

het visserijblad

Vrijdag 2 februari — Nr. 4

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 132 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

Het bemanningsprobleem in de visserij en het Fonds voor Scheepsjongens

Toepassing van de wet

De reacties op ons artikel van verleden week waren zeer uiteenlopend. Sommigen wensen ons geluk en anderen beweren dat ons voorstel niet wettelijk is en nadelig voor het bemanningsprobleem.

Wij willen hier verder op ingaan en nagaan hoe het Fonds is ontstaan.

De hoofdbedoeling was indertijd alle reders solidair te doen bijdragen in de kosten voor het opleiden van jonge vissers.

Er werd daarom in 1971 een eerste Fonds opgericht tussen de Rederscentrale, het ministerie van Landbouw en de Provincie. De Rederscentrale beheerde de gelden en de scheepsjongen kreeg van de Rederscentrale een tegemoetkoming van 300 F netto-belastbaar. De Rederscentrale moest ook het bedrag van de redersbijdrage bepalen en moest zorgen voor het innen van deze bijdragen. De bediende van het Fonds, de heer Claeys, werd door de Rederscentrale betaald en had een bureau in de Rederscentrale.

Door innerlijke twisten en doordat niet alle reders lid waren van de Rederscentrale, weigerde een aantal reders zijn bijdrage te betalen en had het Fonds jaar na jaar groter tekorten.

Daarom werd er toen aangedrongen op een soort wet waardoor iedereen zou verplicht worden de vastgestelde bijdrage te betalen. Na jarenlang aandringen en gedurige tussenkomsten van Dries Claeys, heeft men uiteindelijk niets méér gedaan dan de oude wet van 1931 aan te passen door één artikel te wijzigen.

WET VAN MINISTER BAELS

De wet van 23 september 1931, door oud-minister Baels bewerkstelligd bevatte volgende artikels, die wij hier duidelijkheidshalve in essentie weergeven:

1. ... ieder vaartuig met 3 volwassen bemanningsleden is verplicht een scheepsjongen aan te monstern.
2. ... scheepsjongens zijn jongelingen van minstens 14 jaar en ten hoogste 18 jaar.
3. De schippers der bij artikel 1 bedoelde vaartuigen genieten in de bij de verordening voorziene voorwaarden, de premies welke door de openbare besturen verleend worden.
4. ... de waterschout weigert de aanmonsterning wanneer de wet niet geëerbiedigd wordt.
5. De scheepsjongen... heeft, ONVERMINDERD ZIJN AANDEEL IN DE PREMIE, recht op loon of op een deel van de opbrengst der vangst... het loon moet voor een jongen minstens 1/10 en voor een lichtmatroos 1/5 van het loon zijn van een gewoon lid van de bemanning.
6. ... de eerste drie maanden zijn een proeftijd...
7. De waterschouten moeten de wet doen naleven of kunnen vrijstelling verlenen.
8. De wet is van kracht sedert 1 oktober 1931.

WET VAN 20 NOVEMBER 1974

Omdat niet alle reders hun bijdrage betaalden en daardoor niet alle jongens een premie ontvingen werd, na bijna vier jaar aandringen, een nieuwe wet gemaakt. EEN WET DIE ALLEEN MAAR ZEGT DAT ARTIKEL 3 VAN DE WET VAN 1931 WORDT GEWIJZIGD.

Dit betekent, dat het hierboven staande artikel 3 wegvalt en dat de schippers voortaan dus geen premie meer zullen ontvangen voor het opleiden van jongens.

In de plaats komt er een nieuw artikel 3, dat zegt dat er een wet-niet-wettelijk was, en dat dit nieuwe Fonds zal bevoegd zijn om te bepalen hoeveel de scheepsjongens voortaan zullen krijgen en om aan de Koning te adviseren hoeveel de reders verplicht moeten bijdragen.

MAAR DE ARTIKELS 1, 2, 4, 5, 6, 7 en 8 VAN DE WET VAN 1931 BLIJVEN VAN KRACHT. Dus ook artikel 5, dat zegt dat de scheepsjongen minstens 1/10e of 1/5e op de bruto-opbrengst van de reder moet ontvangen. Daaruit blijkt overduidelijk, dat hetgene het Fonds betaalt, geen loon maar een aanmoediging is.

Het heeft daarna meer dan een jaar geduurd vooraleer de Koning het besluit ondertekende waarbij de statuten van het Fonds verschenen, zodat er op 1 januari 1978 kon gestart worden met de verplichte bijdrage door alle reders.

De premie die aan de jongen wordt gegeven, en vroeger 300 F bedroeg, werd behouden. Maar sommige reders hadden al spoedig door, dat ze gratis een bemanningslid konden aanmonstern en profiteerden van het Fonds om de jongen helemaal niets te geven van de bruto-opbrengst.

Men heeft toen gemeend deze misbruiken te moeten tegengaan met de premie van de jongen te verhogen en men heeft de 300 F op 414 F gebracht. Maar daardoor is het kwaad niet uitgeroeid, maar alleen maar verergerd. Want hoe meer het Fonds zal geven, hoe minder de re-

(Vervolg op blz. 2)

De moeder van oud - premier Tindemans overleden

Vorige week, donderdag werd in alle eenvoud te Edegem, de moeder van oud-premier Leo Tindemans ten grave gedragen. Zij had de moete leeftijd van 79 jaar bereikt en heeft als moeder een onvervangbare rol gespeeld in het leven van haar kinderen. Aan de Hr en Mw Leo Tindemans en hun familie, biedt ons blad zijn innige deelneming aan in de zware rouw die hen komt te treffen.

(Vervolg van blz. 1)

ders zullen geneigd zijn een percent uit te keren. Twee procent op 10 miljoen is nochtans voor de jongen interessanter dan 414 maal 200 vaart-dagen.

Misschien had men beter gans de wet van 1931 vervangen, maar als de wetgever dit niet heeft gewild, betekent dit dat men niet heeft willen afstappen van het principe dat de reder zelf de jongen moet betalen. Nog al te vaak beschouwt men de scheepjongen als een lastpost en vergeet men dat een goeie jongen toch erg nuttig is aan boord en soms het noodzakelijke bemanningslid is om van de zeevaartinspectie de toelating te bekomen te mogen uitvaren.

Men beweert dat er 16 vaartuigen zouden varen met een jongen die niet wordt betaald. Als dat zo is, dan is het Fonds een mislukking, want dan verdienen de scheepjongens minder dan toen er geen Fonds bestond. Maar nu het Fonds de macht heeft om alle reders te doen bijdragen, zou het zich ook machtig moeten maken om alle reders die een jongen monstren te verplichten de wet van 1931 toe te passen.

Voor de toekomst van onze visserij, het kweken van jonge en goede schippers heeft dit zijn groot belang.

Want wat baat het de modernisatie van de vloot door te voeren, als de Hogere Overheid de reders hier naar willekeur laat handelen.

Zo men het van rederszijde niet wil inzien, is het aan de Hogere Overheid, dringend in te grijpen en aan de waterschouten de wet toe te passen.

Pas dan zal niet alleen het Scheepjongenfonds zijn groot nut bewijzen, maar in de toekomst het bemanningsprobleem helpen oplossen.

P. VANDENBERGHE.

Brandstoffen opnieuw duurder

Vorige week meldden we de verhoging der brandstofprijzen die op 9 januari nog 9,32 fr bedroeg zonder BTW. Op 19 januari werd dit 5,42 fr en vanaf heden donderdag is de kostprijs opnieuw van 12 centiemen verhoogd. Uit dien hoofde betaalt men in West-Vlaanderen Zone II, vanaf 31 januari hiernavolgende prijzen.

Gasolie 5,54 fr met BTW 5,87 fr

Diesel 8,87 fr met BTW 10,29 fr
fuel 5,48 fr met BTW 5,81 fr
Lichte

Voor de visserij was de prijs sedert 19 januari, 4,97 fr en is ze sedert 31 januari 5,09 fr geworden. Dat de toestand in Iran en op wereldvlak een grote rol daarin speelt op een ogenblik dat het zo lang bitter koud blijft, valt te begripen.

Geen vis en garnaal meer onder de nabije kust

Men wijt het aan de grote koude, dat de vis en de garnaal uit het kustgebied verdwenen zijn. Enkele weken terug, waren de vangsten aan garnaal, gullerij en wijting nog ruim voldoende om de kustvisserij aan haar trekken te laten komen. Enkele dagen na de grote koude met temperaturen tot -14 graden C werd reeds gevoelig minder gevangen, terwijl men nu onder de kust, vaart reeds de typische uitdrukking bezigt, dat er „geen staart meer te vangen is”. De kustvisserij gaat dan ook nog zelden of niet meer in zee. De temperatuur van het water dat, vóór het invallen van de koude, nog opliep tot 10 graden C, zou nu nog amper 2 graden bedragen. Volgens de vissers is

dit de oorzaak van het opzoeken van de diepte door de garnaal en gullerij. Een kustreder meende, dat men wel tot 25 mijl diep uit de kust zou moeten gaan om enige kans op vis vangen te riskeren en de kleine vaartuigen zijn daarvoor niet uitgerust omdat ze over geen Decca beschikken aan boord doch slechts over een radar. Verscheidene kustvissers profiteren dan ook van deze stille periode om wat op hun vaartuig te rammelen of zelfs nu eens er het hunne van te nemen. Hopen we maar voor de kustvisserij, dat de verdwenen garnaal en vis, vlug in grotere scholen zal terugkomen. Dit zal waarschijnlijk wel nog een tijdje duren, maar als men dan dubbel vangt, zal alle leed wel spoedig vergeten zijn.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Het nut van een visfileercursus

Dat de jonge huismoeders in tegenstelling met vroeger van vis kuisen, niet meer willen weten, is een feit. Maar de moderne vrouwtjes gaan tegenwoordig nog veel verder.

Ze willen netjes gefileerde vis zonder graten. En ook dat moet voor hen op een schotel voorgelegd omdat madammeke de pest heeft aan graten, waarvan nochtans bij bereiding de soep van visgraten buitengewoon lekker is.

