijft tweederangburgers en betaal zorgvuldig uw belastingen om ze in Wallonië te kunnen gebruiken «pour la pêche aux truites» zoals de miljoenen van Waalse streekeconomie voor het vliegveld van Luik.

Z.575 „POLARIS“ GEPRAAIJD DOOR ENGELS VISSERIJWACHTSCHIP

Tijdens de kreeftenvisserij op visvak 303 kreeg men aan boord van de Zeebrugse treiler Z.575 «Polaris» bezoek van de engelse kustwacht. Het ging in feite om een routine-onderzoek. Vier mariniers van het wachtschip begaven zich aan boord van de treiler en voerden een controle uit op de netmazen die echter in orde werden bevonden.

Men ging evenwel niet akkoord met een hoeveelheid vis in de visruimen. De Britse wetgeving voorziet inderdaad dat men bij kreeftenvisserij slechts 20 t.h. vis mag aan boord hebben ten opzichte van de gevangen kreeft. Twee mariniers verlieten daarop de «Polaris» en gingen bevelen halen. Meer dan 2 uur later kwamen de mariniers weer aan boord en gaven schipper Roger Couhysder bevel het wacht-

schip te volgen naar een Engelse haven wat echter prompt werd geweigerd. Meteen kwamen nog zes andere mariniers aan boord van het Zeebrugse vaartuig maar uiteindelijk kon schipper Couhysder de Britten toch overtuigen dat hij wel degelijk geen overtreding had begaan. Hij refereerde hierbij aan vorige vangsten. Een telefoontje met het fregat leverde uiteindelijk een gunstig resultaat op want de «Polaris» mocht ongehinderd verder vissen.

VISWINKEL over te nemen

in 't Brugse

Tel. (050) 54.54.76

(8029V)

Een nieuwe regering en... een visserij in de kou

Iedereen kan zijn mening hebben over de wijze waarop we dan toch aan een regering zijn geraakt en de enen zullen de Vlaamse opferecering betreuren, terwijl anderen, onverschillig voor wat er met Brussel gebeurt, toch wel begrepen hebben, dat de Waalse haantjes er maar weer in geslaagd zijn de lakens uit te delen — tot in de slaapkamer van Sire de Koning, maar niemand zal durven beweren, dat West-Vlaanderen kan jubelen en dat het licht op groen staat voor de visserij.

Er zit geen enkele Westvlaming in deze regering ! En de Kortrijkse Kamervoorzitter Dequae zal naar verluidt vervangen worden door de Waal Leburton.

Natuurlijk hebben we Chabert behouden van wie we niet vergeten hebben, dat hij voor de Oostkust een nieuwe vissershaven noodzakelijk en nuttig en opportuun vindt. Voor de Oostkust ware het daarom misschien toch beter geweest had hij het — vooropgestelde — ministerie van Openbare Werken gekregen. Chabert, die ook het best geplaatst blijft om eerstdaags de tweede schijf van de slooppremie uit te keren en om voor een derde schijf van 25 miljoen in de kabinetsraad op de tafel te slaan. Maar Chabert is ook gepromoveerd tot de ACW-leider in de regering, waardoor te vrezzen valt, dat hij nog gemakkelijker dan vroeger, bepaalde beslissingen aan zijn administratie zal overlaten, wat al vaak treurige gevolgen heeft gehad, inzake Vozor, scheepskredieten, slooppremies, enz.

Op Landbouw echter zijn we een Vlaming, een Westvlaming, minister Lavens kwijt, en wordt vanaf heden de Vlaamse visserij beheerd door een Waal.

Hoe moet het nu in de EEG met de visserijvraagstukken ? We hebben geen gronden om te twijfelen aan de ijver of de goede wil van mijnheer Humblet, maar we weten nog niet eens of onze vissers in hun eigen taal met hun minister zullen kunnen praten.

In een periode waarin vrij spoedig duidelijkheid moet komen inzake de visserij-eisen van Ierland en Engeland, gaat er ter verdediging van onze belangen, een man praten met zijn doorwinterde Europese collega's, terwijl hij zelf nog alles te leren heeft. En waar minister Lavens daarenboven kon en mocht rekenen op zijn collega en vriend Van Elslande, zetelt nu tevens op Buitenlandse Zaken een Simonet, die weliswaar het klappen van de EEG-zweep kent, maar voor de Vlaamse visserij wellicht niet erg warm loopt. 't Is immers een Brusselaar.

Op Openbare Werken komt Mathot, de jongste minister, die politiek een blitzcarrière maakt, maar als Waal misschien te weinig geld zal hebben voor Vlaanderen, meer bepaald voor de Vlaamse vissers van de Oostkust, die zo nodig een nieuwe haven willen. Maar anderzijds zal hij als socialist misschien van het monsterverbond van aannemers, die van Zeebrugge een wereldhaven willen maken, zonder aanbesteding, niet alle grillen zo maar involgen.

Dat de zeer zware post van Landbouw nu voor het eerst nog bezwaard wordt met Middenstand, zal minister Humblet weinig vakantie gunnen, maar als hij ook zou beslissen de adjunct kabinetchef van minister Lavens, de heer H. Vandewalle, door te zenden en te vervangen door een Waal, ware dit het einde van alles.

Als enig lichtpunt kunnen wij hopen, dat de nieuwe minister van Landbouw meer dan ooit zal beroep doen op de adviezen van zijn sekretaris-generaal en van zijn Zeevisserijdienst, wier ambtenaren met de visserij vergroeid zijn en die derhalve onze tolken moeten worden.

Het zal er echter vooral op aankomen, dat er tussen de diensten van Landbouw en het visserijbedrijf een permanente en doorgedreven gedachtenwisseling bestaat, wil er voorkomen worden, dat onherstelbare politieke beslissingen zouden genomen worden, waarvan de weerslag zou kunnen vernietigend zijn.

Al met al doet deze nieuwe regering ons beven en schrikken. We begrijpen dat de ondankbaarheid van het politiek bedrijf voor minister Lavens persoonlijk zeer zwaar aankomt en, als hij misschien enige troost kan vinden, thans te mogen lezen hoe zijn heengaan betreurd wordt, toch blijft hij achter met zijn teleurstelling. Onze teleurstelling is niet geringer, met de geheime hoop hem spoedig terug te zien.

JEF DEROOSE,
Direkteur Hand in Hand, Zeebrugge

Geen nieuwe scheepswerf te Oostende

We herinneren onze lezers aan onze vroegere artikelen in verband met de mogelijkheid van de installatie van een scheepswerf te Oostende langs het nieuw visserijdok. Deze nieuwe scheepswerf zou zich specialiseren in de bouw van vaartuigen in polyester omdat sommigen hierin een toekomst zien, niettegenstaande enkele problemen nog niet gans overwonnen zijn. De start voor deze nieuwe werf ligt in een bestelling van tien mijnenjagers voor het ministerie van landsverdediging. Vijf bestaande scheepswerven, namelijk Beliard - Murdoch, Langerbrugge, Boel, Mercantile en de scheepswerven van Rupelmonde hebben voor dit doel een nieuwe vereniging opgericht en voor Oostende was dit een gedroomde gelegenheid om het nieuw visserijdok leven in te blazen. Het is inderdaad zo, dat dit nieuw leven zeker niet zal komen van de visserij zelf. Ondertussen vernamen we dat de scheepswerf in Langerbrugge komt. Het feit dat een gedeelte van het visserijdok in een geklasseerde zone ligt, heeft geen invloed gehad op de keuze van de inplanting van de nieuwe scheepswerf, niettegenstaande sommigen dit gedeeltelijk hier aan wijten. Het is duidelijk, zo Openbare Werken zich niet stoort aan het klasseringsdecreet en voortgaat met de bouw van het visserijdok, men zich evenmin hieraan zou storen voor de inplanting van de scheepswerf. Trouwens, Streekeconomie zou zeker wel gezorgd hebben voor een rectificatie van het klasseringsdecreet. De eigenlijke reden voor de keus van Langerbrugge is het profijt, dat de nieuwe vereniging heeft om zich daar te vestigen. Trouwens in alle vestigingsbesluiten vormen de financiële voordelen die de vestigingsplaats biedt de hoofdzaak.

In het geval van de nieuwe vereniging zijn het de voordelen van een inplanting nevens de bestaande werf van Langerbrugge, één der 5 aandeelhouders waarin nochtans Boel de voornaamste participatie heeft, en waaruit waarschijnlijk wel een samensmelting met de werf van Langerbrugge zal voortspuiten.

Van het grootste belang is echter het feit, dat Langerbrugge in de expansiezone dan beschikt men over zeer veel financiële voordelen, zowel de staalfabrieken van Sidmar. Wanneer men zich kan inplanten in een expansiezone dan beschikt men over zeer veel financiële voordelen, zowel wat de inplanting zelf betreft, als wat de werken voor de infrastructuur en het bekomen van gunstige financiële kredieten. Oostende ligt niet in een expansiezone en derhalve kan een industrie die zich hier vestigt, niet profiteren van de investeringsproblemen die dergelijke zone biedt, zoals de Walen voor het vliegveld van Luik, zo maar 25 miljoen hebben opgebruikt daar zonder het minste nut.

VERGEEFSE INSPANNINGEN

De inspanningen geleverd door het stadsbestuur en door havenkapitein Ghys om deze scheepswerf naar Oostende te halen, blijken dus tevergeefs geweest te zijn. Ook volksvertegenwoordiger Dries Claeys kan bij streekeconomie tot geen resultaat komen. Streekeconomie kan inderdaad uit eigen budget al de voordelen van een expansiezone niet waarborgen aan de nieuwe scheepswerf. Oostende mag er dus beslissen een kruis over maken niettegenstaande sommigen zeggen, dat er nog niets definitiefs beslist is. Het is inderdaad zo, dat een inplanting van een bepaalde nijverheid of industriepark afhangt van de belangen en/of de profijt die deze heeft bij de vestiging op een bepaalde plaats. Oostende kan niet zoveel bieden als Langerbrugge en dat doet de boeken toe. Er dient nochtans opgemerkt dat ook de Walen voor het vliegveld van Luik niets te bieden hadden en toch 25 miljoen steun ontvingen van streekeconomie.

IS DE TOEKOMST AAN DE POLYESTER ?

Tot nog toe waagde men het nog niet schepen van een zekere grootte uit polyester te vervaardigen. We mogen zelfs zeggen, dat men nog niet volledig rond is met alle probleempjes van de bouw in plasticmateriaal. Ook mag men zeggen, dat men in de nieuwe scheepswerf wel één en ander zal leren bij de bouw van mijnnevgers. Het is omgekeerd, dank zij een degelijke overheidsbestelling, dat van wal kan gestoken worden met een nieuwe nijverheid of minstens met de toepassing van nieuwe technieken. In ieder geval zal men aan de bouw van deze mijnnevgers wel een prototype overhouden voor de bouw van polyestervaartuigen voor het privaat klienteel. Ondertussen konden we vernemen, dat er ook te Lorient, maar dan bij de vissershaven, een nieuwe werf komt voor polyesterbouw. We mogen dus in zekere zin gelukkig zijn met het openbaar initiatief van het ministerie van landsverdediging die de rechtstreekse aanleiding is tot het ontstaan van een Belgische werf voor scheepsbouw in polyester. Hopelijk komt te Langerbrugge ook nog een prototype voor een vissersvaartuig van een bepaalde grootte. Het is inderdaad wel aanvaardbaar dat polyester zekere voordelen zou bieden. vooral dan wat het onderhoud van deze schepen betreft, waardoor de schepen jaarlijks verplicht naar wat de nieuwe scheepswerf te bieden heeft waarbij men natuurlijk zijn lange tijd op te liggen. De visserij zal dus waarschijnlijk uitkijken ook in de eerste plaats dank aan de kostende prijs en de toekomst.

Als Langerbrugge aangewezen is op deze proef, wil dit niet zeggen dat voor de bouw van vissersvaartuigen de kust niet aangewezen zal zijn.

Afwachten is de boodschap, al mag wel opgemerkt dat West-Vlaanderen voor de bouw van vissersvaartuigen zeker meer aangewezen is dan Langerbrugge.

P. Vandenberghe.

NIEUWE HOLLANDSE MAATJES BINNEN

Spurt tussen treilers voor de eer

We hebben verleden week gemeld dat de Hollandse haringtreilers op dinsdag 31 mei uitvoeren om op woensdag 1 juni als eersten de vangst op nieuwe maatjesharing te kunnen starten. Donderdagmorgen meldde men reeds het binnenlopen van de eerste haringtreilers met hun maatjes. Het waren twee vaartuigen die Scheveningen aandeden en één vaartuig die IJmuiden binnen liep. Deze drie schepen hadden het op een „race” gesmeten om als eerste aan te komen.

De „Hoeker” en de „Francisca” uit Scheveningen hadden tegen woensdagmiddag reeds een fatsoenlijke hoeveelheid haring binnen gehaald om naar de thuishaven te stomen. Dit was echter ook het geval met de „Monica” Vl. 89 van de rederij „Kwakkelstein” die, na een eerste vergeefse poging in de vroege morgen van 1 juni, plots met zijn tweede trek 8500 kg haring binnenhaalde. Onmiddellijk werd op de „Monica” beslist naar IJmuiden op te stomen om als eerste op de markt te zijn en deze eer binnen te rijden. Dit was echter ook de reden van de „Hoeker” en de „Francisca” zodat de drie vaartuigen rond de middag van 1 juni de steven naar Nederland wendden, respectievelijk voor de „Monica” naar IJmuiden en voor de 2 andere naar Scheveningen. Schipper Schonenberg uit Katwijk, die wel de eerste werd te IJmuiden, moest echter tot zijn grote teleurstelling vernemen dat de SCH. 54 „Francisca” er 40 minuten minder op deed en reeds te 8 uur donderdagmorgen meerde. De „Hoeker” SCH. 21 volgde op een half uur, terwijl de „Monica” slechts om 8u40 afmeerde te IJmuiden. Ondervraagd over de „race”, zegde de schipper van dit laatste vaartuig, overtuigd geweest te zijn dat hij de spurt zou gewonnen hebben, gezien hij op volle snelheid gemaald had. De maatjes, mooi en zuiver verpakt in emmertjes werden van uit IJmuiden naar de afslagen van Katwijk en Vlaardingen vervoerd, terwijl de haring van de beide andere treilers in de Scheveningse afslag verhandeld werden.