In het kader van dit alles zijn onze Hollandse burenen niet bij de pakken blijven zitten en hebben te IJmuiden een visfileercursus ingericht, die zeer populair geworden is.

De IJmuidse Courant van vorige week woensdag schrijft hieromtrent het volgende:

In een praktijklokaal van de School voor Visserij en Scheepvaart aan de IJmuidensche Havenkade werden dinsdagavond de examens afgenomen van een driemaandelijke cursus visfileren waarvoor in totaal dertig personen aan de school een opleiding genoten. Onder het toezicht oog van gecommiteerde de heer P. Vuil van het Staatsvissershavenbedrijf en de twee vaste docenten legden de cursisten een proef van bekwaamheid af in de vaardigheid met het fileren die zij vanaf begin oktober, de start van de cursus, opdeden.

De cursus visfileren vormt samen met de vervolgoledingen voor de diploma's Viskunde A en B nog het enige onderdeel in het lesprogramma van de school met enige verbondenheid met de visserij. Twee avonden per week moeten voor de fileercursus worden vrijgehouden. De cursisten krijgen de vissoorten onder het mes die regelmatig in IJmuiden worden aangevoerd. Dat zijn: schol, bot, schaar en tong, kabeljauw, stembolk, wijting, makreel en poot. De cursisten kregen de afgelopen maanden voldoende gelegenheid zich te bekwaamen in vaardigheden als strippen (verwijdering van de ingewanden), het ontgraten (fileren), het panklaar maken maar ook het vlekken en rondslijden, voor rondvis gangbare behandelingen.

Het visfileren en ook de vervolgoledingen zijn als afzonderlijke praktijkopleidingen een landelijk unicum. Dat zegt directeur G. Streefland van de „IJmuidense school”. In 1975 werd aan de Havenkade met deze (avond)cursussen begonnen. De deelname vormt na een kleine teruggang rond 1970 nauwelijks een probleem meer. Voor de start van een nieuwe cursusronde moeten telkens deelnemers worden afgewezen. Aan de Havenkade ontbreekt het aan voldoende ruimte voor uitbouw van het cursusprogramma waarvoor ook van buiten Noord-Holland veel belangstelling bestaat. Voor het specifieke praktijkdiploma fileren haalt gemiddeld 95 procent van het aantal cursisten het begeerde schooldiploma dat voor de cursist zelf en voor de visbranche in het algemeen zwaar weegt als bewijs van vakbekwaamheid. De school heeft de laatste decennia een goede naam opgebouwd met deze gerichte avondopleidingen.

MOTIVATIE

De cursisten vormen qua achtergrond een vrij bont gezelschap. Een flink aantal haalt het fileerdiplooma voor zakelijk gebruik (vishandel, visconservenindustrie). Een stijgend aantal doet mee „voor de lol” wat aan de motivatie overigens niets af doet. Directeur Streefland duidt de laatste categorie aan als „hobbyisten”. Bij die groep zijn nogal wat zeevissers.

Het grote percentage geslaagden is uit het grote enthousiasme bij de deelnemers en het voortijdige afmaken te verklaren. Streefland: „Wie bang is voor het mes of het gewoon niet in zijn vingers heeft blijft lang voor het eindexamen in zicht is”. Het onderdeel „visfileren” werkt als voorselectie voor de vervolgcursus Viskunde A. Inschrijving staat hier alleen voor geslaagden open. Hetzelfde geldt voor het onderdeel Viskunde B waar alleen bezitters van het voorgaande A-diploma welkom zijn.

SPANNING

Een nieuwe cursus visfileren start volgende maand. De twee vaste docenten staan in directe relatie met het visserijgebeuren. Er is een functionaris van het Produktschap voor de Visserij in Den Haag en een docent die zijn vakkenis als voedingsspecialist bij de IJmuidense TNO-vestiging in praktijk brengt. Het cursusgeld (f 100 voor de opleidingen Visfileren en Viskunde A, f 150 voor Viskunde B) is slechts een fractie van de werkelijke kosten. Alleen al voor de gebruikte vis moet op elke cursist f 230 worden toegelegd. Het ministerie van Onderwijs past bij wat de School voor Visserij en Scheepvaart op de avondopleidingen te kort komt.

Het fileerexamen werd dinsdagavond in twee groepen afgenomen. Om half zeven kreeg de eerste examenploeg de zeevis op tafel voor de voorgeschreven bewerkingen. De tweede lichter kwam om half negen aanbod. Het parool was vlot en trefzeker snijden en... denk om je vingers. Zelfs de spanning was in het praktijklokaal te snijden.

Totdaar deze gegevens.

WAAR BLIJFT ONZE PROPAGANDACOMMISSIE

Wanneer we vaststellen hoe in andere landen, waar men evengoed door het quota stelsel verplicht is andere visserijgronden en dus visserijsoorten bij de bevolking ingang te doen vinden, zoals makreel, wijting, enz... alles doet wat mogelijk is om het de moderne huisvrouwen gemakkelijk te maken, dan stellen we ons de vraag wat de Hogere Overheid en hier in het bijzonder de Propagandacommissie voor visserij in ons land nog dient.

Naar aanleiding van de visleercursus welke in IJmuiden plaats heeft, hebben we gemeend aan die propaganda en zijn triestig beleid op een andere plaats een artikel te moeten wijden, waaruit blijkt hoe triestig ons visserijbeleid in dat opzicht is en waartoe een in slaap gevallen commissie die gepolitiseerd werd, in werkelijkheid nog dient.

We komen dus hierop terug na in dit artikel vastgesteld te hebben dat onze Noorderburen bij de pakken niet zijn blijven zitten.

Heropleving van Belgische visserij vergt ook dringende oplossing van verschillende andere problemen

In ons eindejaarsnummer van 29 december verscheen van onze hand in „Het Visserijblad” een artikel waarin wij het hadden over het feit dat zo er niet gedokterd wordt aan de modernisatie van de vloot en steun gegeven wordt aan jonge schippers en motoristen, er binnen vijf jaar geen sprake meer zal zijn van een Belgische visserij en deze visserij tot de folklore zal behoren.

We verwezen daarin naar de tijd van de miljoenen kg. sprout- en haringaansvoer, de meer dan 40 bestaande rokerijen, conserverijen en inlegfabrieken, naar de grote rederijen en visgroot-handelsfirma's, enz.

Naar aanleiding hiervan kregen we van een lezer, welbekend in visserij en vishandelsmiddelen, hierna-volgend schrijven met verzoek onze zienswijze dienaangaande te laten kennen.

Dit schrijven luidt :

In het eindejaarsnummer van „Het Visserijblad”, lasen wij onder de talrijke interessante jaar-overzichten, dat er zich in de nieuwe generatie geen durvers meer bevinden, om nieuwe schepen te bouwen en nieuwe rederijen uit de grond te stampen, zoals men destijds de P.V., O.R., M.V. en andere oprichtte.

Mag ik U doen opmerken dat al die bovenvernoemde rederijen verdwenen zijn, 't zij dat ze failliet gingen, 't zij dat ze noodzaak waren hun schepen zo snel mogelijk in het buitenland te verkopen.

Te Hull (Engeland) liggen nog een paar van die exemplaren.

Over Hull gesproken, er liggen daar minstens honderd grote trawlers, die men voor een peulschil kan kopen en waarvoor men nog geen geld genoeg heeft om ze wat in de verf te zetten, teneinde ze van beroesting en totale vernieling te vrijwaren.

— Mogen wij ook even aanstippen dat de grootste op dat ogenblik bestaande rederij het raadzzaam vond een deel van zijn vloot naar Senegal te sturen.

Van het deel dat hier bleef (betrekkelijk jonge schepen) daar zullen we maar niet van spreken. Die liggen reeds enkele maanden in het visserijdok, en zijn, om gezegd niet te achterhalen redenen eveneens niet zeewaardig.

— Vergeet ook niet dat al de grote zeevisgroot-handels de eens zo beruchte en gevreesde elite van onze visuitvoerders ofwel dienden stil te leggen ofwel over de kop gingen.

Brunet & Co; Davids Zeevisgroot-handel; Derudder; Export-Ocean (Edgard Brunet); Pede en Co; Willems en Co (de fleur van de fleur destijds); Louis Gekiere; Frans Cloet, Sprout- en Haringsyndikaat; en noem maar op; ik kan er nog mee door-gaan.....

De Visindustrie? Eerlijk gezegd ik weet niet wat daar nog van overblijft, op een paar uitzonderingen na, ondergingen zij hetzelfde lot van de visgroot-

handel.

(Eugene Rau, Van Walleghem, de De Vossen en tientallen anderen in het binnenland).

Wat mij verwondert is dat schrijver van het eindejaars-artikel die nochtans zeer bevoegd is in visserijmiddelen, en door zijn tientallen jaren ondervinding, daar hij met hart en nieren in de visserijproblemen vergroeid was, zo attentist was (misschien met reden) om zelf geen grote visserijvloot uit te bouwen.

Naar mijn mening wist steller dat er veel interessanter beleggingen waren dan visserijschepen in de vaart brengen.

Neen waarde heer, naar mijn bescheiden mening zitten er nog wel durvers in de Oostendse maatschappij, maar helaas de toestand is, en in de sector rederij en in de sector van de handel en industrie, zo rot geworden dat het werkelijk geen zin meer heeft verder te investeren. En U moogt er op rekenen, in de eerstvolgende jaren zullen nog enkele zeevisgroot-handels, ik twijfel of men die nog groot-handels kan noemen, dienen te verdwijnen.

Men kan beter zijn centen beleggen, geloof mij vrij.

Graag vernam ik Uw zienswijze, nepens mijn reactie liefst langs het Nieuwsblad van de Kust, gezien ik dat blad geregeld koop.

ONS ANTWOORD :

Men vraagt onze zienswijze omtrent deze reactie te kennen. De vraag stelt zich inderdaad waarom al deze grote rederijen en grote commercianten verdwenen zijn.

Het is inderdaad zo, behalve een paar uitzonderingen te Oostende en zelfs een kentering ten goede te Zeebrugge, dat wij over geen grote rederijen meer beschikken. De meest voor de hand liggende redenen is het feit dat de uitbating van dergelijke grote vloeten zoals vroeger met zelfs een tiental IJslant-treilers, financieel niet meer haalbaar is. Dergelijke grote kapitalen kunnen niet meer samengebracht door enkelingen, zelfs niet wanneer verscheidene personen hun middelen samenvoegen. Vroeger lagen de lonen heel wat lager en was er praktisch nog geen spraak van sociale lasten die nu een dergelijke hoogte bereiken dat zij heel wat werkgevers hierdoor de das omdoen. Een vloot nieuwe moderne schepen is werkelijk financieel niet meer haalbaar. He tis zelfs reeds een hele prestatie wanneer men er nu in slaagt de middelen samen te krijgen voor een nieuwe grote midden-slagtreiler, ook al komt er een staatskrediet bij te pas en eventueel een subsidie van de F.E.O.G.A. Dit is trouwens de reden waarom de enkelen die nog over verscheidene treilers beschikken deze gewoonlijk tweedehands bij elkaar gebracht hebben, die, ofwel regelmatig moeten opgeslept worden, in reparatie zijn, of blijken niet modern genoeg uitgerust te zijn. Dit heeft dan ook meer weg van een riskant avontuur en het kan dan ook geen verwondering wekken dat een dergelijke

rederij, hetzij permanent in moeilijkheden verkeert, hetzij probeert naar het buitenland uit te wijken met al de risico's hieraan verbonden. Het is in feite zich van het ene in het andere avontuur storten. Trouwens we hebben altijd reders gehad die in de loop der tijden hun geluk, maar grotendeels hun ongeluk in het buitenland gingen beproeven.

TE HUUR: GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche, speciale winterprijs, nl 2.000 fr Z.w « Mon Séjour », Londenstraat, 8, Oost. Inl tel (059) 50.19.71 - 80.27.52.
(7116N—8199V)

Behalve de financiële reden, zijn grote rederijen ook niet meer haalbaar vanwege :

- de syndikale eisen en demagogie
- de vermenigvuldiging van allerlei opgelegde reglementen en normen wat de administratieve uitbating op de sociale zetel betreft, de verplichte bureel- en sanitaire akkommodaties, eetcgeenheden, verwarming, verlichting, opvang, enz..... waardoor ook de administratieve top loodzwaar wordt
- de hoge lonen en sociale lasten
- de hoge herstellingskosten
- de zware algemene kosten voor brandstof, olie, uitrustingsstukken, apparatuur, enz.....
- het afromen van de karige inkomens door een niets ontziende belastingsdruk
- het verdwijnen van de beroeps-liefde van de zeevarenden, waarvoor het juiste woord wel is, dat ze niet meer zee-minded zijn, of niet voldoende
- de opgelegde vangstbeperkingen waardoor men thans over polyvalente schepen dient te beschikken, die van de ene op de andere visserij kunnen overschakelen, naar gelang de kwota op bepaalde vissoorten uitgeput geraakt
- de opkomst van de industriële visserij, de ringnet- en andere seimenetvisserij die de klassieke treilers nog slechts een totaal onvoldoend overschot aan vis gelaten hebben. Destijds kwamen de grote treilers met 2 tot 3 duizend bennen vis binnen, en gezien de onkosten veel minder groot waren en er geen sprake was van beperking in de werkeren, noch van hoge lonen en sociale lasten, kwamen de rederijen, ook met een mindere prijs nog goed aan hun trekken.

Al deze moeilijkheden kende men vroeger niet. Anderzijds heeft de welstand de aankweek van vissers ten zeerste beperkt. Men wordt nu meer aangespoord niet te werken dan te werken. Anderzijds hebben de wetenschapsmensen en biologen veel te lang gewacht om de visgronden degelijk te beschermen. Elk individu en elk land beziet de zaken te veel uit egoïstisch en streng nationaal standpunt. Gemeenschapsproblemen bestaan er

nochtans in overvloed, maar gemeenschappelijk voelen en optreden is nog ver af.

Dat ziet men in de Europese Economische Gemeenschap, waar elk-ene voor zijn land het maximum tracht te halen. Dat ziet men in de rest van de wereld, waar niemand tevreden is en alleen op bezit en welstand jaagt.

En dat is ook in de visserij zo geworden.

Als er in de eerste plaats talrijke rederijen, zowel in Engeland, Duitsland, Holland als Frankrijk, om van het kleine België niet te spreken, over de kop zijn gegaan, dan is dat in de eerste instantie te wijten aan de laksheid van de biologen en het gebrek aan daadkracht van hun regering voor wat de bescherming der visgronden betreft.

Het gebrek aan een grote aanvoer heeft zich tenslotte doen voelen op de massa en in 't bijzonder op de visgroot-handel, wier algemene onkosten even groot zijn bij veel als weinig aanvoer.

Het gebrek aan grote renderende vangsten bracht de val van grote rederijen met zich en het gebrek aan veel vis, maakte van de Oostendse vishalle in plaats van een Euromarkt, een derde rangsvismijn met een automatisch nefaste weerslag op tal van visgroot-handelaars.

En ook hier heeft men zich dus niet kunnen aanpassen.

Ook onze vismijnen werden kwalitatief niet aangepast noch gemoderniseerd en in plaats van gemakkelijk, snel en doeltreffend te kunnen werken, zijn we blijven staan en wordt er nog steeds voort-gewerkt zoals 50 jaar geleden.

Al deze factoren hebben vooral een nadelige financiële invloed gehad op veel zaken. De tijden zijn voorbij om grote algemene onkosten toe te laten.

Men kan zich daarom de vraag stellen, waarom de visserij te Zeebrugge en niet te Oostende gunstig is geëvolueerd, niettegenstaande de visserijinstellingen te Oostende ver boven deze van Zeebrugge uitblinken door hun gemakkelijker laten werken, betere inrichtingen, betere verbindingen. Twee factoren spelen hier een belangrijke rol.

Te Zeebrugge - Heist is men nog visserij-minded, zijn er veel jonge schippers die het aandurven met een eigen tweedehands schip te beginnen, eens ze de visserij enkele jaren bevaren.

Daar heeft men nog families van drie, vier à zes kinderen, welke wed-ijveren om in zee te gaan en noch storm noch tijd kennen.

Daar treft men nog het echte zeemansras aan. Maar nu reeds stellen we de vraag : zal het ook daar blijven duren, nu men van Zeebrugge een grote transitie en industrieel centrum tracht te maken.

Hetzelfde kan men zeggen van Nieuwpoort, waar men nog veel meer „zee-minded” is.

(Zie vervolg blz. 4)

Heropleving van de Belgische visserij

(Vervolg van blz. 3)

Dat er in de visserij over de kop gaan, naar Kongo, Senegal, Argentinië uitgeweken zijn, is geen nieuwtje, maar kan men rangschikken onder de zucht om meer te verdienen of het avontuurlijke.

Deze avonturen hebben we door de eeuwen heen gekend en zijn niets nieuws. En bij dit alles dient erkend dat de Openbare besturen veel te traag in actie zijn gekomen ter bescherming van het bezit, de fauna en het visbestand op de visgronden met het gevolg dat de aanvoer, dus levensmogelijkheden in alle domeinen van het bedrijf, zo beknot werden, dat faillissementen, stopzettingen van veel bedrijven er het gevolg van zijn.

Zien we nochtans niet dat nog steeds honderd duizenden kg levend verse vis, zoals wijting, makreel, om maar die te noemen tegen spotprijzen naar de vismeelfabrieken verwezen worden, waar honderden en duizenden huisgezinnen er goedkoop van zouden kunnen genieten.

En waarom gaat het niet ?

Omdat de sociale lasten en het gebrek aan leiding van een lamme administratie het kwaad nog helpen verergeren.

IS EEN HEROPLEIVING NOG MOGELIJK ?

Wij antwoorden : ja.

Maar dan moet de fauna kordaat beschermd. Dan moeten jonge schippers samen met kapitaalkrachtige personen of firma's rechtstreeks betrokken worden bij de exploitatie. Dan moeten onze vismijnen gemoderniseerd en dan moet het bedrijf opnieuw aantrekkelijk gemaakt.

De knappe visgroothandelaar Camiel Willems zei eens op een vergadering van de Hoge Raad voor Zeevisserij : „De reders, de visserij moet gemoderniseerd, geleid, gesteund. De vishandel zal zich dan wel zelf redden”.

Er zitten nog wel durvers, mijn beste vriend Rau, maar als men ziet hoeveel men nog vergeleken bij vroeger, op de Openbare besturen en hun medewerking kan rekenen, dan moogt ge niet verwonderd zijn dat we spreken van lattente toestand, van laksheid en gebrek aan daadkracht bij diegenen die de bedrijven tot voorbeeld moeten dienen en die, vergeten we het niet, veelal hun broodwinning aan die bedrijven te danken hebben.

P. Vandenberghe

Weetjes...

In Engeland beklagt de kustvisserij er zich over dat men er nu niet alleen meer gekonfronteerd wordt met Belgische en Nederlandse vaartuigen die de bokkenvisserij tot op 6 mijl onder de kust komen uitoefenen, maar dat ook een immer stijgend aantal Britse en Schotse vaartuigen van meer dan 25 meter tot op 3 mijl uit de kust eenzelfde visserij uitoefenen, zodat er niets meer voor de kustvisserij overblijft. En zeggen dat diegenen onder de Britten die nu «khaantje vooruit» zijn, vroeger de eersten waren om schade en schande te roepen.

In Denemarken, op verlaten en moeilijk te bewaken kusten, heeft men nu politie ingezet met landrovers waarop een radar is gebouwd met mast en voorzien met een VHF. Dit alles om stropende vissers te ontdekken. Wanneer men vaartuigen ontdekt waarvan men illegale handelingen vermoedt, dan ondervraagt men hen eerst via de VHF. Zo dit niet geruuststellend blijkt, dan wordt een snelle dinghy te water gezet, die aan de landrover gekoppeld is en wordt door visserij-officiëren een onderzoek

aan boord uitgevoerd. De operatie wordt dan vanaf land gevolgd voor eventueel verzoek om bijstand.