DE PRIJS IN DE AFSLAG

In de Scheveningse afslag ging de eerste nieuwe haring rond de 100 gulden voor een emmertje van 5 kg. We tellen van 43 tot 45 haringen in een emmertje, zodat de nieuwe ongeveer 2,25 tot 2,3 gulden kost per stuk. In onze munt omgerekend, betekent dit nog altijd zowat 33 B.fr. het stuk. Voor de haringen in vac, in pakken van 23 kg, kreeg men aanmerkelijk minder, namelijk een gemiddelde van 300 gulden of 1,4 gulden per stuk, als we aannemen dat er ook in de pakken ongeveer 9 haringen zitten per kg. Voor ons is 8 tot 9 haringen per kg geen synoniem van grote haring, ten ware ze door het zouten van hun water verloren hebben. De SCH. 54 maakte met zijn 5000 kg haring een brutobesomming van rond de 90 duizend gulden of omgerekend zowat 1,32 miljoen B.fr. In ieder geval nog een mooi bedrag als we in aanmerking nemen dat het vaartuig op 31 mei uitvaarde om reeds op 2 juni in de

afslag te zijn. Alles bijeen dus een reis van 3 dagen. Het is nu natuurlijk wachten op de overige veertig schepen en..... ook uitzien naar de prijs in de volgende dagen en weken. Als we een gemiddelde rekenen voor de eerste haring van ongeveer 30 B.fr. het stuk dan zal de prijs van het maatje „kant-en-klaar” aan het karretje of in de winkel toch zeker nergens beneden de 50 fr. liggen. We menen dat de gewone werkmansbeurs dit toch moeilijk kan verteren, tenzij misschien eens om de „goeste te blussen”. Moeilijkheden in de afzet zullen echter de prijs in de afslag doen dalen. Alles hangt trouwens af van het aanbod, zodat we ons zeker niet mogen blind staren op de eerste verwezenlijkte brutobesommingen.

Wat echter opvallend is, is dat de eerste haring geen primeurprijs kreeg zoals dit in andere jaren het geval was, want ook de KW. 171 en de KW. 42 die later binnenliepen kregen ongeveer dezelfde prijs. Het is, volgens de heer Parlevliet, voorzitter van de Katwijkse redersvereniging, een prijs die voor de handel haalbaar is en voor de reder renderend. Indien de toegekende 1500 ton door de producenten kunnen opgebracht worden, zal dit, aan een gemiddelde van 15 gulden het kg berekend, toch nog altijd 330

miljoen B. fr. betekenen voor de producenten. Op basis van een goede 40 haringtreilers betekent dit een gemiddelde besomming per schip van zowat 8 miljoen B.fr. De 15 gulden per kg kan misschien wel wat aan de grote kant liggen vermits de KW. 42 met zijn 149 kantjes iets over de 200 duizend gulden markte, hetgeen bijna 14 gulden per kg is of meer dan 200 fr per kg.

WEINIG ANDER VIS IN DE AFSLAG

Het resultaat van de uitvaart van iets meer dan 40 treilers op de nieuwe haring was anders duidelijk merkbaar in de afslag wat betreft de aanvoer van de gewone vis. Door het uitvallen van deze grote schepen was er weinig gewone vis te zien en alleen de kleinere vaartuigen trachten voor wat aanvoer te zorgen. De prijzen van alle soorten liepen dan ook gevoelig op en de wijting onder meer kreeg 2000 B.fr. de 50 kg. We menen dat het tekort in Nederland aan gewone vis, zich tot op onze markt deed gevoelen, waar eveneens stijgende prijzen te noteren vielen met witte kabeljauw in bakken tot 3800 fr en wijting tot 2200 fr. Alleen de tongen bleven op hun peil van vorige weken.

OOSTENDE EURO VISSERSHAVEN ? Blanke dinsdag in afslag

Deze week dinsdag 7 juni was in de Oostendse vismijn, geen enkel vaartuig aan de afslag. De Oostendse Eurohaven is gevaarlijk op de weg terug. Ondertussen werd een nieuw visserij-dok gebouwd voor... opgelegde schepen. Met het handvol schepen dat de Belgische visserijvloot nog rest, ook wel omdat de Rederscentrale zich verzet tegen aanwerving van buitenlandse vaartuigen, zal de toekomst van onze visserij zeker niet veilig gesteld worden. Normaal is de dinsdag de tweede voornaamste markttag op de Oostendse afslag. We hebben reeds dinsdagen gekend met een drietal schepen, maar zover onze inlichtingen reiken, is het nog maar de tweede maal dat een blanke dinsdag voorkwam, en dit terwijl de voorbije maandag ook al niet bijzonder was zowel wat het aantal schepen betreft als wat de gebrachte hoeveelheid aangaat. Nochtans zijn de prijzen zeer goed en bestaat er bijvoorbeeld zeker geen aanleiding om in het buitenland te gaan markten. Integendeel we stellen vast dat om hun cliënteel te kunnen bevoorraden, de Oostendse vishandel de 2/3n van hun vis moeten invoeren.

Zaak is echter, dat het aantal varende Belgische vissers-eenheden voortdurend inkrimpt, in de laatste tijd vooral door het in voege brengen van een voordelig uitvallende slopingspremie. We juichen dit initiatief zeker toe, maar het is totaal onvolledig als niet terzelfdertijd gezorgd wordt voor nieuwbouw en/of vervanging. Onze vloot is niet overontwikkeld en moet niet om deze reden gesaneerd worden. Integendeel. Sanering wordt wel aanvaardbaar wanneer het gaat om niet rendabele vissersschuiten. Anderzijds moet de Belgische vloot zeker niet uitgedund worden om reden van de kwoteringsreglementering want in sommige gevallen zal waarschijnlijk de bodem niet gehaald worden.

Ondertussen werd blanke dinsdag toch nog gered van een totale grote zero, door de verkoop van de visjes van onze kust-vissertjes. Men noteerde voor 75.000 fr vis en voor 25.000 fr garnaal of in totaal 100 duizend frank!

Oostende, Euro-vissershaven, waar is uw roem heengevaren ? P.V.

ROEKELOZE SCHEEPSKAPITEIN

Voor de correctionele rechtbank te Brugge verscheen de 40-jarige Engelsman James Davenport, bevelvoerder op de ferryboat «Free Enterprise 8». Het vaartuig moest op bevel van kaalmeester blijven liggen maar vernoemd bevelvoerder negeerde dat bericht en voer toch uit op een moment dat een cargo de haven werd binnengelooft. Een averij was derhalve niet denkbeeldig want de Ferry scheerde op een afstand van amper 40 m voorbij de cargo. Door kaalmeester Volsem werd klacht neergelegd tegen Davenport omdat hij o.a. niet inging op de bevelen van de havenautoriteit. De rechtbank wees op de grote nalatigheid van de zeeman en stippte aan dat dergelijke roekeloosheid van schippers aanleiding kan zijn tot zware rampen. Kommandant Davenport werd veroordeeld tot een boete van 4.000 fr plus de gerechtskosten

Boekbespreking

„REDDERS AAN DE RIEMEN”

«Redders aan de riemen» voert ons terug naar het eind van de vorige en het begin van deze eeuw. In die jaren bestonden de vloeten van onze reddingmaatschappijen nog hoofdzakelijk uit roeiboten.

Visserslieden, vletterlul, sleepers, maar ook landratten als boeren bemande deze eenvoudige boten, waarmee ze het levensgevaarlijke gevecht met de zware branding aangingen. Enkele van deze redders uit vroeger dagen leven in de geschiedenis verder als «helden der zee». Maar van de meesten komen we de namen nog slechts tegen in vergeelde strandingsrapporten, hoewel ook zij aan de riemen plaats namen om de in nood verkerende zeeman hulp te bieden.

Wie waren deze mannen, die hun leven waagden om dat van schipbreukelingen te redden ? Wat bezield hen om hun gezin onverzorgd achter te laten voor tochten met de roeireddingboot, die meer dan eens het leven van roeiers eisten ? Hoe verwerkten hun vrouwen, die vanaf het strand en de duinen dit gevecht volgden, de emoties ?

Op deze en nog veel meer vragen geven de mannen met «zout water in het bloed en avontuur in het gebeente» en hun vrouwen zelf de antwoorden in «Redders aan de riemen».

Siep Zeeman, oud-schipper van de motorreddingboten Insulinde en Gebr. Luden en sinds 1971 «bemanningslid» van het hoofdkantoor van de KNZHRM en Fokke Haanstra, redacteur van het schippers-weekblad «Schuttevaer», zochten in vele plaatsen langs de kust en op de eilanden de laatste van deze redders op.

Op de valreep tekenden Zeeman en Haanstra, die het boek in samenwerking met de KNZHRM samenstelden, de levensverhalen op. Geïllustreerd met vele «bruine» foto's, oude prenten en kleurenreproducties van schilderijen uit vroegere dagen, vertelt «Redders aan de riemen» het verhaal van onze laatste roeiredders.

De winkelprijs van «Redders aan de riemen» zal 960 fr. bedragen. De contribuanten van de KNZHRM en KZHMRM betalen 780 fr. Daarvan zal 150 fr. per boek ten gunste van de reddingmaatschappijen komen.

Algemene Vergadering van de rederscoöperatieve SCAP en Hulp in Nood

Het is heden vrijdag 10 juni dat te 15 uur de algemene jaarlijkse vergadering plaats heeft van de rederscoöperatieve SCAP, waarop de ristournes die voor het jaar 1976 nog zullen bekend gemaakt worden.

Deze vergadering gaat door in het prachtig Sportcentrum achter de Spuikom van de OpeX te Bredene gelegen.

De ristournes welke voor het jaar 1976 zullen uitbetaald worden op aankopen van brandstoffen en magazijn gedaan, belopen in totaal de niet te versmaden som van 6.289.909 fr.

Te 16 uur gaat in hetzelfde Sportcentrum de jaarlijkse algemene vergadering door van de redersverzekeringsmaatschappij HULP [N NOOD, waar ook aan hen die de maatschappij verlaten hebben door het stillleggen van hun bedrijf of de verkoop van hun schip, het winstaandeel van hun vaartuig der laatste vijf jaar uitbetaald wordt.

In verband hiermede zal aan hen die het bedrijf stilgelegd hebben, ten getalle van 23 reders, een som

van 1.055.712 fr uitbetaald worden, verdeeld als volgt :

Zeebrugge	844.115 fr	16 reders
Oostende	48.402 fr	3 reders
Nieuwpoort	163.185 fr	4 reders

Totaal 1.055.712 fr

Aan hen die nog lid zijn en dus een of meer schepen in de maatschappij hebben, wordt in totaal een ristourne op de premies van het jaar 1969 uitbetaald, welke 20 pct bedraagt en een kapitaal van : 1.498.399 fr vertegenwoordigt, verdeeld als volgt :

Zeebrugge	47 reders	: 813.692 fr
Oostende	18 reders	: 364.408 fr
Nieuwpoort	22 reders	: 320.299 fr

Totaal 1.498.399 fr

Wat in 1976 de werking was van beide maatschappijen, hopen we in ons volgend nummer weer te geven.

Wat ons wel bekend is, is het feit dat deze bedragen ter algemene vergadering in de vorm van bankchecks zullen ter hand gesteld worden.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Het faillissement van de O.69

Enkele nuchtere overwegingen voor vele leveranciers en herstelleraars

Zaterdag werd te Oostende, tengevolge van een faillissement, de O.69 «Lady», door meester Roland Pintelon, curator van dit faillissement verkocht. Er waren praktisch geen liefhebbers en het schip met zijn nieuwe motor Caterpillar van 370 PK werd verkocht voor 425.000 fr aan een schuldeiser, die aldus hoopt een deel van zijn tegoeden te kunnen recupereren. Dit schip had een technische waarde, met zijn nieuwe motor, van 4.800.000 fr en was voor dit bedrag verzekerd.

Deze verkoop heeft daarenboven eens te meer bewezen, hoelang leveranciers geduld hebben bij het opvorderen van hun te goeden.

In het geval dat ons bezig houdt, is het niet moeilijk voor de nationale maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid of de Rijksmaatschappelijke Zekerheid de schuldige failliet te doen verklaren.

Worden de schulden daarmee niet afgelost, dan is het bij het failliet verklaren de staat welke voor hen bijlegt, zo er tekort is. Privé schuldeisers staan voor andere moeilijkheden en mogen er een kruisje over maken.

Bij het leveren of herstellen, hopen ze altijd dat het een volgende reis beter zal gaan en het wordt hen ook beloofd. Men leeft dus op hoop van zegen.

In het geval dat ons bezig houdt, hadden we te doen met een brave reder, met een sterk gebouwd schip, een motor welke sinds 1973 moest vervangen worden, daar deze elke reis de schulden van de reder steeds maar groter maakte en de aanschaffing van een nieuwe motor van 370 PK noodzakelijk maakte.

Anderszids is het onbegrijpelijk dat de NMKN voor de inbouw van een nieuwe motor hier een krediet van meer dan één miljoen verleende, dat er twee goedzakkige reders voor veel honderdduizenden in een bank borg gingen staan op een ogenblik dat de schulden meer dan drie miljoen beliepen en dat deze nooit gekend of onderzocht werden ofwel verzwegen.

Op het ogenblik van de faillietverklaring, bedroeg de gekende schuld op 13 juli 1976, zo maar zes miljoen 751 duizend 506 fr, waarvoor er praktisch weinig of geen dekking was. Voor een scheepje dat

De sportvisserij en de sportzeevaart een kostelijk grapje voor de belastingbetaler

In ons nummer van 20 mei schreven we nog in het Nieuwsblad van de Kust en in het Visserijblad in verband met ons artikel over de noodzaak van een reglementering op de warelletten, letterlijk :

«gezien ook de veiligheids- en waakdiensten al eens meer hebben moeten tussenkomen voor roekeloze visser is het maar juist dat zo spoedig mogelijk een wet komt om veiligheidsnormen voor te schrijven en een toezicht door de maritieme overheid, zoals dit voor de beroeps vissers het geval is, tot stand komt.

En nog verder schreven we : «Het is ook de eerste maal niet dat de veiligheidsdiensten zelfs de «heli-flight» voor sportvissers moeten optreden en DURE TUSSENKOMSTEN VERRICHTEN.

We hebben nu een dergelijk duur grapje als gevolg van het onzinnig «bravourstukje» (?) vanwege de «Belgische pneumatische boating club» die in rubberbootjes heen en terug naar Engeland vaarden om naar het schijnt te smokkelen. Door een opstekende felle bries welke door de meteorologische diensten voorheen was meegedeeld, werd deze rubberbootarmada uit elkaar geslagen en moesten de Franse, Britse en Belgische reddingsdiensten tijdens de feestdagen op het water en in de lucht op zoek naar vermisten ! Het is inderdaad tijd dat

er een reglementering komt met betrekking tot de veiligheid, zowel voor de sportvisserij als voor de pleziervaart. In elk geval kan het niet verder door de beugel, dat de gemeenschap de lasten blijft dragen van roekelozen, snobs en dwazen, die dan nog het lef zouden kunnen hebben te gaan protesteren dat er geen veiligheidsschepen mede gegeven werden ! Er is maar één oplossing mogelijk voor dergelijke arrogante dwazen, dat is, behalve de rekening te presenteren voor de reddingsoperaties, eveneens wegens het storen van de openbare orde door waaghalzerij of door het gebrek aan het nemen van veiligheidsmaatregelen, bovenop nog voor de rechtbank te brengen. Ofwel moet men een vergunning uitschrijven voor ieder sportvisser en ieder pleziervaarder en deze laten betalen zodanig, dat er voldoende ontvangen wordt om de eventuele kosten van de reddingsoperaties er mede te betalen. Minstens zou de gewone belastingbetaler aldus niet meer moeten opdraaien voor deze categorie van snobs die bovendien nog het gewoon maritiem verkeer hinderen evenals de vissers die uitvaren om den brode.

Hoelang nog ?

MAG MEN HET LEVEN VAN ZIJN MEDEMENSEN IN GEVAAR BRENGEN ?

We weten allen, wanneer we met een auto een ongeval hebben en er zijn gewonden in de eigen wagen, dat de bestuurder die in fout is, tevens voor de rechtbank gedaagd wordt door het openbaar ministerie voor het «onvrijwillig toebrengen van slagen en verwondingen». Dit kost de bestuurder altijd minstens een boete van een paar duizend frank en kan, naargelang de aard van het ongeval ook nog zwaarder zijn.

We zouden het op zekere manier dan ook maar juist vinden, dat ook diegenen die, door hun roekeloos varen mensenlevens in gevaar brengen, of kwetsuren en verwondingen toebrengen, eveneens voor de rechtbank gedaagd worden. Dit is hier zeker het geval geweest met de inzittenden uit verscheidene van de rubberbootjes die kwetsuren opgelopen hebben. Ook de organisator van dergelijk waagstuk om met rubberbootjes van amper drie tot vijf meter over het Kanaal te gaan steken, zou dienen ter verantwoording geroepen te worden. We hebben toch immers een zeevaartpolitie die hier repressief of preventief zou kunnen optreden.

Verder is het een feit dat de meteorologische voorspellingen niets goeds lieten voorzien en het zeker niet verantwoord was met dergelijke schepen naar Engeland te varen om er te gaan smokkelen, zoals door de reddende maritieme en luchtvaartoverheid werd vastgesteld.

Wij herhalen : hoe lang nog deze ongeoorloofde en gevaarlijke toestand, die daardoor ook de regelmatige lijn en sportvisserij in het gedrang brengt.

P. Vandenberghe.

P.V.

HOGE BOETEN GEEIST TEGEN NEDERLANDSE VISSERS

In de Visserijwereld van 2 juni lezen we dat na een gehele dag durende zitting van het Economisch Gerechtshof in Den Haag, waar de zaak tegen 9 vissers uit Stellendam en Goederede in hoger beroep voorkwam, de procureur-generaal A.H. Bos, de vissers gewaarschuwd heeft, dat het gerecht desnoods hun koters aan de ketting zal leggen en verbeurd verklaren, indien ze voortgaan met het overtreden van de kontingenteringsregelingen voor tong en schol.

De procureur verweet de vissers dat zij de schuld zijn van de overbevissing door steeds met groter schepen en krachtiger motoren te gaan vissen, wel wetende dat zij de visstand aantasten. Volgens de procureur-generaal is kontingentering noodzakelijk en hebben de vissers verantwoordelijkheid op te nemen tegenover dezen die na hen komen, namelijk hun kinderen en kleinkinderen. Zij hebben de plicht te voorkomen dat soorten als schol, tong en haring uitsterven. Zonder kontingentering zal er weldra niets meer te verdelen zijn.

Zoals we herinneren, waren de vissers in hoger beroep gegaan tegen een vonnis van de eerste rechter van de Rotterdamse Economische Kamer, waar zij elk tot een boete van 37 honderd BF veroordeeld werden. Ook het Openbaar Ministerie was tegen dit vonnis in beroep gegaan en de procureur-generaal noemde het eerste vonnis een spotten met de wet en een buigen voor politiek druk en hetze. Hij zelf eiste een boete van 15 duizend fr per visser met daarbij nog een boete gaande van 75 tot 300 duizend BF naargelang de grootte der overtreding en dus volgens het illegaal voordeel dat zij bekomen hebben.

De verdediging betoogde dat deze boetes niet haalbaar zijn voor de vissers en dat zij failliet zouden gaan. De uitspraak door de rechtbank volgt nog deze week.

Zeggen we terstond dat de procureur-generaal niet goed schijnt op de hoogte te zijn van de evolu-

tie in de ganse visserijwereld en als zeeën uitgeput geraken, men eerder zou moeten opzien naar de vreemde fabriekschepen, naar de industriële pufvisserij en zij die met netmazzen vissen beneden de maat. Van dit alles schijnt hij geen benul te hebben, zoniet zou hij kleine reders en vissers op deze wijze niet aanpakken.

Het kwaad ligt niet bij de kleine man, maar bij de vreemde grote mastodonten die de zee doorploegen.

En daarvan schijnt de procureur-generaal niets af te weten.

Het wordt tijd dat men in gerechtelijke middens ook het visserijvak beter lere kennen.

BRIEVENBUS

Waar blijft de oplossing van het vislossersvraagstuk te Oostende ?

Mijnheer de Directeur,

De Schepen van de Vissershaven heeft destijds steeds aangedrongen op de oplossing van het vislossersvraagstuk te Oostende vismijn, daar thans het lossen, het wegen en het sorteren in verschillende handen zit.

Ook hier kan naar een vereenvoudiging gestreefd.

Tussen betrokken partijen was nochtans na bespreking een gezonde oplossing gevonden.

Maar naar het schijnt zijn enkele profiteurs van het socialistisch syndikaat, die graag maar één dag per week werken daarmee niet akkoord, omdat ze op die ene dag willen genoeg verdienen om een ganse week niets te doen.

Waar blijft schepen Dumarey die staatsbestuur om hier een ertewerkstelling, enz... R.D.

NOTA VAN DE REDACTIE :

Het is aan de Vissershavencommissie daarover te oordelen na advies der partijen.

DE BEWAKING IN DE VISMIJN EN AAN DE VISSERSHAVEN TE OOSTENDE

Dat men aan besparingen doet en de verkoopwijze in de vishalle van de vismijn alsook de bediening van sluizen, slipway en haven vereenvoudigen zou, nemen we aan.

Door de havenkapitein is in dat opzicht, reeds voortreffelijk werk verricht, zodat aan de sluizen, de slipway, de nachtwakers, die nooit dieven zagen, het bureau enz. aan personeel veel besparingen werden verwezenlijkt.

Dit belet niet dat de diefstallen en inbraken er schering en inslag hebben zowel op de vissersvaartuigen als in de pakhuizen en dit een gewoonte is geworden.

Maandag heeft men er bij toeval nog een dief gesnapt, één van de velen.

En dan ziet men hoe onze triestige politiebewaking haar job doet.

's Morgens doen ze er rond 7 à 7.30 uur een gezellig wandelingetje per auto, terwijl een van beiden achterover zit te rusten.

Zondag waren we er ooggetuige van, hoe een eenzame, deftige wandelaar, door hen aangesproken werd en zijn identiteit moest bekend maken in het midden van de Hendrik Baelskaai. Hetzelfde gebeurde wat verder aan de werf Pa-

nesi tot grote verwondering van de onthutste wandelaar. Dat dit de dieven niet zijn, spreekt van zelf. Maar het is potsierlijk dergelijk politietoezicht te moeten zien.

's Nachts zijn ze er niet te vinden. En zo konden we vernemen dat een paar weken geleden in de nacht van zaterdag op zondag, zo maar een luik opengebrouwen werd en acht tot tien bennen van de mooiste kabeljauw werden uitgehaald en vervoerd.

Men had er zeker een uur tijd voor nodig gehad.

Nog vele staaltjes kunnen aangehaald, zonder dat ze ooit gestoord worden.

Waar is de politie ? Waar is het gemeentebestuur om hier een ernstig maar geen belachelijk toezicht in het leven te roepen ?

Wanneer zal ons stadsbestuur begripen dat de reorganisatie van de politie zich opdringt en geen syndicalisten of hottentotten van 1,55 m als politie dienen aangeworven ?

De kiezing is voorbij of zijn het ook hier, Mijnheer de Schepen, de syndicalisten die de wet moeten stellen, hoe dieven niet moeten gesnapt, maar eerlijke mensen dienen aangesproken ?

DE KEURING VAN VIS DOOR DIERENARTSEN

Een laakbare toestand !

Onze mensen weten hoe wij staan tegenover de inschakeling van de dierenartsen van de Vleesinspectie als keurders in onze afslag. We moeten hier zeker niet op terug komen en houden het er bij, dat dit een absoluut onnodige meeruitgave is ten laste van het visserijbedrijf. Dit wil echter niet zeggen dat we geen oog hebben voor laakbare toestanden waarvan de dierenartsen het slachtoffer zijn.

Deze lieden worden betaald door een fonds dat gespijst wordt door de heffingen op de ingevoerde en aangevoerde vis. Er zijn dus geen gelden op één of ander ministerieel budget voorzien voor de uitbetaling van de wedden van deze dierenartsen. De kopers weigeren echter de heffing op de aangevoerde vis te betalen, daar de wet zegt, dat deze heffing ten laste is van de eigenaars van de vis en de keuring gebeurt vóór de verkoop waardoor de eventuele kopers, niet alleen nog geen eigenaar zijn, maar men deze zelf nog niet kent. Dit heeft echter voor gevolg dat het fonds dat moet instaan voor de uitbetaling van de keurders niet gespijst wordt, of anderzijds zeker niet voldoende gespijst wordt door heffingen, daar deze alleen maar op de ingevoerde vis kunnen gelegd worden. Aldus blijven de keurders, in de kou staan, minstens tot er een regeling gevonden wordt voor de heffing van de keuringsrechten op de aangevoerde vis. Zij kunnen dus niet betaald worden en hebben als parool medegekregen dat ze moeten wachten tot... waarschijnlijk St.-Jutemis, gezien de kopers een beroep hebben gedaan op de rechtbank omdat volgens hen de heffing volgens de wet van 1965, wederrechtelijk op de handel gelegd wordt. Voorwaar een onmogelijke toestand voor de keurders, waarmee we evenmin kunnen akkoord gaan. Deze mensen mogen evenmin het slachtoffer worden van

een gebrekkige opstel van de wet en de uitvoerende koninklijke besluiten.

De Minister van Volksgezondheid heeft hier eens te meer een besluit genomen, welke het bedrijf nutteloos belast, maar als het er op aankomt zijn dierenartsen te betalen, blijft de staat zijn handen wassen in de onschuld. We zouden graag voor een rechtbank zien oordelen, wie de werkgever is en wie dus moet betalen.

ENGEL HUYSEUNE OVERLEDEN

Bij het ter pers gaan vernemen we het overlijden van de heer Engel Huysseune, in de visserij- en vishandelswereld gekend als „Ange” of Engel. Hij had de ouderdom van 77 jaar bereikt, was te Nieuwpoort zeer goed gekend en gewaardeerd als een der knapste vishandelaars en visrokers van het land.

In de Oostendestraat had hij immers een welgekende en befaamde visrokerij ingericht. Vooral als sprotker voerde hij destijds enorme hoeveelheden naar Frankrijk uit.

Hij was de neef van de even knappe Raphaël Huysseune van Zeebrugge, die in 1942 overleed en waarvan de firma nog steeds een visgroothandel en rederei is.

Met hem gaat een van de grote en knappe leiders heen van een welgekende en grote visrokerij en vishandel van ons land.

Aan zijn dochter Janine, haar man en familie biedt ons blad zijn innige deelneming aan in de zware rouw welke hen komt te treffen.

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

(7990V)

KORTE BERICHTEN

Engeland

AANVOERWAARDE VERDUBBELD TE PETERHEAD

In de eerste 4 maanden van 1977 is de waarde van de aanvoer van vis te Peterhead verdubbeld tegenover dezelfde periode in 1976. Anderzijds is de aanvoer ingewicht met 25 % gestegen. De gemiddelde prijs per ben steeg van 900 fr. de ben naar 1350 B. Fr. De goede prijzen in Peterhead trekken vooral Shetlanders aan die vroeger naar Aberdeen gingen. Al met al, heeft men te Peterhead moeilijkheden met het lossen wegens gebrek aan voldoende kaderruimte.

TOCH BRITSE TREILERS IN PROTESTVAART OP DE THEEMS

De protestvaart op de Theems waarmede men in Groot-Brittannië reeds sinds maanden dreigt uit te pakken, zal nu toch doorgaan en is een demonstratief optreden voor de Britse vissers om druk uit te oefenen op de regering in het voorzicht van de E.E.G. besprekingen van 27 juni te Brussel. Verscheidene grote diepvriestrelers zijn reeds van de partij, terwijl ook vele andere treilers en vissersvaartuigen mede op zullen stomen naar Westminster.

De resultaten van de besprekingen te Brussel op het laatste van mei gehouden, zijn inderdaad niet van aard om de Britse vissers gerust te stellen in hun verzoek om minstens over een eigen exclusieve 50 mijlszone te mogen beschikken. De reden zou nu het inzicht van de Commissie zijn, om de haringstop op te heffen, ten minste gedeeltelijk. In Groot-Brittannië wenst men nu een volledige haringstop tot het einde van het jaar. De reden waarom de Britten nu een haringstop wensen ligt in het feit, dat de haring op een bepaalde tijd dicht onder de Britse kust komt en zij deze haring zowat als eigen bezit beschouwen en nu vrezen dat, bij het opnieuw toelaten op haring te vissen, de andere landen alles zullen komen leegvissen. De Britten beschouwen deze haring zowat als hun eigen patrimonium en deze mag dus niet door anderen belaagd worden. De mogelijkheid dat de Commissie op 27 juni toch een visserij op de haring zou toelaten, grijpen de Britten terzelfdertijd aan om te wijzen op het absoluut en noodzakelijk belang voor de kuststaten om over een eigen exclusieve zone te beschikken en zelf beschermingsmaatregelen uit te vaardigen. Op 14 juni krijgen we dus de reeds verscheidene malen uitgestelde treilersoptocht op de Theems naar Westminster.

SHETLAND AFVAARDIGING TE BRUSSEL ONTVANGEN

Een delegatie uit Shetland werd te Brussel door de voorzitter van de Landbouwkommissie die eveneens de visserij bevat, ontvangen. Door de Shetlanders werd de landbouwkommissaris de Fin Gundelach voor een bezoek aan Shetland uitgenodigd. Alhoewel hierop niet onmiddellijk is ingegaan, hoopt de delegatie toch dat de kommissaris de uitnodiging niet zal afslaan. De Shetlanders wensen eveneens een exclusieve eigen visserijzone. Gezien het grote belang van de visserij voor de economie van dit eiland hopen zij een beter gehoor te zullen vinden dan bv. Ierland en Groot-Brittannië. In ieder geval was het voor de Shetlanders reeds een goede voldoening dat ze door deze personen ontvangen werden die het, volgens hen, voor het zeggen hebben.

Wat de haringstop betreft, hebben zij het toch betreurd dat ze niet op dezelfde wijze behandeld werden als de Nederlanders die voor het vangen van maatjesharing een toelating in de wacht konden slepen. Dit des te meer omdat de Hollanders, aldus de delegatie, deze maatjes voor Shetland komen vangen. Alhoewel de Shetlanders uitgesloten werden, wat de maand juni betreft, hopen zij toch nog altijd op een speciale bedeling na deze maand en stellen hiervoor hun verwachting op de besprekingen van 27 juni te Brussel.

BRITSE VEILIGHEIDSNORMEN VOOR KUSTVAARTUIGEN HERZIEN

De Britse veiligheidsnormen die onlangs van toepassing werden, waren van dien aard, dat ze voor de kustvissers zware kosten teweeg brachten zodanig, dat verscheidene reders verkozen te gaan opliggen, gezien zij de zware installatiekosten voor de nieuwe reglementering niet haalbaar aanzagen. Intussen groeide van overal het protest en hadden zelfs incidenten plaats met de veiligheidsinspektoren.

Verleden week konden de betrokken reders vernemen dat de Onderstaatssecretaris Clinton Davies, de normen zou gaan herzien in de zin van een verlichting voor deze schepen die uitsluitend de kustvisserij bedrijven.