Door de Japanse industrie is een verbeterde versie van het visopsporingsapparaat op de markt gebracht. Het is de FIE 813 met 300 Watt sterkte.

De kustvissers uit de Ierse Bantry-baai van Franse supertanker «Betelgeuse» tot ontploffing kwam met 43 doden voor gevolg, hebben een eis tot schadevergoeding gericht aan de maatschappij die de vergane tanker in uitbating had, wegens economische schade. Het zijn vooral de kreeft- en schelpenvissers die door de oliebevoeding getroffen werden.

Verleden week reeds waren de stakingspiketten aan de ingang van de vismijn te Grimsby verdwenen, zodat de vrachtwagens ongehinderd de vis konden uitrijden. Alleen in Londen en in de Midlands werd de vrachtwagens met vis niet toegelaten en teruggestuurd.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Dienst voor de Zeevisserij Oostende

Aanvoer van vis in Belgische havens over de periode 1976 - 1978 (1)

MAAND : Januari tot en met oktober 1978

KG/BF

SOORTEN	1976			1977			1978 (2)		
	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvis v. vis.	989.123	21.870.917	22,11	696.698	17.600.427	25,26	600.679	15.585.205	25,94
Andere schelvis	1.405.564	25.637.169	18,23	1.696.098	39.673.307	23,39	866.023	20.561.614	23,74
Kabeljauw v. vis.	743.979	19.474.167	26,17	1.100.547	32.083.052	29,15	867.463	24.847.883	28,64
Andere kabeljauw	6.066.990	156.331.266	26,76	6.196.739	169.356.792	27,32	11.867.362	301.581.617	25,41
Koolvis	1.340.780	24.016.876	17,91	1.084.301	27.532.711	25,39	830.880	20.682.256	24,89
Wijting	2.128.098	40.874.864	19,01	2.361.112	48.649.598	20,60	2.188.310	40.877.062	18,67
Schol	2.892.656	67.175.320	23,22	3.746.647	80.433.298	21,46	3.370.568	83.334.648	24,72
Roggen	1.208.633	37.303.045	30,86	1.128.021	39.223.798	34,77	1.154.104	44.565.934	38,61
Noorse schelvis	1.134.079	31.198.159	27,50	1.066.474	33.406.254	31,32	1.162.495	39.280.742	33,79
Andere	5.097.267	173.881.993	34,11	4.671.058	169.342.385	36,25	5.448.972	264.770.532	48,59
TOTAAL	23.007.168	597.363.771	25,96	23.747.695	657.301.622	27,67	28.356.856	856.087.543	30,18
b) Tong	2.606.038	428.554.852	164,44	2.467.297	383.570.728	155,46	2.198.490	358.689.132	163,15
TOTAAL DEMERSALE VIS	25.613.207	1.025.918.623	40,05	26.214.992	1.040.872.350	39,70	30.555.346	1.214.776.675	39,75
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	96.141	1.362.700	14,17	53.342	680.836	12,76	1.407	43.150	30,66
Sprot	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Overige	60.025	626.449	10,44	60.811	558.585	9,18	21.867	197.474	9,03
TOTAAL PELAGISCHE VIS	156.166	1.989.149	12,73	114.153	1.239.421	10,85	23.274	240.624	10,34
3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN									
Garnaal	1.348.171	69.543.826	51,58	868.277	77.361.953	89,09	556.220	50.369.276	90,56
Noorse kreeft	387.614	36.130.886	93,21	417.449	41.295.773	98,92	527.916	54.579.280	103,39
Overige	1.324.239	21.223.896	16,02	1.161.559	25.009.197	21,53	1.128.960	27.379.445	24,25
TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN	3.060.024	126.898.608	41,46	2.447.285	143.666.923	58,71	2.213.096	132.328.001	59,79
ALGEMEEN TOTAAL	28.829.397	1.154.806.380	40,05	28.776.430	1.185.778.694	41,20	32.791.716	1.347.345.300	41,11

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens.

(2) voorlopige cijfers.

De zandwinning in de Noordzee

In verband met dit zeer moeilijke probleem, kregen we kopij van een schrijven die de heer A. Louis, professor in de plantkunde aan de Katholieke Universiteit te Leuven, aan de heer W. Claes, minister van Economische Zaken en aan de ministers P. Vanden Boeynants, L. Dhooze, G. Mathot, A. Humblet en M. Eyskens stuurde.

Professor Louis behandelt in het bijzonder, onder een wetenschappelijke benadering, het facet van de zandwinning zelf, in functie van de ontzanding van de kuststrook en van het gestadig en traag opstijgen van het zeepeil, dat wil zeggen meer in functie van de bescherming van het kustgebied. De talrijke bijdragen die we vroeger hieromtrent in „Het Visserijblad” en het „Nieuwsblad van de Kust” leverden, waren echter in de eerste plaats ingegeven door, wat wij als een aanslag op het levensbestaan van onze kustvisserij aanzagen, namelijk het wegbaggen van vis- en garnaalrijke zandbanken en een aantasting van het biologisch leven. Dit was toen de druppel die de beker deed overlopen. Nochtans wezen wij ook toen reeds op het gevaar van overstromingen door het wegnemen van de natuurlijke grendels die de zandbanken voor onze kust vormden tegen hoge waterstanden en stormen. Hoe dieper het water is, door de uitbagging, hoe groter massas water kunnen opgestuwd en hoe hoger de golven kunnen gevormd worden.

Professor A. Louis behandelt ook het min of meer nutteloze van de zandopspuitingen op onze kuststranden.

We willen zeker de inhoud van dit schrijven aan onze lezers niet onthouden, alhoewel het mogelijk is dat andere instanties daarover een andere opinie hebben. Het is echter zeker noodzakelijk dat we allemaal een goed inzicht verkrijgen in deze problematiek en het zou toch nuttig zijn de visie te hebben van Hollandse natuurkundigen of Engelsen, die hieromtrent zeker veel ervaring hebben.

Het schrijven van Prof. Louis :

Betreft :
Zandwinning in de Noordzee.

De laatste jaren was er herhaaldelijk beroering in kustmilieu betreffende bepaalde deterioratie-toestanden in zee : waterbevuiling, lozing van afvalproducten en andere, waarvoor een weerslag gevreesd werd op de biologische en toeristische produktiviteit.

Zeer recent is deze beroering sterk toegenomen door de zogenaamde zandwinning op bepaalde plaatsen even buiten onze kust.

Alhoewel geen kompetentie op gebied van zeedynamiek, heeft een meer dan twaalfjarig onderzoek van chemische en algologische kwesties zowel in de Noordzee als op de Atlantische Oceaan, mij toch in enigermate vertrouwd gemaakt met het zeemilieu.

Ik durf dan ook, in verband met deze zandwinning, beleefd uw aandacht vragen voor volgende punten :

1) Bepaalde bezwaren, aangehaald in sommige persartikelen mij bekend, zijn reëel.

2) De ontzanding van de kuststrook, tegenaan door opspuiting

van zand elders in de Noordzee opgehaald — zoals in de pers gemeld wordt — is naar mijn gevoelen hoogstens een tijdelijke oplossing, daar het goed mogelijk is dat deze ontzanding veroorzaakt wordt door een transgressie-verschijnsel, dat meer en meer zijn invloed zal laten gevoelen.

3) Dit, zeer weinig vermeld, transgressie-verschijnsel lijkt mij dan ook uiterst belangrijk in deze aangelegenheid. Zulkdanige transgressies hebben zich herhaaldelijk voorgedaan in de laatste millenia.

De oorzaken en de ritmie ervan zijn nog sterk betwist. Maar de realiteit ervan is daarom niet minder opvallend.

Aanduidingen ervan moeten gezien worden in het smaller worden of het verdwijnen van het zeestrand vóór Oostende, Blankenberge en Knokke; de regelmatig zware beschadigingen bij stormweer aan de koninklijke baan tussen Oostende en Middelkerke, die zeker niet zo dicht bij de zee zou aangelegd zijn moest men destijds zulkdanige beschadigingen voorzien hebben; de gemiddelde stijging van ongeveer 1 m zowel van het hoogwater als van het laagwaterpeil van de Schelde ter hoogte van Kalken. En bijzonder hiermede gepaard het gevaar van de overstromingen in het binnenland. Ook is het opvallend dat de later gebouwde toeristische zeestranden dieper landinwaarts gebouwd werden.

Het weze hierbij gevoegd dat bij sommige van deze transgressies de kustgebieden tot Diksmuide werden overspoeld, getuige hiervan het enorm afwateringssysteem die op elke goede kaart afgebeeld is.

Ten andere deze opeenvolgende transgressies van de Noordzee zijn nu reeds wetenschappelijk voldoende de aangetoond door onderzoek van de fossiele wierbiomassa's in intermitterend overspoelde gebieden in Noord-Frankrijk.

4) De zandbanken in de belgische territoriale wateren bieden een eerste natuurlijke en zeer belangrijke bescherming van het kustgebied tegen het zeegeveel. Deze functie wordt ontegensprekelijk belangrijker naarmate het traag maar gestadig stijgen van het zeepeil. Ook zou het weggraven van bepaalde van deze banken uiteindelijk enorme financiële weerslag kunnen hebben door toekomstige nodige versterking van de zee- en rivierdijken.

Ik durf dan ook met de meeste aandrang vragen dit probleem van de zandwinning zeer grondig te onderzoeken, vooraleer tot een realisatie ervan over te gaan.