En wat bij ons ?

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

TOPPRIJZEN VOOR TONG IN GRIMSBY

Uit een marktbericht van Grimsby vernemen we een verkoop van tong aan 160 Pond voor een kit. Dit maakt 10.400 B.fr. voor ongeveer 63 kg of ongeveer 170 fr het kg. Als dit Grimsbytopprijzen zijn, dan zou er op bepaalde ogenblikken heel wat meer te rapen zijn voor de tongenvangsten bij ons.

PLADIJS NAAR OPVANG IN FLEETWOOD

De diepzee-hektreiler Boston Beverley die aan een reis op pladijs naar de Witte Zee terugkwam, zag een groot gedeelte hiervan opvangen gezien deze soort de minimumprijs (23 B.fr. de ben) niet haalde. Voor de rederij die vroeger met haar schepen op IJsland vaarde, werd het de zoveelste slechte reis.

TOPPRIJZEN VOOR HEEK IN FLEETWOOD

In gans Engeland en onder meer te Fleetwood noteert men topprijzen voor heek (mooie meid) omdat deze soort op het huidige ogenblik weinig gebracht wordt. Te Fleetwood noteerde men prijzen van 120 fr het kg.

Frankrijk

FRANKRIJK ZAL HARD OPTREDEN TEGEN DE SPAANSE ILLEGALEN !

De Franse regering is ten einde met haar geduld tegenover de Spaanse vissers, die geen rekening houden met de nieuwe reglementering als gevolg van de uitbreiding tot 200 mijl van de gemeenschapswateren van de E.E.G. Inderdaad heeft men op 5 april beslist, dat voor de maanden april, mei en juni, alleen de Spaanse vissersvaartuigen voorzien van een vergunning uitgeschreven door de E.E.G. nog binnen de 200 mijl mogen komen vissen. De Spanjaarden die in de Golf van Gasconje vissen, houden met deze reglementering geen rekening. Verder werd er bepaald, dat er slechts 124 Spaanse schepen zouden toegelaten worden om te vissen in de gemeenschapswateren met een maximum van 92 in de Golf van Gasconje. De rest zou dus verderop moeten gaan vissen, langs de Franse kusten van Bretagne en Normandië, Groot-Brittannië, en Ierland. In feite kon-

den de Spaanse schepen sinds half april in regel kunnen geweest zijn. Frankrijk meende echter nog geduld te moeten uitoefenen. Nu echter stelt dit land vast, dat de Spanjaarden van dit geduld een recht maken en zich in het geheel niet bekommeren om de vergunning. Het is duidelijk dat dit over vaartuigen gaat, die buiten het aantal van 124 valt, of liever gezegd boven dit aantal.

De Franse marine heeft dan ook opdracht gekregen de Spaanse schepen die niet in regel zijn, buiten de gemeenschapswateren te brengen en bij zware overtredingen, waarbij men zeker wel aan herhaling en ook aan bijkomende overtredingen denkt, de schepen naar een Franse haven op te brengen. Wat de Baskische vissersvaartuigen betreft, heeft de Spaanse regering inderdaad tot nog toe geen enkel vergunning aangevraagd, terwijl deze vaartuigen voort komen vissen in de Franse gemeenschapswateren zonder zich om iets te bekommeren. Dit gedeelte van de Golf van Gasconje lijdt reeds lang aan overbevissing vanwege de Spanjaarden en de vissers uit La Rochelle, Saint-Jean-de-Luz, Lorient, Concarneau en Douarnenez nemen dit niet langer meer. Zij hebben zelfs gedreigd met eigen maatregelen opdat Spanje zich aan de E.E.G.-reglementering zou houden. De Franse vertegenwoordiging te Brussel heeft dan ook stappen aangewend opdat de E.E.G. bij Spanje zou aandringen opdat deze het door de E.E.G. uitgevaardigd reglement zou eerbiedigen. Graag zou men in Frankrijk, en vooral bij de Franse regering, concrete resultaten zien vóór de datum van het aangekondigd bezoek van de Franse premier Barre aan de vissershaven La Rochelle op 12 juni. De Franse marine zal dan ook wel hardhandig optreden vóór deze datum opdat de premier Barre ten minste niet met ledige handen te La Rochelle zou verschijnen en zijn visserijgehoor kunnen duidelijk maken, dat het de Franse regering menens is om de overbevissing van dit gedeelte van de Golf van Gasconje door Spaanse illegalen daadwerkelijk te verhinderen.

FRANSE BESCHULDIGINGEN AAN BRITSE KUSTWACHTERS

Als gevolg van de veroordeling van een Franse schipper voor de rechtbank van Plymouth wegens te kleine netmazen, werd eveneens de haven van Brest geblokkeerd behalve de Engelse haven Roscoff, terwijl door Franse vissersvaartuigen, een veerboot uit Plymouth opgehouden werd. Verder ging een afvaardiging Franse schippers en vissers naar Parijs om een onderhoud te bekomen met de Franse Minister van Marine. Volgens de Fransen treedt de Britse marine brutaal op bij het boorden van hun schepen. Er worden waarschuwingschoten gelost en dat doet de Fran-

(vervolg blz. 8)

KORTE BERICHTEN

(Vervolg van blz. 7)

se vissers veronderstellen dat de Britten een intimidatiecampagne begonnen zijn om de partners uit de EEG het vissen in een 50 mijlszone uit de kust, moeilijk te maken. De Fransen zijn vooral niet te spreken over het feit dat de aangehouden „Le Corse” zozeegd aan het vissen was op grote steur waarbij de netten een maaswijdte mogen hebben van 50 mm, terwijl „Le Corse” netten sleepte of had gesleept met 66 mm. De Fransen geven ook de Britten de schuld voor het uitblijven van een interne regeling onder de partnerlanden in de EEG-wateren. Inderdaad, zowel Groot-Brittannië als Ierland houden het been stijf in de besprekingen te Brussel en stellen hun veto omdat zij er de 50 mijlszone niet bekomen. Zij saboteren aldus, zeggen de Fransen, een interne overeenkomst, hetgeen de EEG dan ook verhindert bilaterale overeenkomsten te gaan treffen met Noorwegen, IJsland, de Faroer en anderen.

Eén en ander kunnen we van het Franse protest wel aanvaarden. We betwijfelen echter ten zeerste dat de opgebrachte schipper van „Le Corse” aan het vissen was op grote steur met netten van 66 mm. Wanneer men voor dergelijke visserij netten mag gebruiken van 50 mm. Het zullen dan wel zeldzame exemplaren zijn geweest waarop de Fransen zijn gaan vissen. Het staat intussen vast dat „Le Corse” verboden vis aan boord had, zo hij mordicus wenst staande te houden dat hij op grote steur viste. We menen te weten dat men in dergelijk geval de vis terug in zee dient te zetten.

De blokkade die twee dagen duurde, is ten slotte toch geëindigd met de belofte dat Franse en Britse experts samen gingen komen om de toestand te bespreken.

18 JUNI, UITERSTE DATUM VOOR EEN AKKOORD FRANKRIJK - IERLAND

De officiële vertegenwoordiger van het Franse ministerie van de handelsmarine heeft de termen medegedeeld van het voorlopig vonnis van het Hof van Justitie met betrekking tot het geschil Frankrijk - Ierland in verband met de verbodsmatregel op de Franse schepen van meer dan 33 meter in de Ierse wateren. Alhoewel het vonnis van de magistraten van het Hof van Justitie de Franse thesis tegemoet komt, wordt toch aan beide partijen voorgeschreven tot een overeenkomst te komen, vóór 18 juni. Zo dit niet gebeurt, er op deze datum door het Hof een vonnis geveld worden dat onherroepelijk zal zijn. We menen te weten dat noch Ierland, noch Frankrijk aan elkaar zullen toegeven in dit geschil en het Hof een vonnis zal moeten uitspreken.

Dat noemt men Europese samenwerking !

Spanje

OPNIEUW TWEE SPAANSE SCHIPPERS BEOET VOOR ILLEGAAL VISSSEN !

Twee Spaanse treilers die in «pair» visten werden in de Britse 200 mijlszone gesnapt Zone 6 (A) waarin deze slechts op de heek alleen mogen vissen. Ze werden opgebracht door de visserijfregat «Westra» naar Stornoway waar zij voor de rechtbank kwamen.

Ze werden er veroordeeld elk voor 10 duizend pond, hetzij elk zowat 650 duizend B. Fr. Verder werden de netten aangeslagen en de vangst, behalve de heek. De netten die nieuw ook elk 650 duizend frank waard zijn, werden terug ingekocht voor 520 duizend B. Fr. en de vangst voor 260 duizend frank. In totaal dus voor beide schepen 2,08 miljoen B. Fr. Als waarborg voor de betaling werden de schepen in beslag genomen en zouden verkocht worden zo binnen de 5 dagen de boetes niet betaald werden of een evenredige bankwaarborg bezorgd.

De Spaanse schippers verklaarden dat ze niet wisten in deze wateren niet te mogen vissen op andere vis dan de heek en dat ze hier niet meer zouden terugkomen zolang de Spaanse regering de zaak niet met de E.E.G. geregeld heeft. De schepen werden gesnapt op 60 mijl Noordwest van de «Butt of Lewis». Ongeveer 80 t.h. van de vangst bestond uit verboden vis, de rest uit heek. De boete werd betaald binnen de 5 dagen zodat de schepen vrij konden uitvaren. Naar het schijnt kwamen veel Spaanse vaartuigen te Stornoway aanleggen, en verkopen zodat de plaatselijke handel aan de afwezigheid van de Spanjaarden ook iets zal verliezen.

Ierland

OLIEBORINGEN IN DE BAAI VAN DUBLIN ?

Een onderzoeksschip voor het vaststellen van olie in de bodem heeft een vergunning gekregen voor opsporing van olie en gas in de baai van Dublin. De vissersschepen werden reeds verwittigd het vaartuig niet te hinderen in haar werkzaamheden !

Australië

DRIE DIEPVRIESTREILERS UIT HULL NAAR AUSTRALIË

Drie diepvriestreilers uit Hull zullen binnenkort naar Australië afreizen. Het gaat hier over de treilers Othello, Orsini en Cassio, toebehorende aan de British United Trawlers Company (B.U.T.). Deze maatschappij heeft terzeldertijd een participatie genomen in een Australische Kompagnie met als thuishaven Albany in West-Australië zowat 450 km ten zuiden van de grote havenstad Perth. De treilers worden voor het ogenblik aan de nieuwe visserij aangepast en uitgerust, terwijl anderzijds in Albany een nieuwe faktorij gebouwd wordt voor de be- en verwerking van de verwachte te vangen vis. De zaak zal operationeel worden tegen het einde van 1977. De eerste treiler zal in de herfst van dit jaar vorgebracht worden. In het begin zullen de treilers door Britse officieren en techniekers geleid worden. Tot nog toe beperkte de visserij zich in Australië voornamelijk onder de kusten. De komst van de drie Hullse treilers aanziet men als een begin van de uitbating van de omvangrijke biologische rijkdom van de nieuwe 200 mijlszone van Australië. Men verwacht hier eveneens veel resultaat van deze diepzeevervisserij voor de expansie van de be- en verwerkende nijverheid en minder afhankelijkheid van het buitenland.

Noorwegen

NOORWEGEN HERLEIDT DE E.E.G.-KWOTA IN HAAR WATEREN

Het herleiden door Noorwegen van de vangstkquota voor de EEG-vissersvloeden met één derde of 33% voor het vissen boven de 62°, is vooral in Groot-Brittannië en in Frankrijk zwaar aangekomen. Noorwegen heeft deze maatregel getroffen omdat het uitblijven van een visserijreglementatie in de E. E.G. en tussen de E.E.G.-partnerlanden zelf, het haar niet mogelijk maakt zelf tot een overeenkomst met de E.E.G. te komen met betrekking tot het vaststellen van de Noorse visserijrechten in het gedeelte van de Noordzee dat onder de Gemeenschap valt.

Het wachten beu heeft Noorwe-

geen ondertussen de vangstmogelijkheden van de E.E.G.-vloot tot de twee derden teruggebracht. Vermits er slechts een E.E.G.-totaalkwotum vastgesteld werd en geen afzonderlijke partnerkwota, vrees men nu in Groot-Brittannië, dat men bij de andere partnerlanden er maar bovenarms zal opvallen zodanig, dat het toegekend contingent zeer spoedig zal uitgeput zijn. Dit is onder meer reeds het geval met het contingent rode poon van 7500 ton dat reeds uitgeput is. Bezuiden de 62° blijft de vroegere toestand voorlopig onveranderd zowel voor Noorwegen met betrekking tot de Noordzee als voor de EEG met betrekking tot de Noorse wateren. Gezien de goede relaties tussen Groot-Brittannië en Noorwegen, hadden de Britten de hoop gekoesterd dat men voor Engeland een uitzondering zou gemaakt hebben, hetgeen Noorwegen wel mag, zo zij hiervoor geen tegenprestatie vraagt noch verlangt van de E.E.G. noch van Groot-Brittannië zelf. De Britse diepzeetreilerij die vooral getroffen is door het kortwijken van de visserij boven de 62°, verlangt nu dat men tegenmaatregelen zou nemen en Noorwegen eveneens voor een goede gedeelte uit de Noordzee weren. Dit zou dan natuurlijk terug verweermaatregelen oproepen door dit land beneden de 62°, hetgeen echter de Britse diepzeevervisserij minder zou deren.

Rusland

RUSSISCH VERBOD AAN BRITSE TREILERS IN BARENTS ZEE EEN VERGISSING

De 450 Brt diepzeetreiler uit Grimsby, de „Barnsley” werd op 25 mei door een Russische oorlogsbodem, bij het vissen in de Barents-zee, benaderd en verzocht in dit gebied het vissen te staken. Als reden gaven de Russen op, dat dit verbod zou gelden voor gans de Russische sektor van de Witte Zee zolang er geen bilaterale overeenkomst getroffen wordt tussen Groot-Brittannië en Rusland.

De verraste Britten raadpleegden hun rederij, die op hun beurt het eigen ministerie van buitenlandse zaken van dit incident op de hoogte bracht. Minister van Buitenlandse Zaken Davis Owen verzocht de Russische Ambassade te Londen om 'n uitleg, waar vastgesteld werd, dat het hier om een vergissing vanwege de bevelvoerder van de oorlogsbodem ging. Onmiddellijk hierop werd de Britse schipper van de „Barnsley” verwittigd dat hij verder mocht vissen in de Russische zone en werden ook de andere Britse treilers op de hoogte gebracht. Ondertussen zal deze inopportune tussenkomst toch wel enige schade bezorgd hebben aan betrokken rederij, die wel weinig zal overhouden aan de verontschuldgingen die de Russen aanboden.

DE EVOLUTIE VAN DE BELGISCHE VISSERSVLOOT IN 1976

(VERVOLG)

REDERIJEN.

Einde 1976 was de vissersvloot het eigendom van 217 reders, t.w. :

- 148 of 68,10 % persoonlijke of familiale ondernemingen (P.F.);
- 19 of 8,76 % feitelijke vennootschappen (F.V.);
- 44 of 20,28 % personen vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid (P.V.B.A.);
- 6 of 2,76 % naamloze vennootschappen (N.V.).

Wat de belangrijkheid aangaat van iedere soort onderneming volgens het aantal uitgebate schepen, komen de P.F. op de eerste plaats met 166 vaartuigen, zijnde 65,61 %; vervolgens de P.V.B.A. met 54 schepen of 21,35 %; de F.V. met 21 schepen of 8,30 % en de N.V. met 12 schepen of 4,74 %.

INDELING VAN HET AANTAL SCHEPEN VOLGENS DE SCHEEPSKLASSEN EN DE SOORTEN ONDERNEMINGEN.

Soorten ondernemingen	Rederijen	Aantal rederijen	Aantal schepen in bedrijf					Totaal	% op de vloot
			I	II	III	IV	V		
Personen- of familie-ondernemingen		148	33	60	65	8	—	166	65,61
Feitelijke vennootschappen		19	1	5	12	3	—	21	8,30
Personenvennootschappen met beperkte aansprakelijkheid		44	1	1	44	7	1	54	21,35
Naamloze vennootschappen		6	—	—	8	—	—	12	4,74
Totaal :		217	35	66	129	21	2	253	100,00

De 35 schepen van klasse I behoren toe aan 34 rederijen, w.o. 32 P.F. 1 F.V. en 1 P.V.B.A.

De 66 schepen van klasse II aan 65 rederijen, w.o. 59 P.F., 5 F.V. en 1 P.V.B.A.

De 129 schepen van klasse III aan 109 rederijen, w.o. 56 P.F., 11 F.V., 36 P.V.B.A. en 6 N.V.

De 21 schepen van klasse IV aan 20 rederijen, w.o. 8 P.F., 3 F.V., 7 P.V.B.A. en 2 N.V.

De 2 schepen van klasse V aan 2 rederijen, w.o. 1 P.V.B.A. en 1 N.V.

Het merendeel van de ondernemingen werkt met slechts één schip, hun aantal bedraagt 195 of 89,87 % van het totaal aantal rederijen; 16 of 7,37 % baten er 2 uit; 3 of 1,38 % exploiteren 3 schepen en 3 rederijen exploiteren respectievelijk 4, 6 en 7 schepen of elk 0,46 % van de vloot.

De indeling van het aantal rederijen, volgens de havens van registratie luidt als volgt :

Oostende : 68; Zeebrugge : 116; Nieuwpoort : 31 en Blankenberge : 2.

SCHELDEVISSERIJVLOOT

I. Numerieke belangrijkheid

Einde 1976 bestond de Scheldevisserijvloot uit 12 motorschepen waaronder 7 „Motorkotters”, 4 „Klipperaken” en 1 „Lemmeraak”.

Einde 1975 telde de Scheldevloot 10 motorvaartuigen.

In 1976 behoorde de Scheldevloot tot 5 thuishavens, t.w. Boekhoute, Kieldrecht, Antwerpen, Rupelmonde en Doel.

De indeling van het aantal schepen volgens hun thuisplaatsen is de volgende :

Te Boekhoute	: 5 w.o. 2 „Klipperaken” en 3 „Motorkotters”.
Te Kieldrecht	: 3 w.o. 2 „Klipperaken” en 1 „Lemmeraak”.
Te Antwerpen	: 2 w.o. 2 „Motorkotters”.
Te Rupelmonde	: 1 w.o. 1 „Motorkotter”.
Te Doel	: 1 w.o. 1 „Motorkotter”.

II. Drijfkracht

De 12 vissersvaartuigen ontwikkelen in totaal 1.960 P.K., dit is gemiddeld 163,33 P.K. per schip.

III. Tonnemaat.

Einde 1976 vermeerderde de brutotonnemaat van de Scheldevloot met 57 B.T., het totaal is 375 B.T. met als gemiddelde per schip 31,25 B.T.

IV. Bemanningen

Einde 1976 waren er 10 vaartuigen bemand. In totaal waren er 18 vissers aangemonsterd, hetzij gemiddeld 1,80 per schip.

Onder de vissers telde men 9 schippers-motoristen, 1 schipper, 2 matrozen, 1 matroos-motorist, 2 lichtmatrozen en 3 jongens.

V. Ondernemingen

De 12 in bedrijf zijnde schepen behoren toe aan 11 persoonlijke of familiale ondernemingen.

SAMENVATTING EN BESCHOUWINGEN

I. ZEEVISSERIJVLOOT

1) Ontwikkeling van de vissersvloot

1) NUMERIEKE BELANGRIJKHEID

In de loop van 1976 werden 3 eenheden aan de vloot toegevoegd terwijl er 5 aan onttrokken werden. Hierdoor komt op het einde van 1976 het aantal vissersvaartuigen op 253. Einde 1976 deed de balans van de numerieke belangrijkheid zich als volgt voor :

Klasse I	, 35 eenheden i.p.v. 37, hetzij 2 minder;
Klasse II	, 66 eenheden i.p.v. 67, hetzij 1 minder;
Klasse III	, 129 eenheden i.p.v. 129 hetzij — ;
Klasse IV	, 21 eenheden i.p.v. 20, hetzij 1 meer ;
Klasse V	, 2 eenheden i.p.v. 2, hetzij —

De scheepsklassen tezamen genomen stelt men sedert 1938 een vermindering van 257 eenheden vast.

2) TONNEMAAT :

In vergelijking met de toestand op 31 december 1975, vermeerderde de brutotonnemaat in 1976.

Op 31.12.1976 bedroeg de totale brutotonnemaat 24.044 B.T. d.w.z. 140 B.T. meer dan einde 1975 (23.904 B.T.).

Ten opzichte van de tonnenmaat in 1938 (28.037 B.T.) is er in 1976 een vermindering van 3.993 B.T.

DRIJFKRACHT :

Tijdens het jaar 1976 vermeerderde de drijfkracht van de zeevisserijvloot met 1.135 P.K. Zij bedroeg inderdaad 93.701 P.K. tegen 92.566 P.K. op 31.12.1975.

Niettegenstaande de numerieke belangrijkheid van de vaartuigen gevoelige lager ligt dan in 1938, had het vangvermogen van de vissersvloot er geenszins onder te lijden. Zulks dank zij het feit dat de gemiddelde drijfkracht per vaartuig en per B.T. intussen een sterke verhoging

(vervolg blz. 10)

(vervolg van blz. 9)

onderging; de gemiddelde drijfkracht per vaartuig werd van 275,18 op 370,35 P.K. gebracht; per brutoton van 3,13 op 3,90 P.K.

2) Ouderdom

1) SCHEEPSROMPEN

De 253 scheepsrompen zijn tezamen 4.475 jaar oud, hetzij gemiddeld 17 jaar en 8 maanden. In 1975 was de gemiddelde ouderdom 17 jaar en 1 maand.

2) VOORTSTUWINGSMACHINES

De 253 vissersvaartuigen worden voortgedreven door een motor.

De motoren zijn in totaal 2.899 jaar oud, d.i. gemiddeld 11 jaar en 5 maanden. Einde 1975 was dit gemiddeld 10 jaar en 7 maanden.

3) In de vloot belegde kapitalen

Einde 1976 wordt de totaliteit van de in de vissersvloot belegde kapitalen geschat op 1.724.077.300 fr., waarvan 1.567.343.000 fr. of 90,91 % in de schepen en 156.734.300 fr. of 9,09 % in het vistuig.

In 1975 werd de waarde van de vloot geschat op 1.640.310.100 fr. (vistuig inbegrepen), zodat een vermeerdering van 83.767.200 fr. wordt vastgesteld.

4) Aangemonsterde zeelieden

Einde 1976 waren 227 schepen bemand, tegen 239 in 1975. Het aantal gemonsterde vissers bedroeg 1.015 waaronder 820 dek- en gespecialiseerd personeel en 195 man machinepersoneel. In 1975 waren deze cijfers : totaal 1.072 vissers, waarvan 867 man dek- en 205 man machinepersoneel; d.i. 47 man dekpersoneel en 10 man machinepersoneel minder.

Vergeleken met de toestand van 1975 ondergaat het procent van de gebreveteerde schippers 1e kl. een vermindering van 1,48 %; een vermindering van 1,88 % wat betreft de brevethouders 2e klasse; een vermindering van 2,37 % wat betreft de brevethouders van schipper ter

kustvisserij en gelijkwaardige brevetten. Bovendien zijn 3,08 % van de schippers houder van een lager diploma.

Einde 1976 wordt nogmaals een groot tekort aan scheepsleerjongens vastgesteld.

Gezien de wet van 23 september 1931 op de aanwerving van het personeel der visserij, is ieder vaartuig, dat de zeevisserij uitoefent, en waarvan de bemanning ten minste uit drie volwassenen bestaat, verplicht één scheepsleerjongen aan te monstern. De vissersvaartuigen, waarvan de bemanning minstens uit negen volwassenen bestaat, zijn verplicht er twee aan te monstern.

Door „Scheepsleerjongens” wordt verstaan, de jongelingen die ten minste 15 jaar zijn en de leeftijd van 18 jaar nog niet hebben overschreden.

Op 31 december 1976 waren in het geheel 85 scheepsleerjongens aangemonsterd. De indeling van dit aantal, volgens de scheepsklassen was de volgende :

a) 10 scheepsleerjongens op vaartuigen waarvan de bemanning uit minder dan drie volwassenen bestaat :

Klasse I : 6 vaartuigen met 1 scheepsleerjongen, totaal : 6.

Klasse II : 2 vaartuigen met 1 scheepsjongen,
1 vaartuig met 2 scheepsjongens, totaal : 4.

b) 73 scheepsleerjongens op vaartuigen met 3 tot 8 volwassenen, waarop de aanmonstering van één scheepsleerjongen verplicht is :

Klasse II : 22 schepen met één jongen, totaal : 22.

Klasse III : 37 schepen met één jongen,
1 schip met 2 jongens,
1 schip met 3 jongens, totaal : 42.

Klasse IV : 9 schepen met één jongen, totaal : 9.

c) 2 scheepsleerjongens op een vaartuig met 9 en méér volwassenen, waarop de aanwerving van twee scheepsjongens verplicht is :

Klasse V : 2 schepen met één jongen, totaal : 2.
(wordt vervolgd)

Nuttige wenken voor vissers en zeevarenden

Het nieuw internationaal boeienstelsel

TONNEN

Er zijn vijf voorname onderverdelingen in het nieuwe boeienstelsel dat nu helemaal internationaal opgevat werd. Daar waar het nog niet bestond, zijn de veranderingen nu volop in uitvoering. Frankrijk is ermee klaar of bijna, Engeland eveneens en wij in België zijn volop aan de verwisseling van de boeien bezig. Dit grote werk zal gedaan zijn midden juni.

1. DE LATERALE BETONNING

Het gaat hier om de boeien die rechts en links van het vaarwater liggen. Rechts groene spitse tonnen met groen licht. De bakboordstonnen zijn rood geschilderd en geven rode schitteringen. Toch stellen we vast, dat er een uitzondering bestaat. We bemerkten dat in de Franse vaarwateren o.a. het Zuydcotepas, de stuurboordtonnen zwart geschilderd waren. Dit schijnt wel overeen te stemmen met de internationale voorschriften die deze uitzondering inderdaad voorzien. Dus aan stuurboord van het vaarwater kunnen we wel eens zwarte tonnen ontmoeten.

2. DE KARDINALE BETONNING

Vroeger vond men het nodig aan te duiden of het om een wrak, een rots, een zandbank of iets anders ging. Dit was logisch gezien, helemaal niet nodig en men heeft met het huidige stelsel deze onderscheidingen niet meer gemaakt. Een kardinale boei is een «voornamen» een «hoofdzakelijke» boei; dergelijke boei kan dienen om een hindernis aan te duiden of om een splitsing of een vereniging van vaarwaters, ook wel om een bocht in het vaarwater aan te duiden. Vier soorten boeien worden hier gebruikt : de Noord, de Oost, de Zuid en de Westboei. De vorm van de kardinale boei is steeds toren of sparvormig. De dagkleuren zijn zwart en geel, waarbij het zwart overeenkomt met de positie van de kegelpunten. Bij de Noordboei is de bovenste helft zwart. Bij de zuidboei is de onderste helft zwart. Bij de oostboei is er een gele horizontale band en bij de westboei is er een brede zwarte horizontale band. Al deze boeien hebben een snelflicker of gewoon flikkerlicht dat altijd wit schijnt.

3. «LOSLIGGENDE GEVAAR»

Bovenop een gevaar wordt de boei gelegd en er omheen is er bevaarbaar water. Het topmerk is twee bollen boven mekaar en het licht geeft twee schitteringen. Het is anderzijds steeds een spar of torenboei zoals bij de kardinale boeien. De dagkleur is zwart met rode horizontale banden. (2 bollen, 2 schitteringen).

4. BOLTONNEN, TOREN OF SPARTONNEN

Zijn rood en wit geverfd in verticale strepen. Het licht is isofaas, met lange schittering of onderbroken. Rondom deze boeien is het veilig varen, zij duiden veilige vaarwaters aan.

5. BIEZONDERE BOEIEN

En dan zijn er tenslotte nog de boeien die bijzondere dingen aanduiden. Deze zijn allemaal van eenzelfde type en zijn geel geschilderd. Ze geven een geel licht. Het gaat hier om boeien die met de navigatie weinig te maken hebben, zoals bvb de stortboeien van de baggerwerken. Het topteken is een liggend kruis.

GEVAAR

We hebben hierboven de belangrijkste onderverdeling van de boeien van het nieuwe stelsel gezien. Maar het uitleggen van al deze boeien laat toch verschillende toepassingsmogelijkheden toe. En daar moeten we toch wel even aandacht aan besteden. Vele keren zijn er dramatische aanvaringen voorgevallen omdat de zeevaarders direct na het zien van een ton, niet de gepaste of juiste maatregel konden treffen. Inderdaad, we zijn gewoon op de kaart te varen t.t.z. dat we onze koersen trekken en bepalen en we verwachten de boei te ontmoeten, die we op de kaart hebben bestudeerd. Zien we in plaats daarvan een andere boei, dan moeten

(vervolg blz. 11)

(vervolg van blz. 10)

we wel even op adem komen, want dat wijst er op, dat er iets verkeerd gaat met onze navigatie of toch tenminste dat er iets werd gewijzigd aan het boeienstelsel. Deze wijzigingen worden in de publikaties voor zeevarenden bestemd, wel kenbaar gemaakt, maar het kan gebeuren, dat we deze nog niet aan boord hebben waardoor we dus in werkelijkheid niet in orde zijn met onze navigatie ! Dit is evenwel een kwestie van overmacht en geen enkele zeevarende die zijn instructies niet tijdig ontving, zou kunnen worden beschuldigd van alatiheid. Dit neemt evenwel niet weg, dat ongevallen kunnen ontstaan bijzonderlijk daaraan te wijten.

Zodra een boei op de kaart ontbreekt, kan gebrek aan kennis omtrent de betonning uitermate gevaarlijke situaties scheppen. Met het nieuwe maritiem betonningstelsel „A” werd gepoogd een einde te maken aan deze toestand en dit is alvast een van de grootste verdiensten van dit systeem.