Tot staving van deze opmerkingen, Hooggeachte Heer Minister, weze het mij toegelaten te verwijzen naar de door mij reeds gepubliceerde resultaten van studies betreffende de fluktuaties van het chemische evenals van de algale bevolking van allerhande wateren, zowel op hoge zee als in de belgische rivieren en kanalen. Bijzonder verwijs ik naar twee uitgebreide publicaties in voorbereiding van gelijkaardige studies in de vaargeulen van Oostende, Blankenberge en Nieuwpoort, die gedurende drie jaren werden gevolgd; en naar de resultaten van honderd periodieke vaarten op de Noordzee, a rato van een nvaart regelmatig om de veertien dagen, gedurende vier opeenvolgende jaren, waarbij op vier altijd dezelfde punten waterstalen

genomen werden op drie tot vijf dieptepeilen.

Ook al betreffen deze studies niet rechtstreeks de in dit schrijven besproken zandontginning, toch kunnen zij getuigen van een zekere bekendheid met het watermilieu en meer speciaal met het Noordzeemilieu.

Met de hoop dit schrijven ernstig te willen onderzoeken, Mijnheer de Minister, betuig ik U mijn algehele en blijvende hoogachting.

A. Louis
Prof. Plantkunde K.U.L.
Eburonenlaan 15
3030 Heverlee

ONVERKLAARBAAR VERGAAN VAN EEN FRANSE DIEPZEETREILER

Het thuiskomen van de geredde bemanning van de „Victoria”, de 77 m. Franse treiler op de verrevisserij, die in de Golf van St-Laurent voor Canada op onverklaarbare wijze begon water te maken en na enkele tijd zonk heeft geen opheldering verschaft nopens de aard van het lek en de oorzaak hiervan. Er was 51 man aan bord, die gelukkig al'en zijn kunnen gered worden. Aan boord was de vis in filets getrokken en gediepvriest of ook nog gezouten. Dit vaartuig van de „Société Nouvelles des Pêcheries Lointaines” uit Bordeaux had reeds 370 ton vis in zijn ruimen, of 7.400 van onze bennen toen het in de Golf van St-Laurent plots water maakte. Het sneeuwde op dit ogenblik en de zichtbaarheid was eerder gering, gelukkig was de zee ka'm en waren drie zustervaartuigen van dezelfde compagnie in de omtrek. Hierdoor kon reeds kort na het vaststellen van het lek en de opgedane overtuiging dat men het binnendringende water niet meester zou kunnen, langs de radio beroep gedaan worden op hulp.

Alle drie de schepen die zich eveneens in de Golf bevonden, kwamen onmiddellijk ter hulp en namen de bemanning over. Op dit ogenblik neigde de „Victoria” reeds met 30° naar bakboord en op het verijde dek hadden de bemanningsleden heel wat moeite om naar het veilige gedeelte van het schip te klauteren van waar zij de reddingsvloten konden over boord zetten en nadien overgenomen werden op de andere schepen. Een goed uur na het vaststellen van het lek zonk de „Victoria”. Niettegenstaande verondersteld kan worden, dat men ergens een ijsbank zou geraakt hebben, heeft geen enkel bemanningslid een stoot gevoeld of het schuren van het schip langs een scherpe ijskant, zodat men werkelijk in het ongewisse blijft wat de oorzaak van het lekkomen betreft. De „Victoria” is daarbij een goed schip dat nog maar 9 jaar oud is, zodat men werkelijk het gissen heeft naar de oorzaak van de ramp. Het vaartuig van 1200 Brt. werd voortbewogen door een motor van 3400 PK. Het had ruimen aan boord voor het bergen van bijna 1000 m3 bevroren vis en 220 m3 gezouten vis. De brandstoftanks hadden een opname mogelijkheid van 750 duizend liter.

De bemanning werd per vliegtuig overgebracht naar Bordeaux. Hierover hadden zij wel enige klachten gezien zij voor de overtocht van Canada naar Bordeaux niet minder dan 4 vliegtuigen nodig hadden.

Sommige vissers wijzen naar de stilligende en ontwapende treiler op de verrevisserij, de „René Pleven” die op ligt te St-Malo. Dit

zou volgens hen, toekomstmogelijkheden inhouden voor de rederij om dit vaartuig over te nemen. Dit vaartuig behoort echter een gemengde Frans-Afrikaanse maatschappij en werd vroeger ingericht voor de visserij op de West-Afrikaanse kust met a/s thuishaven „Abadjan” op de Ivoorkust. Het vaartuig zou dus terug omgebouwd dienen te worden, zo dat de rederij van de vergane „Victoria” al geneigd zou zijn naar een nieuw schip uit te kijken en zo de gemengde Frans-Afrikaanse maatschappij akkoord zou kunnen gevonden worden voor een transaktie. Dit zou echter zeker maanden en maanden in beslag nemen, zodat de bemanning van de „Victoria” intussen zeker her en der versreid zal zijn.

In ieder geval voor de reeds zo verminderde werkgelegenheid op de verrevisserij, is dit vergaan zeker terug een zware slag

VISSERSHULDE TE KNOKKE-HEIST

Op zondag 25 febr. wordt er traditiegetrouw opnieuw hulde gebracht aan de vissers die op zee omkwamen. Om 10 u. Vissersmis, St-Antoniuskerk en na de mis optocht naar het monument „Onze Vissers ter ere” en bloemenhulde.

GROOT-BRITANNIE BREIDT BESCHERMINGSVLOOT UIT

Van de Britse Royal Navy zal naar patrouillevaartuigen voor de bewaking van de 200 mijlszone en van de kustwateren uitbreiden. Eerst komt de patrouillevloot van de zuidwestkust van Engeland aan de beurt. Op dit ogenblik wordt de bescherming van deze wateren uitgevoerd door vijf vaartuigen, de HMS „Jersey”, „Guernsey”, „Shetland”, „Orkneys” en „Lindisfarne”.

Tegen de volgende herfst komen daar nog twee schepen bij.

Men heeft vooral de uitbreiding van de vloot van de patrouillevaartuigen langs de zuidwestkust van Engeland eerst ter hand genomen tengevolge het groot aantal treilers die er nu de makreelvangst komen beoefenen. Er zijn ook nog moeilijkheden aan de hand tussen de lokale traditionele makreelkustvissers en de seinetrellers waaronder vooral de Schotten zich laten opmerken.

Vragen van gemeenteraadsleden

VERWAARLOOSDE TOESTAND IN ONS VISSERIJ-VLOTDOEK ?

Door het Oostends gemeenteraadslid, Mevrouw Pauwelyn, werd aan het schepencollege hiernavolgende vraag gesteld :

In een plaatselijk weekblad werd een artikel gepubliceerd i.v.m. de verwaarloosde toestand van de Belgische vissershavens.

Hierin werd o.m. vermeld dat er, in ons EIGEN vissersvlotdok, minstens 40 meerpalen aan een verregaande staat van corrosie toe zijn zulks wegens gebrek aan onderhoud; thans heeft de PVV-raadslid Jeanne Pauwelyn zulks persoonlijk kunnen vaststellen.

Inderdaad, zegt ze aan het Schepencollege, telkens wanneer een visserssloop tegen één van die palen wrijft of loopt is verdere aftakeling van die meerpalen het gevolg.

Raadslid Pauwelyn stelt dan ook volgende vragen aan het stadsbestuur :

1) Is het zo dat onze vissers dienen op te draaien (en dus schadeloosstelling dienen te betalen) voor iets wat enkel en alleen zou te wijten zijn aan het niet op tijd en stond uitvoeren van de vereiste herstellingswerken ?

2) Wat schikt ons stadsbestuur te doen qua noodzakelijke vernieuwing van bepaalde palen en trappen en... te wiens laste ventuele herstellings- of vernieuwingskosten dan zullen vallen ?

NOTA DER REDACTIE :

Wij moeten het achtbaar gemeenteraadslid danken voor haar zakelijke tussenkomst, maar voegen er het volgende aan toe.

Het onderhoud van het vlotdok van de vissershaven te Oostende, moet gedaan worden op kosten van de stad. Te Zeebrugge en Nieuwpoort zijn het tijhavens en vallen die kosten ten laste van de staat, wat voor Oostende toch ook het geval zou moeten zijn.

Al die meerpalen werden twintig tot dertig jaar geleden daar ingebouwd op een wijze die triestig is en in elk geval ver van vakkundig.

Het volstaat naar Breskens, Vlissingen en andere Hollandse havens te gaan om te zien hoe ze daar met metalen hulsel en met olie ingesmeerd, gebouwd en onderhouden worden.

Hier is zulks niet het geval en de werking van het water, regen, zon en wind, hebben daarenboven deze palen doen splitsen met al de gevolgen van dien.

Bij het aanleggen van de schepen spreekt het vanzelf, dat deze verrotting en splitsing er nog meer onder lijdt.

En dan wil men de visserijvaartuigen, naarmate de schepen er tegen aanlopen en ze afvallen, doen betalen.

Te Zeebrugge en Nieuwpoort is het de staat die de reders lastig valt, te Oostende de stad.

Moesten die meerpalen in een behoorlijke staat verkeren, dan zouden ze niet splitsen nog kunnen afbreken. Ook de hengsels waarmede ze in de muren vastgemaakt zijn, verzekeren in een allebehalve behoorlijke toestand.

Zo de stad of de staat toch meent ze op de nek van de visserij

te moeten schuiven, dan staan er hen processen te wachten, die alleen op een vonnis kunnen uitlopen, waaruit de grote verwaarlozing en onkunde bij inbouw vaststaan. Dat weet de overheid van de havendiensten maar al te wel, zoals de staatsdiensten het ook weten.

EEN OPOSSING ?

Ze verwijderen en... doen zoals in Holland of ze plaatsen op een vakkundige wijze en ze jaarlijks onderhouden.

Deze zaken zijn toch van algemeen belang.

Wij wachten dus het antwoord af van staat en stad in deze aanleggelegenheid.

VEILIGHEIDSNORMEN OP HET AAN BOORD HEBBEN VAN GASFLESSEN WORDEN IN NEDERLAND VERSCHERPT

In de Nederlandse Staatscourant werden voorschriften gepubliceerd op de propaan- en butaan-installaties voor huishoudelijk gebruik aan boord van schepen. Aldus wordt het vulgewicht en wordt eveneens het aantal gasflessen die men aan boord mag hebben beperkt uit veiligheidsredenen. Men vulde vulde te gemakkelijk met gasflessen aan zonder deze alemaal nodig te hebben. De gasflessen moeten nu ook veiliger opgeborgen worden in een speciale kast. Ook in verband met de veiligheid van de drukregelaar en het aan- en afkoppelen zijn nieuwe voorschriften verschenen.

Bij het gebruik van koppelleidingen worden nieuwe eisen gesteld wat de afsluitkranen betreffen. Daar waar de gasflessen opgesteld zijn moet er gezorgd worden voor voldoende verluchting en ventilatie. Er wordt ook een reglement uitgevaardigd voor periodiek onderzoek vanwege de overheid van de gasinstallatie.

Van deze nieuwe reglementen werden er afschriften bezorgd aan de reders en scheepsbouwers, opdat zij hier niet onwetend over zouden zijn.

De nieuwe, door Nederland uitgevaardigde voorschriften met het oog op de veiligheid en om ontploffingen te voorkomen werden zeker ook wel ingegeven door ongevallen die zich hebben voorgedaan. We wijzen er hier op dat Hulp in Nood, enkele maanden terug hierin reeds een initiatief genomen had om de reders op de gevaren van het kom-

merloos opslaan van gasflessen te wijzen. Er werd door zelfde maatschappij aan de reders medegedeeld dat de plaatsen waar gasflessen opgesteld worden voldoende moeten verlucht worden om gasophoppingen een gevaar voor ontploffingen zo minem mogelijk te maken. We menen dat met de veralgemening van het gebruik van gasflessen zowel voor huishoudelijk kals voor bedrijfsgebruik, de betrokken Belgische overheid ook best het reglement zou aanpassen en strengere normen opleggen.

O.186 :

Te Grimsby markte de O.186 «Shanon» van reder Frans Vander Veen en maak: ongeveer 1,8 miljoen met een vangst van ongeveer 800 van onze bennen, na een reis van 10 dagen in de Noordzee. Het was grotendeels een aanvoer van pladijs. Schipper A. Fritser.

Z.418 :

De «Blue Bird» onder schipper C. Couwyser, kwam te Grimsby aan de markt na een reis van 10 dagen in de Noordzee. Het vaar-

Schadegevallen

— Tijdens een manoeuvre om de O.81 „John” te zwaaien en te menen, weigerde de motor achteruit te slaan, zodat het schip tegen de kaaimuur botste, waardoor de steven beschadigd werd. De kaaimuur werd niet beschadigd.

— De Z.62 „Topaze” van de rederij Bailly & Bonny, diende met kor in de schroef door de O.232 van de rederij Vigo opgesleept, te worden naar de Deense haven Tyboron. De sleep werd veilig gemeerd in deze haven.

IJSLANDSE UITVOER VAN GEZOUTEN VIS BEREIKT 11 % VAN TOTALE UITVOER

Over de laatste twee jaren bereikte de waarde van de IJslandse uitvoer aan gezouten vis rond de 11 % van alle uitvoer. Voornaamste afnemende landen waren Portugal met 16 duizend ton, Spanje, Griekenland en Italië met respectievelijk 6,4 duizend, 4,2 en 4 duizend ton.

Ook landen als Zweden, Groot-Brittannië, Australië en zelfs Vietnam nemen gezouten vis af van IJsland. De totale uitvoer bedraagt meer dan 40 duizend ton. Bewerkte vis heeft voor IJsland een grotere waarde omdat hierdoor terzelfdertijd de nationale industrie bevordert wordt door het ontstaan van bewerkingsbedrijven en zouterijen.

Door de toetreding van Spanje tot de Europese Vrijhandelszone waartoe IJsland eveneens behoort, zullen de Spaanse invoerrechten op de gezouten visprodukten uit IJsland 25 % lager komen te liggen, zodat dit laatste land hierdoor hoopt haar invoer te zullen kunnen verhogen. Door IJsland wordt eveneens veel bevroren vis, vooral filets, uitgevoerd, in de eerste plaats naar de Verenigde Staten. Ook verse vis wordt in het buitenland afgezet door de IJslandse treilers zelf die hiervoor de Noord-Engelse en de Schotse havens aandoen, in het bijzonder Grimsby. Alles samen is de vis veruit 't voornaamste uitvoerprodukt van IJsland en het is dus begrijpelijk, dat dit land zowel tegenover de buitenlandse visserij als tegenover de eigen visserij, bijzonder zorg draagt voor deze nationale rijkdom.

Uitslagen Belgische treilers in Engeland

tuig maakte een bruto-besomming van 940 duizend BF met een aanvoer van 450 bennen vis.

Z.584 :

De «Sea-Bird» onder schipper Witterwulgh kwam eveneens aan de markt te Grimsby na een reis van tien dagen in de Noordzee en besomde 850 duizend BF voor een aanvoer van 420 van onze bennen.

O.315 :

De «Jean-Hélène» onder schipper J. Bassens, maakte te Grimsby 785 duizend BF na een reis van 11 dagen in de Noordzee. Men had 390 van onze bennen aan boord.

VAN MENSEN, SCHEPEN EN DE ZEE

JAAR (1)

Met een vaart van 30 kilometer per seconde, zijn we door de koude en donkere ruimte van de oneindigheid gesneld, helemaal rond de zon in 365 dagen. Dit rondje hebben we weeral eens gehaald. En reeds bereiden we ons voor op de volgende jaarreis. Gelukkig Nieuwjaar en nog vele jaren, broeder. Gemeenschappelijk zijn we vervoerd geweest, met ons allen op de aardbol in suizende vaart, gratis voor niks. En wat hebben we uitgevoerd die hele tijd, binst dat we doelloos, door de troosteloze leegte van het heelal snelden? In het zweet ons aanschijns de bete broods verdiend? Of zijt ge de hele tijd met de handen in uwe schoot blijven zitten? Kijk even om, maar, wat hebt ge allemaal uitgevoerd?

De heren Breznjev en Carter hebben het hele stel geleid, zij hebben voor ons zorg gedragen, ongevraagd. Zij hadden het maar voor het zeggen. We hadden niets te prottekallen. Onder hun beheer zijn de mensen van Midden-Amerika mekaar te lijf gegaan, in Afrika, Vietnam en Cambodja gaat de grote kuis verder, Arabieren en Joden zetten het spelletje verder. Onder het welwillende oog van kloot Carter en boze Breznjev. Met het verzoek koest te zijn: anders is er de neutronenbom. Clean

Daar konden we helemaal niks aan doen. De heren hebben het maar voor het zeggen. En wij maken deel uit van de troep die gewoon gehoorzaamt aan het Grote Bevel.

Door het duister van de ruimte zijn we gesneld, weeral eens in 365 dagen. Zijt ge ook nog mee over de eindmeet? Als een weerlicht is het weer eens voorbijgegaan.

Does the tearing tempest pause
Do the treetops ask it why?
So we run without a cause
neath the big bare sky.

JAAR (2)

Wij zijn gedurende de jaarlijkse reis door de ruimte, met ons allen op de aardbol, gewoon naar ons werk geweest, voor de bete broods, elke dag binnenin onze kleine visserijkommune, waar de dagen open en toe gaan. De twaalfmijlszone heeft onze aandacht gaande gehouden, meer dan 50 ton of 300 PK moet er buitenblijven. We mochten geen haring vangen en voor de sprout was er een vergunning nodig. We moesten vissen in de Zuidelijke Noordzee en op de Franse kusten. Maar, zonder Breznjev en Carter, daar moet ge oppassen. De Z.38 kan meeklappen van de „vieuille galanterie française”!

Tijdens het afgelopen jaar hebben we ook niet teveel staat moeten maken op de Brusselse weerberichten, zodat we toch maar liever afstemden op Scheveningen en Engeland. Wat men van ver haalt, schijnt altijd beter. Omne ignotum pro magnifico.

De „meester na God” van de „Bowstream” werd veroordeeld wegens het overvaren van de „B.604” en ging meteen tegen dit vonnis in beroep. Recht moet er geschieden al verging er de wereld bij. „Fiat justitia, pereat mundus”. Maar wat zullen al die oratorische taktieken kunnen veranderen aan de diepe menselijke ellende, die de „Bowstream” in haar zog achtergelaten heeft.

Tijdens het afgelopen jaar hebben we ook al ondervonden, dat radiocommunicatie alles kan uitgenomen communicatie, toen de „Gille et Michel” was vastgelopen op de Ierse kust. Langs de radio, de tantam van de moderne zeeman, heeft men dan verstaan, dat het de „Chevalier du Ciel” was die was vergaan. In de Franse taal komen de klanken van beide scheepsnamen goed overeen en meteen was het voor hen die het aangaat, een hoop miserie. Steeds moeten namen op zee gespeld worden en zeker in gevallen van nood.

JAAR (3)

Benepen hebben we de kalender zien krimpen. Met de leegte van de machteloosheid, hebben we het jaareinde zien naderen en voor de spiegel hebben we nog maar eens met de hand over het kale schedeldak gestreken. De erosie heeft verder in ons afgeleefde gelaat diepgaand ingegrepen. Zonder vergrootglazen weigeren onze platte kijkers verder nog alle dienst. Stupiede oogjes weggetrokken tussen de plooiën van onze te ruime huid. Troosteloos schouwspel. De witte wachters tussen onze blauwe lippen hebben de pijp aan maarten gegeven. Hopeloos. Bijna zitten we op de bodem van de menselijke ellende.

En gij, hebt ge al een keer een bilan gemaakt van uw lichamelijke conditie? Zijt ge er beter aan toe? Wellicht hoopt ge nog! Maar sta

ons toe te zeggen dat het ijdel is. Met een vaart van 30 kilometer per seconde snellen we door de ijzige ruimte. En we keren niet terug. En hebt ge ook van die bruine vlekjes op uw handen? Wellicht zal men u wijsmaken, dat ge gebrek hebt aan pigment. Ziet de werkelijkheid recht in het gelaat man. Er is geen ontkomen aan. Het zijn wat men noemt, zo dichtertelijk, „des fleurs de cimetière”. Reden te meer, broeder in de gelove, om eens achter u te kijken en een rekeningetje te maken. Tempus fugit. En uw binnenste hoe ziet dit eruit? Is het zo gehavend als uw uiterlijke? Wij hopen dat het daarmee beter gesteld is. Van harte hopen wij dat. Maak u zelf evenwel niet teveel wijs, wellicht hoopt ge nog i Hoe dwazer uw hoop is, des te vaster zal ze zijn.