Reeds de vereenvoudiging van het gekombineerd lateraal en kardinaal stelsel, zou er kunnen toe bijdragen dat de zeevarende meteen een boei die hij niet kent en die vóór hem opdaagt aan de juiste zijde voorbijvaart. Toch hebben de samenstellers van het nieuwe betonningstelsel gemeend aan de betonning van nieuwe gevaren zeer bijzondere aandacht te moeten besteden. Daarom bestaat er nu in de scheepvaart de term „nieuw gevaar”. Deze term wordt gebruikt als omschrijving van pas ontdekte of ontstane gevaren, die nog niet in nautische publikaties zijn opgenomen. De term omvat, naast natuurlijke gevaren zoals zandbanken, rotsen en ondiepten, ook door de mens veroorzaakte obstructies, zoals wrakken.

Deze „nieuwe gevaren” moeten dan ook volgens de nieuwe bepalingen worden afgebakend. Dit wil zeggen dat een „nieuw gevaar” moet worden afgebakend met een boei die is voorzien en een wit licht, dat een cardinale schittering geeft, t.t.z. te passeren langs Noord-, Oost-, West- of Zuidkant, ofwel een groen lateraal flikkerlicht waarmee men meteen weet dat deze aan stuurboord blijft ofwel een rood lateraal flikkerlicht waardoor men dan meteen weet dat men deze ton aan bakboord moet laten. Wel te verstaan moeten deze lichten flikker- of snelflikkerlichten zijn.

Moest het nodig blijken, dan kan meteen een tweede dergelijke boei naast de eerste gelegd worden. Verder kan deze markering worden voorzien van een racon welke de letter W uitzendt (deze letter kan aanzien worden als de W van waarschuwing). Ze verschijnt op het radarscherm als een signaalstreep van 1 mijl lengte. De dubbele uitvoering vestigt in de eerste plaats de aandacht op het onbekende aspect van het gevaar. Daarnaast geeft de racon aanwijzingen aan welke zijde het veilig is te passeren vermits de raconboei steeds aan de buitenzijde van de primaire gevaarsmarkering zal liggen.

BEKENDMAKING

Evenals de Britse, de Franse en de Nederlandse diensten, heeft de afdeling Hydrographie van de Dienst der Kust te Oostende bij het Bestuur der Waterwegen van het Ministerie van Openbare Werken in België bekendheid gegeven aan de inhoud van het gekombineerd kardinaal en lateraal betonningstelsel in het Bericht aan Zeevarenden Nr. 20 van 1976.

Het bijzonder „Bericht aan Zeevarenden” van 1 januari 1977 herneemt een en ander. Bovendien heeft deze dienst van de Hydrographie nog een publikatie met kleurtekeningen die een ruim overzicht bieden van het nieuwe systeem.

VEILIGHEID

De bebakeningsdiensten die allen hebben meegewerkt aan de tot standkoming van dit systeem „A” zijn van mening, dat hier werkelijk een bijdrage werd geleverd tot de betere veiligheid van de scheepvaart. Toch zal gezien op wereldschaal, alleen maar een optimaal effect kunnen worden bereikt na toepassing op groter schaal en na de invoering van het systeem „B” in de Amerikaanse en sommige Aziatische wateren.

We kunnen ons herinneren, dat het niet makkelijk bleek een enkel systeem toepasselijk over de gehele wereld in elkaar te krijgen. De studie van het „Technical Buoyage Committee” leidde evenwel naar twee stelsels, „A” en „B”. Doch we hoeven er ons verder geen zorgen over te maken. Voor ons geldt het „A”-stelsel.

REGLEMENTEN

Het systeem „A” is van toepassing op alle vaste en drijvende markeringen tot aanduiding van :

1. De laterale begrenzing der vaarwaters
2. Natuurlijke gevaren en andere obstructies zoals wrakken
3. Andere gebieden of zaken van belang voor de scheepvaart
4. Nieuwe gevaren.

De vijf soorten markeringen waarover we het reeds hadden, worden als volgt toegepast :

1. De laterale markeringen die worden gebruikt in samenhang met een vastgestelde betonningsrichting. Zij worden over het algemeen aangevend in duidelijk begrensde vaarwaters. De markeringen geven de bakboord- en stuurboordzijde aan van de route die gevolgd moet worden.
2. Cardinale markeringen, die worden gebruikt in samenhang met het scheepskompas en aangeven waar zich bevaarbaar water bevindt.
3. Losliggend gevaar markeringen, die afzonderlijke gevaren van geringe omvang aangeven; waaromheen zich bevaarbaar water bevindt.
4. Veilig vaarwatermarkeringen, die aangeven dat rondom een positie veilig genavigeerd kan worden o.a. midvaarwaterboeien.

5. Bijzondere markeringen, die niet in de eerste plaats bestemd zijn voor de navigatie en een gebied of zaak aanduiden, die in nautische publikaties wordt genoemd.

BETONNINGSRICHTING

Hoe wordt vastgesteld in welke richting van de betonning in een bepaald vaarwater dient te geschieden ? Eerst en vooral volgens de gebruikelijke aanlopprichting vanuit zee naar een haven in een riviermonding of ander vaarwater. In de andere gebieden wordt de betonningsrichting in detail vastgelegd door de verantwoordelijke autoriteit in overleg met de nabuurlanden. In principe dient de betonningsrichting evenwel te verlopen om de continenten in de richting van de wijzers van een uurwerk.

Maar in ieder geval dient de overeengekomen betonningsrichting bekend te worden gemaakt in daartoe bestemde nautische publikaties.

KARDINAAL

De vier kwadranten Noord, Oost, Zuid en West worden begrensd door de ware peilingslijnen NW - NO, NO - SO, SO - SW en SW - NW die vanuit het gevaar kunnen getrokken worden. Het cardinale merk wordt genoemd naar het kwadraat waarin het wordt geplaatst.

De benaming van het cardinale merk duidt de zijde aan waar langs gepasseerd moet worden.

Een kardinaal merk kan om drie redenen uitgelegd worden :

1. om aan te geven dat het diepste water in dat gebied zich bevindt aan de genoemde zijde van het merk.
2. om aan te geven, welke de veilige kant is om het gevaar te passeren.
3. om de aandacht te vestigen op een bijzonderheid in het vaarwater zoals een bocht, een samenvloeiing, een splitsing of de begrenzing van een ondiepte.

VEILIG

De markering van veilig vaarwater duidt aan dat zich rond het merk bevaarbaar water bevindt. Hieronder begrepen zijn de merken die het midden of het diepste gedeelte van een vaarwater aanduiden. Het merk kan eveneens dienen als alternatief voor een kardinaal dan wel een lateraal merk, waarmee een verkenning of aanloppositie wordt aangeduid.

BIEZONDER

markeringen (of boeien) die niet in de eerste plaats bestemd zijn voor de navigatie maar die een bepaald gebied of een bepaalde zaak aanduiden, waar naar wordt verwezen in de gebruikelijke nautische publikaties.

1. Betonning ter markering van meetapparatuur
2. Betonning ter markering van verkeersschiedingsstelsels indien het gebruik van de overeengekomen routemarkering verwarring kan stichten
3. Betonning ter markering van stortplaatsen
4. Betonning ter markering van militaire oefengebieden
5. Betonning ter markering van kabels en pijpleidingen
6. Betonning ter markering van recreatiegebied (Yachten).

JAPAN VOORNAAMSTE SLACHTOFFER VAN DE 200 MIJLEN

Japan, een reuzevisserijnatie met meer dan 9 miljoen ton per jaar, wordt één der grootste slachtoffers van de nieuwe 200 mijl-visserijzone. Japan beschikt over een enorme visserijvloot die men praktisch in alle zeeën tegenkomt, maar dan bijzonder in het Noordelijk halfrond van de Stille Oceaan. De helft van de nationale produktie wordt omheen Japan zelf en de talrijke eilanden gevangen. Hierop volgt dan als voornaamste vangplaats de Beringzee en Okhotsk-zee met zowat 3 miljoen ton. Iets meer dan een half miljoen ton komt uit het zeegebied voor Oost-China en slechts 400 duizend ton komt uit het zeegebied van het zuidelijk halfrond. In totaal komt dus 90 procent van de reuzevangst uit de zeegebieden rond Japan zelf en uit het Noorden van de Stille Oceaan. Japan is dan ook bijzonder getroffen door het Russische „njet” om nog te mogen vissen rond de Beringzee, Kamchatka en rond de Japanse eilanden die na de tweede wereldoorlog door Rusland bezet werden. De Russisch-

Japanse onderhandelingen geraakten nooit uit het slop, ten minste niet op één voor de Japanners gunstige manier. De politiek was aan het mislukken van deze besprekingen ook niet vreemd en men spreekt enerzijds over de discussie tussen beide landen over de 4 door Rusland bezette eilanden waarover Japan de soevereiniteit niet wenst prijs te geven. Verder spreekt men ook van een „revanche” van Rusland betreffende het incident met het ultra-geheim supersonisch vliegtuig dat na een landing op Japanse bodem niet terug aan Rusland gegeven werd, maar eerst prijsgegeven werd aan de nieuwsgierigheid van de USA-techniekers en experts. Ondertussen ligt de helft van de Japanse vloot stil, die gewerd werd uit de Russische visserijwateren, terwijl de andere helft op zoek is naar andere visplaatsen. Voor het Japanse volk, dat bijna al zijn proteïnen uit de zee haalde, gezien een groot tekort aan landbouwgronden, betekent het in elk geval een nijpend probleem.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Vrijdag kregen we gul en tong op de markt, maandag kregen we IJslandvis en weer gul van de spanvissers. Daarbij dan een snuffje rariteiten als rog, staart, tarbot, heek en steenschol. Rariteiten die behoorlijke prijzen kregen. Ook de meer gebrachte soorten gingen vlot weg, in hoofdzaak kabeljauw en gul. Die kabeljauw liep op tot 70 fr en grote gul tot 55 fr. Schelvis varieerde tussen 25 en 35 fr. met de middensoorten slechts even de mindere van de grote sortering. Totten moesten zelfs helemaal niet onderdoen en kregen ook tot 35 fr het kg. Voor rog werd toch wel iets minder betaald dan verleden week de top lag rond de 60 fr.

De IJslandse aanvoer die vooral bestond uit koolvis en schelvis kreeg een gewone zomerprijs. Toch wel aardige noteringen voor kabeljauw, heilbot en schaat, alle drie soorten die er bijna niet waren. Leng is bijzonder goedkoop gebleven en kreeg amper 18 fr. Koolvis schom-

melde tussen 19 en 22 fr en voor schelvis werd van 25 tot 32 fr betaald. Redelijke resultaten met even meer dan 1,4 miljoen voor de O.216. De O.236 haalde dit keer geen zeven cijfers maar kan verzachtende omstandigheden inroepen als tegenslag tijdens de reis. Voor de dinsdagmarkt moet niet veel plaats ingeruimd worden. Er werd hoop en al wat vis aangevoerd door de kustschepen. Die zorgden in hoofdzaak voor tong, heel/kleine sortering die rond dezelfde prijs als de voorgaande weken bleef en rond 140 fr. noeerde.

Woensdag waren er dan wel weer enkele schepen aan de afslag en werd voornamelijk gul en wat tong aangevoerd. Ondertussen zijn de tongvangst van de kanaalschepen flink teruggelopen en hebben ze de schijn niet meer van voor een paar weken. Waar de Z.499 vrijdag nog aan 4.300 kg geraakte bereikten de andere schepen bijna geen 2.000 kg meer. Is het dan te verwonderen dat steeds meer schepen de spanvissersvloot vervoegen? Spanvissers hebben we ondertussen genoeg, bijna de hele vloot zit achter de gul aan. En niet zonder succes want er werden flinke resultaten bereikt door de meeste schepen.

Veel minder flink waren de uitslagen van de Monkey Bankers. Van die visgrond zijn de vangsten nu zeer klein geworden, ze volstaan niet meer om de reis renderend te maken.

Met de garnaalvisserij is het er niet erg op verbeterd. De vangsten blijven doorgaans klein, hoe kan het anders met dergelijk zomerweer? Nog steeds erg hoge prijzen voor erg kleine vangsten waar niemand mee gebaat is.

OOSTENDE

VRIJDAG 3-6-1977

KANAAL				
Z.499	19	60	4.300	825.859
NOORDZEE				
N.706-O.306	8	650	—	1.208.050
WEST				
N.3	10	40	2.300	406.703
MONKEY BANK				
O.275	10	220	—	326.536

MAANDAG 6-6-1977

IJSLAND				
O.216	17	1.100	—	1.409.905
O.236	17	720	—	935.975
KANAAL				
O.83	14	100	1.330	426.714
O.118	12	200	—	309.335
NOORDZEE				
O.141-369	12	450	—	740.560
O.114-274	10	570	—	1.081.900
O.127-303	9	600	—	1.171.260
WEST				
N.736	8	70	160	220.820
O.35	9	160	—	271.774

WOENSDAG 8-6-1977

NOORDZEE				
O.243/N.752				
	11	480	—	866.670
O.206/O.309				
	11	700	—	1.306.830
MONKEY BANK				
Z.62	14	145	—	246.490
KANAAL				
O.180	18	130	1.900	500.010

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 2-6-1977

Z.431	289.610
Z.546	276.310
Z.88	16.320
Z.492	247.356
Z.575	275.290
	1.104.886

VRIJDAG 3-6-1977

Z.537	259.608
Z.497	334.450
Z.516	337.280
Z.307	218.160
Z.592	212.494
Z.88	52.920
Z.445	16.550
	1.431.462

MAANDAG 6-6-1977

Z.599	151.780
Z.429	395.990
Z.510	341.170
Z.551	65.760
Z.445	36.650
Z.88	23.210
Z.162	1.402.400
Z.176	534.760
Z.598	159.590
Z.324	468.883
Z.518	300.460
Z.596	154.640
Z.533	258.240
	4.293.533

DINSDAG 7-6-1977

Z.418	464.970
Z.99	740.095
Z.88	29.910
B.5	217.950
Z.576	675.470
Z.42	674.040
Z.559	319.280
Z.506	447.160
	3.568.875

WOENSDAG 8-6-1977

Z.196	503.000
Z.30	448.230
O.313	611.420
	1.562.650

OOSTENDE - DOVER/ FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 12 tot 18 juni 1976.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Alle dagen te 5.20 8.35 11.05 15.40 20.45

Op 12 juni 1976 bijkomende afvaarten te 10.45 16.30

Op 17 en 18 juni 1976 bijkomende afvaart te 16.30

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Alle dagen te 1.00 10.55 12.40 16.45 19.40

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 4.55 8.15 11.15 14.15 17.15

Op 12 juni 1977 bijkomende afvaarten te 20.15 23.15

Op 13, 14, 15, 16 en 17 juni 1977 bijkomende afvaart te 23.15

Op 18 juni 1977 bijkomende fvaart te 2.15

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Alle dagen te 1.45 6.00

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 0.20 9.20 12.20 15.20 21.20

Op 12 juni 1977 bijkomende afvaart te 18.20

Op 13, 14, 15, 16 en 17 juni 1977 bijkomende afvaart te 3.20

Op 18 juni 1977 bijkomende afvaart te 3.20 13.30

Afvaarten uit Folkestone :

Alle dagen te 19.00 2.330

Men verzoekt ons het overlijden te melden van

DE HEER

Engel HUYSSSEUNE

Weduwnaar van R. ISBLED
Visroker, zeevisgroothandelaar

Geboren te Adinkerke op 5 juni 1900 en overleden te Brugge op 7 juni 1977.