Now fill up your glasses
and say fare you well,
to the pretty young lasses
who loved you too well.

JAAR (4)

Ook in 1978 werd nog geen verbetering vastgesteld voor wat de onderzeese kabels en leidingen aangaat, evenals de pijpleidingen en dergelijke. Ze worden nog maar steeds beschadigd door planken en boelen van vissende treilers die er helemaal geen ontzag voor hebben. Dit kost aan de maritieme maatschappijen veel geld voor herstellingen en vervanging van duur tuig. Op allerlei manieren pogen zij daarin enige verandering te brengen o.a. door het toekennen van premies en door het plaatsen van advertenties in de (zeemans)kranten met het verzoek uit de buurt te blijven van de leidingen. Obstrukties op de zeebodem van welke aard ook, pijpleidingen, wrakken, boortorens, enz. zullen steeds liefkoosde paaigronden en speeltuinen zijn voor de vis en ipso facto zal de visser er graag gaan rondzwerven. Met de deccatrakker kan er trouwens heel nauwkeurig omheen de hindernissen gevist worden en we weten nu al lang genoeg, dat het schoonste wild aldaar te vangen is. Aan zwendel en beunhazerij kwam ook verleden jaar geen einde. Te zot om alleen te lopen allemaal die histories. De Russen mogen niet vissen binnen de EEG 200 mijl. Nederig en ootmoedig doen ze dat dan ook niet meer. Maar ze laten hun ruimen nu volstuwen door de..... Engelse vissers met de vangsten uit de wateren van de EEG. De Russen hebben wel meer streken onder de staart. En binst de Britten de Russische schepen volladen met beste vis, bezocht het Westduits onderzoekingschip onze goede haven waar nogal wat verbeterings- en moderniseringswerken voorzien zijn.

Gouden bergen werden er reeds beloofd aan Oostende. En daarmee blijven de zotten in vreugde leven.

Het is anderzijds uit geen haat of nijd maar voor eigen profijt, dat de staatsleeboten in Oostende in 1978 hun tarieven verhoogd hebben. En ons beste Visserijblad aarzelt niet met ruwe pen te schrijven, dat het om uitbuiting gaat.

Conventies en zelfbedrog weerspiegelen de zeevisserij in het afgelopen jaar. Gaat het nu eigenlijk om de bescherming van het viskapitaal of gaat het om de georganiseerde uitroeiing van de visstapel in de Britse wateren. Stel u voor, de makreel wordt er massaal aan de Sovjets verkocht en de vismeelfabrieken draaien er al weer op volle toeren. De Britten blijven in de kontramine, schijnen de weg des verderfs te willen bewandelen. Het landbouwfonds van de negen past dagelijks 61 miljoen bij voor deze dwarsliggers. Hoe moeten we ooit Europa maken als dergelijke onverschilligheid hoog in de masten wappert.

JAAR (5)

En daartussenin, broeder in den gelove, wat hebt ge allemaal uitgericht? Waarmee hebt ge die 365 dagen gevuld? We nemen vanzelfsprekend aan dat ge dagelijks, in het zweet uws aanschijns, om den brode gaan varen zijt. Volharding brengt gewin.

Maar hebt ge ook dagelijks, zonder morren, de boodschappen gedaan die u werden opgedragen door moeder schoonste. Zijt ge steeds recht naar huis gekeerd na volbrachte taak? Na gedane plicht voor volk en vaderland? Zijt ge niet (toevallig) in de lokalen van de pret b'lijven hangen? Hebt ge steeds de blik recht voor gericht toen ge de Sasreke passeerde voorbij de „Candy” Zijt ge daar niet van uw rechte koers afgeweken? Niet blijven plakken in duistere gelegenheden en alle houvast prijsgegeven onder de zwoele tonen van „I love the nightlive” gelispeld door hupse Alicia Bridges? We nemen aan, dat ge nooit teveel in de opswing gezeten hebt. Maar toch, laat ons toe te twijfelen ziet ge, lotge-noot, de duivel en zijn pomperijen! En het vlees is zwak en de Here weet, hoe groot zijn de verleidingen.

(Vervolgt op blz. 8)

(Vervolg van blz. 7)

Het wordt tijd u te bezinnen, tijdgenoot, 't jaar zit op z'n gat. De rekening wordt allicht gepresenteerd. Hebt ge dingen gedaan, die beter het daglicht niet zien? Dingen die men, Madam inbegrepen, liever niet kent? Blick nog even terug in het verleden, want we gaan de lijn naar 1979 overschrijven. Kijk ons recht in de (versleten) platte kijkers en biecht eens op hoeveel keer ge die (kuise) buurvrouw van u begeerd hebt, hoeveel keer ge met wellustige blik in uw kijkgrage oogjes de nette juffer in haar bijna blote rijk op de buis bewonderd hebt, in 't geniep, terwijl de moeder van uw bloedjes van kindertjes eventjes haar hielen gedraaid was. Wij nemen aan, dat het maar een kort moment van zwakte was. We nemen aan, dat ge weet waar Abraham de mosterd haalt en dat ge aan de duivel en zijn pomperijen kunt weerstaan. Maar maak toch even het

bilan van dit voorbije jaar, ga daar niet lichtvaardig over heen. En overlees toch maar nog eens dit vers van wijsheid. Het zal u deugd doen. King Lear wist er alles van.

Down from the waist they are centaurs
Though woman all above :
But to the girdle do the Gods inherit,
Beneath is all the friends' ;
There's hell, there's darkness, there's the sulphurous pit,
Burning, scalding, stench, consumption

(vervolgt)

(Vorige week bij plaatsgebrek uitgesteld)

SPANJE OVERWEEGT UITSANERING VAN VISSERIJVLOOT

De Spaanse regering heeft de onmogelijkheid ingezien de Spaanse vissersvloot nog op het hedendaags peil te behouden en overweegt een plan om de vloot aan te passen aan de nieuwe beperkte visserijmogelijkheden als gevolg van de in West Europa, algemeen ingestelde 200 mijlzone. Voor de regering is hier voor slechts één enkele mogelijkheid, namelijk een gevoelige uitsanering van de eigen vloot. Een in 1978 uitgewerkt plan voorziet om in fasen zowat 6 duizend eenheden op 31 duizend vissers uit het bedrijf te nemen. Het is duidelijk dat men hierbij systematisch zou te werk gaan en zich beperken tot het uitsaneren van vaartuigen die ouder zijn dan 20 jaar. Het zou hier hoofdzakelijk om kust en midden-slagvaartuigen gaan, zodat, niettegenstaande het groot aantal betrokken vaartuigen, het toch maar om 20 procent van de nu nog effectieve vloot zou gaan. Het is begrijpelijk dat het bekend worden van dit plan, heel wat beroering heeft veroorzaakt in de visserijmiddens. Wat dan ook deze middens het meeste bekommert is de staatstussenkomst of de vergoeding die de reders en vissers moet compenseren. De eigenaars van vissersvaartuigen vragen minstens een sloppingsvergoeding van 35 duizend pesetas per brutoton of in onze munt uitgedrukt zowat 14 tot 15 duizend B.fr. Voor Spanje is dit een tamelijk hoog bedrag omdat de levensstandaard er heel wat lager ligt dan bij ons. Een som van nagenoeg 15 duizend B.fr. per ton betekent er heel wat meer dan bv. bij ons. Voor de Spaanse Staat zou dit neerkomen op een tussenkomst van 2,2 miljard B.fr. Nochtans zit men er dan met het nevenprobleem van het uitrangeren van zowat 30 duizend vissers, die dan het legioen van de werklozen aanzienlijk zullen komen vermeerderen of anders gezien, nog een bijkomende kost voor de Spaanse Staat. Gepaard gaande met de uitsanering overweegt men eveneens een ordening van de markt, vooral om groot- en kleinhandelsprijzen nader tot elkaar te brengen. Dit zou dan de producenten moeten ten goede komen. Aldus werd er zelfs in Madrid gestart met rechtstreekse verkoop door de producenten aan de verbruikers. Hierdoor zakten de kleinhandelsprijzen met zowat 30 procent, terwijl dit anderzijds de reders en vissers een verhoogd inkomen bezorgde van eveneens 30 tot zelfs 50 procent. Ook wordt de instelling van een speciale kredietbank voor de visserij overwogen en een diplomatieke missie die zich zal bekommeren over het afsluiten van visserij-overeenkomsten met Derde landen, mede met het benaarsigen van de stichting van gemengde maatschappijen in ontwikkelingslanden, die over een groot visserijgebied beschikken maar niet over de middelen om de biologische rijkdommen uit te baten. In dit verband wijst

men op de visserij-overeenkomst met Chili waar 4 Spaanse diepvriezers beneden de 37° mogen vissen onder vergunning.

Uitsanering één der voorwaarden tot toetreding tot E.E.G. ?

Spanje is één der landen die, samen met Portugal en Griekenland, op het lijstje staat voor toetreding tot de E.E.G. In dit verband spreekt men van aansluiting in de eerste tachtiger jaren. Een eventuele toetreding heeft echter reeds heel wat voorafgaandelijk kwaad bloed gezet in de visserijmiddens van de „Negen” en natuurlijk in het bijzonder in Groot-Brittannië en Ierland. Met een Spaanse vissersvloot die toch nog in 1977 één miljoen ton vis aanvoerde, zo maar op de stoep van de gemeenschapswateren, is het begrijpelijk, dat er protesten en bezwaren opgaan en dat de meest toeschietelijke kringen nog altijd als een voorafgaandelijke voorwaarde een gevoelige uitsanering van de Spaanse visserijvloot stellen. Verder ligt de Spanjaard nog altijd op de loer om daar te vissen, waar hij niet mag, met netten die buiten de wettelijkheid liggen, met overschrijding van de toegelaten contingenten, enz..... We nemen dan ook aan dat Spanje, met het doel voor ogen van toetreding tot de E.E.G., zoveel mogelijk kritiek van bepaalde middens tracht te voorkomen, door onder meer ook zijn vloot aanvaardbaar in te krimpen. Dit zou dan natuurlijk in de eerste plaats moeten gebeuren met deze categorie van schepen die bijzonder concurrentieel zijn voor onze E.E.G.-kust- en middenslagtreilerij.