De plechtige lijkdienst gevolgd door de ter aarde bestelling, waartoe U vriendelijk wordt uitgenodigd, zal plaatshebben in de O.L.V.-kerk te Nieuwpoort op zaterdag 11 juni 1977 om 10u.30.

Bijeenkomst aan de kerk om 10u.20.

Rouwadres : 8450 NIEUWPOORT, Oostendestraat 7.

(4561N—8033V)

VORDAP

SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

3-6	5	55.100	2.860.902
6-6	12	199.990	6.679.255
7-6	—	74.650	2.954.557
	21	329.740	12.494.714

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

2-6	3	266	38.536
3-6	3	3.463	145.046
6-6	7	14.755	598.013
7-6	1	119	17.909
8-6	4	6.241	389.737

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

3-6	1	61	14.289	227,—	242,—
8-6	1	63	13.587	213,—	217,—

STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

S.V. S.C.A.P.

De leden worden er aan herinnerd dat de Statutaire Algemene Vergadering van de maatschappij plaats grijpt op vrijdag 10 juni 1977 om 15 uur in het groot café-restaurant van het Sportcentrum « Ter Polder », Spuikomlaan, 1, te Bredene.

(4556N—8032V)

* **VOOR DE AANKOOP VAN
NIEUW MATERIEEL**

* **VOOR HET AANSCHAFFEN
VAN MACHINES**

* **VOOR ALLE ANDERE
ONVOORZIENE UITGAVEN**

STEEDS HEEFT DE

BANK BRUSSEL LAMBERT

EEN PASKLARE OPLOSSING

Loop gewoon in uw buurt één van onze kantoren binnen om er eens gemoedelijk te praten over wat U interesseert.

(8031V)

NIEUWPOORT

DONDERDAG 2 JUNI 1977

N.788	12.465	N.498	7.110
N.700	18.961		

Drie kleine vangstjes van kustvissers, die voor hun tongen prijzen kregen van 146 à 211 fr. de kg. !

VRIJDAG 3 JUNI 1977

N.346	117.705	N.788	11.322
N.700	16.019		

Eén vangst van de West, en twee kustvissers losten 3.450 kg. vis. De vangst van de « Westvisser » kon nu eenmaal veel soorten aanbieden, maar alle in beperkte hoeveelheid. Koopjes tarbot, griet, robaard, was spek voor de winkeliers. Kabeljauw en gulsoorten werden duur verkocht : van 75 à 55 fr. de kg. Platvis van « extra » kwaliteit en « dikke » vis, kreeg niet zijn afzet, volgens deze kwaliteit. Grote platen 1.500 fr., drielingen 1.570, en visjes 880 fr. de benne. Is deze soort dan niet meer gekend of gegeerd door de bevolking? Moeten het altijd « tongjes » zijn, die 180 fr. de kg. verkocht worden?

In de wijting was er « trek » ; de grote werden verkocht aan 2.100 fr. de benne, de kleine 1.210 fr. Een 20-tal bennen kleine gulletjes kreeg zelfs 900 fr. de benne.

Zo verliep de vrijdagmarkt !

MAANDAG 6 JUNI 1977

N.345	66.036	N.590	86.699
N.172	229.155	N.761	144.610
N.700	49.113	N.349	14.400
N.498	8.000		

De maandag losten 4 vaartuigen van de « West », en 3 kustvissers hun vangsten, die samen 14.800 kg. vis op de markt bracht. De N.172 kon de gulle soorten leveren, terwijl de N.761 voor de « rare » vis zorgde. Beide andere hadden de gewone « Westvis » soorten.

Na twee nachten vissen kon de kustvisserij ook een cijfertje boeken.

De tarbot, grieten en andere « rare » vis, werd duur verkocht. Tarbot van 150 à 225 fr., grieten 125 fr. Enkele bennen kabeljauw liep boven de 3.000 fr., terwijl de gulsoorten verkocht werden aan 2.670 fr. tot 2.350 fr. de benne. De « mini » gulletjes vonden afzet, en er was trek in, van 980 tot zelfs 1.100 fr., dit voor een grote partij.

De wijting was duur : grote 2.450 fr., kleine van 1.500 à 1.700 fr. de benne ! Platvis ; voor de drie soorten : grote 1.800, drielingen 2.100, en zelfs de visjes kregen 2.000 fr. de benne.

De rogsoorten : moers 2.700 fr., tilten 2.100 fr., grote scherpstaarten 2.400 fr., en voor de kleine werd 2.300 fr. gegeven.

Knorhaan (stekkers) 600 à 700 fr. de benne. Zeehonden en speerhaai 1.750 à 1.900 fr. De tongen kenden prijzen van 144 voor de kleinste soort, tot 2.077 fr. voor de 3de soort. Tongchar : grote tegen de 100 fr. de kg., de middenslag 75, de kleinste 60 fr.

Dus allemaal prijzen die door de « beugel » kunnen, en een goed « uitslag-cijfertje » laten boeken !

DINSDAG 7-6-1977

N.1	17.909
-----	--------

WOENSDAG 8-6-1977

N.470	120.956	Z.16	241.976
N.700	11.258	N.349	15.547

De woensdag werd er 6.300 kg. vis gelost en verkocht. Het vaartuig Z.16 « Kontiki » zorgde voor het grootste gedeelte met heel wat varia, tongen, pladijs en een 15 bennen St. Jacobschelpen. Alle soorten kregen « goede » prijzen. De tongen van 165 voor de lappen, tot 202 en zelfs 210 fr. voor de 3de en 4den. De 5den 180 fr., en voor de kleine werd 153 fr. gegeven. Enkele bennen wijting gingen weg aan 2.210 fr. voor de grootste, de kleine aan 1.820 fr.

Platvis : van 1.230 en 1.600 fr. voor de visjes, de drielingen en platvis van 1.600 à 1.970 fr. de benne. Koopjes robaard, rode soldaten, zeehonden werden duur verkocht. Kabeljauw en gullen waren slechts in beperkte mate, en deze enkele bennen kregen dan ook van 55 à 70 fr. de kg.

De St. Jacobschelpen, werden gekocht aan 1.700 fr. de benne (t.t.z. 100 stuks !) dit voor de grote. De kleine 1.330 fr. de benne !

Dit voor de woensdagmarkt !

MAAND MEI 1977

Aanvoer kg. :

Vis	97.677 kg.	5.608.075 fr.
Garnaal	1.139 kg.	210.461 fr.
	98.816 kg.	5.818.536 fr.

De weersomstandigheden hebben de aanvoer en opbrengst lelijke parten gespeeld in de voorbije maand !

Werkelijk heeft de noordoostenstorm onze vloot acht opeenvolgende dagen radikaal uitgeschakeld met het gevolg dat er praktisch geen vissen mogelijk was, en dus geen aanvoer !

De maand mei gaf ons verleden jaar een opbrengst van 7.428.883 fr. Wat een verschil maakt van :

1.610.347 fr.
De totale opbrengst 1977 tot einde mei bedraagt :

31.429.027 fr.
tot einde mei 1976 : 29.472.534 fr.
Wat toch nog een « méér » is van : 1.956.493 fr.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 10-6-1977

IJSLAND : O.129 (500 m., t.t.z. 380 kab-gul, 30 koolvis, 10 bonen, 5 schaat, 30 schelvis en totten, 20 leng, 25 varia).

MONKEY BANK : N.45.

KELTISCHE ZEE : N.705 (40 m., 1.800 tong).

NOORDZEE : O.279/Z.597 (450 m.).

N.708/N.709 (400 m., t.t.z. 25 shelfcod, 350 gul, 25 varia).

MAANDAG 13-6-1977

IJSLAND : O.316 (800 m., t.t.z. 300 kab-gul, 200 koolvis, 200 schelvis-totten, 30 bonen, 30 leng, 40 varia).

O.282 (700 m., t.t.z. 550 kab-gul, 50 schelvis, 20 bonen, 50 schotse schole en witch, 30 varia).

KANAAL : Z.502, O.82, O.254.

WEST : O.66.

NOORDZEE : O.26/O.285.

MONKEY BANK : O.239, O.135.

DINSDAG 14-6-1977

KANAAL : Z.34.

MONKEY BANK : O.128.

WEST : N.736.

WOENSDAG 15-6-1977

KANAAL : O.33.
NOORDZEE : N.40/N.41.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	6-6-1977		
Schelvis grote	.....	
Schelvis midden	24,60-32,40	.....
Schelvis klein	23,—28,—	.....
Kabeljauw	26,20,—	.....
Gul	48,40-61,—	.....
Wijting	42,80-51,80	.....
Schaat	.....	
Zeebaars	51,60-61,80	.....
Leng	40,—44,—	.....
Schartong	16,—22,80	.....
Heilbot	8,—15,—	.....
Koolvis	91,—141	.....
Hondstong	18,—22,80	.....
Zeeewolf	50,—53,40	.....
Staart	.....	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	6-6-1977	7-6-1977	8-6-1977
Lappen	150 -160	.....	161 -172
Grote	161 -177	.....	167 -174
3/4	170 -175	.....	181 -187
Blok	173 -175	.....	192 -203
Voor-kleine	167 -170	.....	179 -183
Kleine	154 -159	.....	159 -161
Slips	.....	

Zeebrugge

	6-6-1977	7-6-1977	8-6-1977
Grote	155 -157	162 -165	171 -173
Blok	163 -166	162 -179	183 -195
Fruut	164 -168	170 -198	219 -231
Schone kleine	169 -175	182 -220	231 -246
Kleine	159 -169	174 -181	194 -205
Tout petit	159 -169	161 -172	177 -181
Slips	143 -145	145 -148	155 -160

Nieuwpoort

	6-6-1977	7-6-1977	8-6-1977
Tong I	154 —,—	153 —,—	165 —,—
Tong II	182 —,—	179 —,—	173 —,—
Tong III	207 —,—	209 —,—	204 —,—
Tong IV	196 —,—	.....	209 —,—
Tong V	173 -165	.....	.....
Kleine	144 —,—	146 —,—	153 —,—

PLADIJS

Oostende

	6-6-1977	7-6-1977	8-6-1977
Grote
Grote iek
Kleine iek
Derde slag	39,—50,—
Platjes

Zeebrugge

	6-6-1977	7-6-1977	8-6-1977
I	26,—30,—	27,—30,—	23,—27,—
II	26,—30,—	26,—30,—	23,—26,—
III	21,—24,—	26,—28,—	25,—27,—
IV	16,—19,—	17,—21,—	21,—23,—
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

	6-6-1977	7-6-1977	8-6-1977
Moelen	36,—	.....	30,—
Grote pladijs	42,—	.....	31,—42,—
Drielingen	40,—	.....	25,—34,—
Platjes	.....	.....	.....

STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

Onderlinge Verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

HULP IN NOOD

De leden worden er aan herinnerd dat de statutaire algemene vergadering van de maatschappij plaats grijpt op vrijdag 10 juni 1977 om 16 u. in het groot caféaria van het Sportkompleks « Ter Polder », Spuikomlaan, 1, te Bredene.

(3437N—8030V)

MEVROUW

LEON MAESEN

PLOTS

OVERLEDEN

Bij het ter perse gaan vernemen we het plots overlijden in Spanje van mevrouw Leon Maesen, geboren Wilhelmina Pincket.

Zij waren vorige week per autocar zoals zovelen naar Spanje voor een trip van 14 dagen afgereisd.

Ter plaatse kreeg zij een hartaandoening, welke zij niet overleefde.

Zij had de ouderdom van 72 jaar bereikt, was door gans de visserij en op de Opex-wijk zeer goed gekend als een joviale vrouw, steeds bereid om om het even wie te helpen.

Zij was de echtgenote van reder Leon Maesen en had drie zoons, die als schippers in de visserij vaarden, waarvan de oudste Edmond nu bij de R.M.T. in dienst is.

Het stoffelijk overschot zal in de loop van volgende week van Spanje overgebracht worden en de begrafenis zal zeer waarschijnlijk vrijdag 17 juni plaats hebben.

Schadegevallen

Toen de Z.542 «Angelus» van reder Devooft François aan het vissen was in de Liverpoolbaai, werd een net opgevisst van een Britse treiler «Albertus». Er werd in verbinding gekomen met dit vaartuig en het opgevisst net werd teruggegeven, waarna de visserij verder werd bedreven.

De Z.533 «Virtus» van Rappé Joseph, kwam bij 't verhalen van zijn vaartuig met de brug onder de steven van de B.5 Daardoor werd het zijdelicht SB van de Z.533 beschadigd alsook een licht op de bak. De B.5 had geen schade.

Toen de Z.581 «Iranus» van reder Degraeve Gerard, pas een paar dagen visserij was, liepen ze schade op aan de winch tengevolge van het vastslaan. Dientengevolge diende hun reis onderbroken en werd de thuishaven aangedaan voor herstelling.

Toen de Z.509 «Telstar» van de rederij De Wielingen verliet van visgrond, hoorden ze plots een zware slag op het achterschip waardoor het toerental van de motor abnormaal draaide. De motor werd stilgelegd en alles magezien, niets kon vastgesteld worden, zodat de visserij verder werd bedreven. Bij het op sloop zetten van de Z.509, werd vastgesteld, dat twee bladen van de schroef geplooid waren.

De Z.38 «Moby-Dick» van Vlietinck Alfred, hoorde tijdens de thuisreis van Hanstholm - Oostende, een slag op het achterschip. Vastgesteld werd dat de schroef ernstig beschadigd werd, zodat het schip op de sloop werd gezet bij het binnenkomen. Vastgesteld werd dat een schroefblad radikaal was afgebroken alsook de beschermingsring.

Nieuw betonningssysteem

Vrijdag 10 juni om 20 u. geeft Kapitein Gaston Van ECKHOUTTE, in de Stedelijke Visserijschool „John Bauwens” Mercatorlaan 15, te Oostende, een praktische toelichting over het NIEUW BETONNINGSSYSTEEM (IALA - Betonningssysteem „A” gecombineerd kardinaal en lateraal systeem — rood aan bakboord).

Na de voordracht met diaprojectie is er gelegenheid tot het stellen van vragen.

Alle belangstellenden zowel uit de beroeps- als uit de pleziervaart hebben gratis toegang.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	6-6-1977	6-6-1977	7-6-1977	7-6-1977	8-6-1977	8-6-1977	6-6-1977	8-6-1977	6-6-1977	8-6-1977	6-6-1977	8-6-1977	6-6-1977	8-6-1977
Tarbot. groot (123)	187	—	187	—	187	-219	185	—	184	-224	220	—	210	—
middel (123)	140	-154	141	-137	145	-150	143	-165	152	-160	170	—	160	—
klein (123)	125	—	100	-113	108	-110	105	-115	120	-130	130	—	130	—
Griet : groot (123)	120	—	122	—	128	-134	120	—	140	-150	120	—	125	—
middel (123)	95	—	100	—	104	-112	107	—	120	-124	—	—	—	—
klein (123)	60	—	65	—	100	-104	—	—	104	-112	—	—	—	—
Schelvis : groot	34	-38,20	—	—	—	—	—	—	36	-40	—	—	—	—
middel	31	-36,20	—	—	18	—	—	—	32	-34	—	—	—	—
klein	33	-35	—	—	—	—	—	—	22,20-28	—	—	—	—	—
Heek : groot	85	-90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	76	-79	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	48	-65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	—	—	—	—	—	—	—	—	36	—	—	—	—	—
Rog (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Keilrog (123)	62	-66,40	41	-54	50	-56	—	—	58	-64	54	—	58	—
Rog (23)	33	-56,20	—	—	—	—	—	—	25	-45	—	—	—	—
Tilten (23)	—	—	40	-46	38	-45	—	—	54	-56	45	—	40	—
Scherpstaart (23)	—	—	48	-49	50	-54	—	—	60	-68	48	—	50	—
Halve mans (23)	—	—	21	-29	28	-34	—	—	31	-34	46	—	42	—
Teelt (2)	—	—	30	-39	28	-36	—	—	34	-36	—	—	—	—
Katrog (2)	—	—	7	-11	18	-24	—	—	19	-20	—	—	—	—
Kabeljauw	54	-70	43	-49	60	-78	64	-69,80	74	-76	60	—	—	—
Gul (groot)	22,20-50,60	—	40	-45	54	-64	26	-51,40	64	-68	45	-52	50	-70
Gul (middel)	—	—	33	-43	48	-54	—	—	49	-58	—	—	—	—
Gul (klein)	—	—	33	-42	42	-46	—	—	43	-48	—	—	—	—
Hozemondhamme	112	-156	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wijting : groot	28	-42,40	30	-38	29	-34	117	-149	33	-36	50	—	44	—
klein	—	—	13	-17	18	-21	—	—	25	-30	33	—	36	—
Schar	—	—	12	-17	16	-19	—	—	17	-19	12	-20	15	—
Steenhol	29,40-85,60	—	61	-80	47	—	—	—	20	-84,60	80	—	—	—
Zeehaai	29,40-35,80	—	—	—	—	—	—	—	33	—	40	—	—	—
Hondshaai	25	-27,40	—	—	—	—	—	—	14,20-15	—	—	—	—	—
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekeeff	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	20	-31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ijle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenhol	—	—	—	—	—	—	—	—	13,60	—	—	—	—	—
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeewolf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	45,40-47,60	—	—	—	—	—	—	—	48	—	—	—	—	—
Zonnevis	145	-165	—	—	—	—	—	—	40,60	—	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeduivel	—	—	84	-130	145	-92	—	—	—	—	—	—	—	—
Schotse schol	—	—	59	-61	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehond	—	—	—	—	12	-14	—	—	—	—	14	-20	35	—
Bot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rode Poon (roobaard)	21	-32	24	—	—	—	—	—	30	—	32	-36	50	—
Grauwe Poon (knorh.)	—	—	—	—	—	—	—	—	9	-13	—	—	20	—
Rode Knorhaan	16	-50	—	—	—	—	—	—	14,20-40	—	—	—	—	—
Posten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Langoesten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

N E D E R L A N D

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de donderdagmarkt van 2 juni werd aangevoerd : 1210 kg. tong; 22 kisten tarbot en griet; 238 kisten kabeljauw; 3 kisten koolvis; 22 kisten wijting; 95 kisten schol; 66 kisten schar; 114 kisten makreel en 92 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : grote tong 12,41-12,05; grootmiddel tong 12,82-12,48; kleinmiddel tong 13,72-12,81; tong één 14,34-13,30; tong twee 13,14-11,25; tarbot 13,78-11,70.

Per 40 kg. : inktvis 67; lever 41; steenbolk 74-70; rode poon 90-64; horsmakreel 40-35; bot 25-16; tarbot 379-216; griet 287-136; kabeljauw één 174; kabeljauw twee 204-182; kabeljauw drie 144-142; kabeljauw vier 144-140; kabeljauw vijf 100-55; wijting drie 130-110; schar 67-28; makreel één 69-59; makreel twee 45-22.

De besommingen waren : KW.152 f 5280; VD.19 f 5650; VD.20 f 1460; WR.57 f 3200; IJM.18 f 3200; IJM.25 f 470; IJM.27 1800; verder waren er 10 kotters van Texel en de Zuid-Hollandse eilanden welke tezamen f 70.000,— besomden.

Aan de vrijdagmarkt van 3 juni werd aangevoerd : 1854 kg. tong; 35 kisten tarbot en griet; 308 kisten kabeljauw; 3 kisten koolvis; 78 kisten wijting; 163 kisten schol; 147 kisten schar; 141 kisten makreel 115 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : tarbot 13,29-12,43; grote tong 13,29-12,43; grootmiddel tong 13,58-11,67; kleinmiddel tong 13,18-12,70; tong één 14,09-13,67; tong twee 12,80-11,51.

Per 40 kg. : tarbot 416-210; griet 314-128; kabeljauw één 286-214; kabeljauw twee 246-190; kabeljauw drie 204-158; kabeljauw vier 180-148; kabeljauw vijf 150-81; wijting drie 122-114; schol één 100-152; schol twee 160-114; schol drie 150-114; schol vier 92-72; schar 70-29; makreel twee 68-52; makreel drie 20; mullen 260-220; inktvis 176-130; grote rode poon 200; kleine rode poon 90-70; bot 25-20; horsmakreel 30-20; steenbolk 110-100; blanke koolvis 124.

De besommingen waren : VD.126 f 15.400; UK.48 f 9.100; UK.78 f 9.100; UK.137 f 21.600; UK.234 f 7.300; VD.19 2.900; VD.20 f 1.250; VD.6 f 9.600; IJM. 18 f 1.700; IJM.27 f 1.800; IJM.154 f 14.400. Verder 2 Texelaars met totaal f 24.000.

Aan de maandagmarkt van 6 juni werden aangevoerd : 14.540 kg. tong; 192 kisten tarbot en griet; 368 kisten makreel; 1193 kisten schol; 800 kisten wijting; 5 kisten schelvis; 834 kisten kabeljauw en 275 kisten varia.

Prijzen in guldens : Per 1 kg. : tarbot 12,95-11,72; grote tong 12,92-12,32; grootmiddel tong 12,38-11,75; kleinmiddel tong 12,81-12,59; tong één 14,09-12,23; tong twee 12,65-11,79; zalm 14,09.

Per 40 kg. : tarbot 388-188; griet 288-100; kabeljauw één 274-240; kabeljauw twee 274-240; kabeljauw drie 154-122; kabeljauw vier 144-122; kabeljauw vijf 132-65; schelvis één 144; schelvis drie en vier 130-126; schol één 114-90; schol twee

120-94; schol drie 124-80; schol vier 78-51; wijting drie 105-80; makreel één 62-38; makreel twee 40-21,60; schar 62-20; tongsschar 146-130; rode poon 122-50; steenbolk 72-60; bot 35-28.

De besommingen waren : KW.4 f 8.000; KW.11 f 14.120; KW.24 f 15.570; KW.25 f 22.500; KW.29 f 17.560; KW.34 f 12.830; KW.45 f 24.480; KW.51 f 11.540; KW.88 f 16.500; KW.106 f 5.620; KW.113 f 13.590; KW.145 f 19.620; KW.149 f 15.160; KW.152 f 6.240; KW.173 f 14.030; KW.175 f 28.330; KW.189 f 18.900; KW.194 f 17.050; KW.185 f 20.600; KW.214 f 9.640; KW.221 f 15.960; KW.226 f 7.990; SCH.256 f 17.340; WR.57 f 22.230; UK.1 f 22.680; UK.73 f 10.640; IJM.11 f 8.330; IJM.29 f 13.910; IJM.44 f 16.300; IJM.115 f 17.580; IJM.154 f 2.500; HD.25 f 17.900; HD.26 f 23.200.

Aan de dinsdagmarkt van 7 juni werd aangevoerd : 292 kg. tong, 48 kisten kabeljauw, 2 kisten wijting, 6 kisten tarbot en griet, 8 kisten schol, 110 kisten diversen en 8 kisten makreel.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : grote tong 13,78-12,40, grootmiddel tong 12,75-12,35, kleinmiddel tong 13,60-13,40, tong één 14,65-12,60, tong twee 12,73-12,60, ongestripte tong één 14,65-12,60, tong twee 12,73-12,60.

Per 40 kg. : 264-207, griet 335-190, kabeljauw één 198, kabeljauw twee 222, kabeljauw drie 224, kabeljauw vier 180, kabeljauw vijf 88, schelvis vier 102-100, wijting drie 96, makreel twee 76, makreel drie 47, schar 74-47, bot 30-26, steenbolk 90, rode poon 104, inktvis 178, horsmakreel 21-9.

De besommingen waren : UK 78 f 1.200, VD 19 f 2.850, VD 20 f 860, WR 17 f 670, YE 25 f 1.100, IJM 18 f 2.840, IJM 27 f 1.720. Eén Deense kotter RI 288 f 7.160.

ONGERUSTHEID

IN NEDERLAND

VOOR DE

HARINGVISSERIJ

NA JUNI

Op de bestuursvergadering van het Produktschap voor Vis in Nederland bleek duidelijk de ongerustheid van het haringbedrijf, zowel rederijen als be- en verwerkende bedrijven, met betrekking tot de periode na juni 77.

Het is inderdaad zo, dat de Nederlanders in deze maand een contingent nieuwe haring mogen vangen te belope van 1.500 ton, maar er heerst totaal onzekerheid wat hen zal worden na juni. Hierover moet de E.E.G.-kommissie zich te Brussel op 27 juni uitspreken en als deze commissie de biologen in hun konklusies zou volgen, dan wordt het een «Niets» over de hele lijn. Intussen zullen de Nederlandse haringtrekkers toch met een profijtje weg zijn van 1.500 ton nieuwe haring, als enig land dat een contingent toegekend werd.

Men vermenigvuldigd dan ook de tussenkomsten bij onze Noorderburen opdat het toch «iets» zou worden. Zo er werkelijk een contingent toegekend wordt voor het 2e halfjaar van 1977, dan zal het in ieder geval niet meer voor de Nederlanders alleen zijn. Dat zouden vooral de Britten en Ieren niet meer nemen. Ze hebben zich trouwens ook reeds fel opgesteld tegen het Juni-kontingent van de Hollanders. De vertegenwoordigers van de kleinhandel in Nederland nemen zelfs, zo er een vangststop voor het tweede halfjaar van 1977 uitgevaardigd wordt, dat de kleinhandel in dergelijke mate in moeilijkheden zal komen, dat er Staatssteun van node zal zijn voor het redden van dit bedrijf.

SYNDIKATEN

ONVERSCHILLIG

VOOR VERLIES

AAN WERKPLAATSEN

IN DE VISSERIJ

Volgens verscheidene leden van het bestuur van het Produktschap voor Vis in Nederland, zijn de syndikaten opmerkelijk over het verlies aan arbeidsplaatsen in de visserij. In de landbouw, industrie en fabrieken wordt om heel wat minder bedreigd en overgegaan tot het bezetten van de werkplaatsen voor werkzekerheid van de arbeiders.

In de visserij die vooral in Nederland getroffen wordt door sanerings- en kwoteringregelingen, veroeren de syndikaten zich niet en gaan niet bij de overheid aankloppen om tussenkomsten en voor werkzekerheid.

Wij moeten hierin de Nederlanders beämen, want ook hier beämeren de syndikaten zich niet om de werkzekerheid van de vissers. Ze gaan niet bij streekekonome aankloppen voor subsidies, tussenkomsten, kredieten en zo meer. De visserij zelf is altijd een groot stiefkind geweest en blijft het nog altijd. Waar zij wel tussenkomen, is voor het eisen van hoge voordelen voor lossers, wegers en rapers en voor het typisch kaderpersoneel. Deze eisen tasten dan nog zowel de vissers als de reders in hun bestaanszekerheid aan. We stellen dus vast dat de visserij in dit verband zowat miskend wordt.

DE HEER

KWAKKELSTEIN

OVERLEDEN

De heer Kwakkelstein van dezelfde rederij uit Vlaardingen is daar op 82 jarige leeftijd overleden. Tot een paar maanden terug, kwam hij nog regelmatig op kantoor. De rederij kreeg vooral ook naam in de haringvaanvoer. Het was onder meer één van zijn vaartuigen, de «Monica» die als eerste op donderdagmorgen met de nieuwe haring te IJmuiden binnenliep en slechts met een half uur geklopt werd door 2 vaartuigen uit Scheveningen. De rederij Kwakkelstein is ook buiten Nederland en in gans West-Europa bekend. Hij was tot zijn tachtigste jaar voorzitter van de redersvereniging van Vlaardingen en lid van het hoofdbestuur van de redersvereniging van de Nederlandse Zeevisserij.

Hij was niet alleen reder, maar ook groothandelaar. Met hem verdwijnt één der grootste rederijen uit het Vlaardingse visserijbedrijf.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van : 31-5 t/m 3-6-1977.

Door 65 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
20.272 kg.	Tong	f 254.554,88	van f 15,70 tot f 10,79
5.746 kg.	Tarbot	f 43.283,24	van f 14,10 tot f 3,66
46.385 kg.	Schol	f 81.604,86	van f 3,43 tot f 1,19
16.270 kg.	Kabeljauw	f 41.853,54	van f 6,28 tot f 1,24
2.788 kg.	Griet	f 10.448,98	van f 6,92 tot f 2,45
10.340 kg.	Schar	f 10.105,67	van f 1,54 tot f 0,56
1.500 kg.	Wijting	f 3.624,51	van f 2,90 tot f 1,25
3.720 kg.	Poon	f 3.549,28	van f 1,61 tot f 0,55
1.335 kg.	Harder	f 4.474,72	van f 3,82 tot f 3,21
1.250 kg.	Steenbolk	f 1.804,76	van f 1,71 tot f 1,06
325 kg.	Inktvis	f 951,83	van f 3,66 tot f 1,05
143 kg.	Krab	f 336,88	van f 3,72 tot f 3,10
109 kg.	Mullets	f 369,80	van f 3,67 tot f 2,02
140 kg.	Makreel	f 182,00	van f 1,30
4.736 kg.	Diversen	f 2.141,22	
115.059 kg.		f 549.286,17	

REDERS !

**VOOR ALLE SOORTEN VERVEN
HEMPELS VERVEN**

wendt U bij

SCAP

H. Baelskaai 27, Oostende – Tel. 70 29 51

VOOR ROMP : ONDER WATER

HEMPELS PLATIN PRIMER

130 - 136 en 146 F. per Kg.

HEMPELS ANTIFOULING **142 en 210 F. per Kg.**

**VOOR ROMP : BOVEN WATER
DEKHUIZEN, DEKKEN, MASTEN,
SCHOTTEN, MACHINEKAMERS, enz.**

RED LEAD **169 F. per Kg.**

HEMPALIN UNDERCOATING **145 F. per Kg.**

HEMPALIN GLOSS ENAMEL
alle kleuren **167 F. per Kg.**

VOOR VISRUIM :

SPECIALE WITTE VERF **89 F. per Kg.**

B.T.W. niet inbegrepen

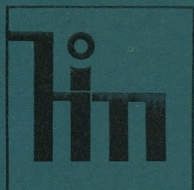


HULP in MOED

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAL, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex: hunood 812.29



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

■
Meer dan 20 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.

■