NIEUWE METHODE VOOR LOSSEN VAN VIS BIJ DE SCHOTTEN

In IJmuiden kwam een Schotse seimenetvisser een driehonderd ton pilchards lossen voor de rederij Kwakkelstijn. De manier van het lossen bij de Schotten had veel bekijks, omdat dit gebeurde bij middel van een groot ringschepnet dat men boven een silotrichter laat ledig lopen door de kuil open te trekken. De silo die op 4 poten zo een anderhalve meter van de grond staat heeft onderaan de zijkant een schuif die men kan openen en sluiten waarlangs de vis naar buiten glijdt in de onderstaande bakken of bennen. Dit maakt het lossen minder inspannend en het gaat ook sneller. Deze methode voor het lossen kan echter slechts aangewend worden wanneer het gaat om kleine vis zoals haring, pilchards, sprot enz..... en wanneer de vis niet vermengd is met ijs dat op de sorteertafels zou moeten ge-

SPLINTERNIEUW BRITS KUSTVAARTUIGJE BIJ EERSTE REIS VERGAAN

Een splinternieuw kustvaartuigje uit Lobe op de kust van Cornwall, de «Do it again», is op de eerste zeereis reeds vergaan. Er was een bemanning van 2 koppen aan boord beiden zeer jonge vissers maar toch met reeds een ervaring op zee. De schipper was slechts 19 jaar oud en zijn maat nog maar 17! Wrakstukken van het 9 meter vaartuigje werden reeds terug gevonden evenals het lijk van de schipper. Men tast in het onzekere wat de oorzaak van het vergaan betreft. Niet tegenstaande er wel een briesje stond, was de zeegang en het weder toch niet van dien aard dat er onmiddellijk gevaar kon bestaan. Men vermoedt echter dat het vaartuig van zijn stabiliteit verloren had, door de inbouw op de hek van het vaartuig van een te hoge en zware inhaalbrug, afkomstig van 'n groter vaartuig. Een andere veronderstelling is het vastslaan van de kor met het omslaan van het vaartuig als gevolg.

Na het bekendmaken van de verdwijning van het vaartuig, stak een vloot van meer dan 20 kustvaartuigen het zeegat in om het vergane vaartuig te gaan opsporen en ook in de hoop misschien drijvende opvarenden te vinden. Het vaartuig, was gebouwd in polyester, had een reddingsvlot en vuurpijlen aan boord. Beide opvarenden vaarden reeds op zee sinds het verlaten van de school zodat het geen onbekenden meer waren. Bevreemdend was dat het lichaam van de jonge schipper gevonden werd in onderbroek en hemd.

scheiden worden. Grote vis zou zo maar niet uit de schuif naar buiten glijden, zodat dit lossen maar specifiek voor makreel, pilchard, sprot en dergelijke kan aangewend worden, wanneer dit voor verbruik bestemd is. Wanneer de lading voor de vismeelfabrieken bestemd is, dan wordt de lading zelfs rechtstreeks met pompen uitgezogen.

Voor het lossen met een ringschepnet waarmede zeker in één enkele trek meer dan 1.000 kgr. uit het schip opgehaald wordt en in de silotrichter gelost, moet dan ook nog het luik boven de visruimen hieraan voldoen zodanig dat het ringschepnet niet belemmerd wordt in het ophalen en neerlaten. De Schotse methode van het pilchardlossen is dan ook specifiek voor dit geval en deze vissoort bestemd.

Weetjes...

— De Londense vismarkt op Bellingsgate gaat verdwijnen onder de sloophamer ten voordele van de stadsuitbreiding en wordt ongeveer 7 km verder opgericht in de West-India-doks. Op de nieuwe vestigingsplaats zullen er tevens een ijsfabriek en koelkamers opgericht worden. Het konfort en de hygiëne zullen er heel wat bij winnen, maar toch gaat men met spijt weg van de oude vismarkt. Dat was ook te Brussel het geval. Wanneer zullen onze vismijnen plaats maken voor een modern aan de omstandigheden e nvereisten aangepaste instellingen ?

X X X

— Niettegenstaande meer en meer IJslanse treilers hun vangst in Britse afslagen zetten, toch is er nog een gebrek op de Britse markt, vooral dan aan kabeljauw.

Dit is onder meer de reden waarom de kabeljauwprijzen in Grimsby en te Hull gemiddeld gevoelig hoger lagen in 1978 dan de voorgaande jaren.

X X X

— De Ierse haven van Killybegs kreeg het bezoek van een afvaardiging van vishandelaars uit Fleetwood, die er de mogelijkheden nagingen om grote hoeveelheden vis op te kopen, gezien de visschaarste in eigen streek.

X X X

— In Groot-Brittannië is de regering bereid steunmaatregelen te verlenen aan de haringindustrie en verwerkingsbedrijven die zwaar getroffen worden door het vangstverbod op de haring.

X X X

— De vangst op sprot voor Schotse vissers is een fiasco aan het worden. De meeste kustvaartuigen uit Fraserburg, Peterhead en Buckie zijn terug naar hun thuishaven gevaren. Op een bepaald ogenblik kwamen liefst 40 van de sprotvaarders de haven van North-Shield binnen waar zij wegens het voortdurend slecht en koud weder gingen opliggen. Voor diegenen die toevallig aan een lading geraakten kwam dan het probleem van de lorriestaking, zodat de sprot niet naar de vismeelfabrieken kan afgevoerd worden.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Minder vis dan verwacht, vooral van IJsland van waar maar een schip aan de afslag kwam. De aanvoer van deze soorten bedroeg dan ook maar 780 benmen. Die werden wel behoorlijk duur verkocht, zodat de opbrengst van de O.216 zeker niet tegenviel: 1,5 miljoen. Vooral rode zeebaars, koolvis en leng waren duurder dan verleden week.

Opmerkelijk weinig tong ook tijdens de voorbije week. We hebben trouwens alleen maar woensdag tong gezien te Oostende. De prijs lag zeker niet hoog en dat is dan omwille van de grote aanvoer die de voorgaande dagen reeds te Zeebrugge genoteerd was. Vooral de kleinere soorten bleven achterwege, alhoewel ook de grote soorten niet duur waren. Tarbot is ook nogal sterk in prijs gedaald, vooral de grote soorten die geen 200 fr meer halen. De aanvoer van schol en iek was beperkt in de Oostendse vismijn. De prijs bleef nochtans op

een zeer bescheiden peil waarbij hoogstens tussen 18,80 en 26 fr. betaald werd. De platjes werden wel opgekocht door de uitvoer, meestal aan de minimumprijs.

Voor de gul, veel kleine sortering, lag de prijs eveneens op een laag peil. De hoogste gulnotering bedroeg dan ook slechts 37 fr. het kg., de kleine soorten, noteerden tussen 24 en 18 fr.

Opmerkelijk weinig interesse voor die kleine gul, al koopt die uitvoer die dan nog wel op, zij het dan aan lagere prijzen dan gewoonlijk. Voor kabeljauw was het ook niet veel zaaks, hier werd amper 45 fr. het kg. betaald, meestal lag de prijs echter onder de 40 fr. Veel wijting op de markt, meest kleine sortering. De grote sortering viel terug van 23 naar 18 fr., de kleine sortering kreeg doorgaans tussen 14 en 15 fr.

Zeer lage rogprijzen deze week, met grote rog zelfs terugvallend naar 26 fr. het kg. Voor het eerst sedert lang dan ook rog onder de 20 fr. het kg. Of dit veel verschil in de winkelprijs zal geven is een ander paar mouwen.

OOSTENDE

VRIJDAG 26-1-1979

KANAAL				
O.83	19	220	3.730	830.817
WEST				
O.309	8	240	—	261.490
O.35	8	240	—	250.020

MAANDAG 29-1-1979

IJSLAND				
O.216	18	785	—	1.532.428
KANAAL				
O.141	16	340	—	574.160
Z.503	11	200	166	314.256

WEST				
N.45	9	330	—	441.380
O.134	9	320	—	348.330
O.274	9	310	—	363.310
O.206	9	290	—	320.766
O.285	6	135	—	148.920
N.708	9	505	—	541.573
O.243	9	390	—	401.670
Z.38	9	455	—	415.495

DINSDAG 30-1-1979

WEST				
N.736	5	75	—	93.991
O.275	9	330	—	332.934
O.123	11	310	—	308.290
O.66	6	190	—	213.246

WOENSDAG 31-1-1979

NOORDZEE				
E.202	9	425	—	589.770
KANAAL				
O.303	8	55	950	235.518
WEST				
O.229	9	300	—	291.890
O.279	7	310	—	361.080
Z.183	13	120	4.290	724.004

**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

VORDAP

SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
00-31-1150-94117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
031-752051 - 742051

(5723V)

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 25-1-1979

Z.516 363.870

VRIJDAG 26-1-1979

W				
Z.600	7	600	70	193.590
Z.512	3	350	30	146.330
Z.331	13	3.000	320	728.156
K				
Z.537	2	50	15	36.302
W				
Z.570	9	400	30	94.788
KRP				
Z.402	12	300	100	266.520
1.465.686				

MAANDAG 29-1-1979

W				
Z.427	10	1.100	120	267.470
Z.99	12	3.000	160	669.096
Z.575	8	700	100	230.420
Z.599	8	700	110	276.750
K				
Z.526	14	6.000	380	1.090.183
W				
Z.30	12	4.600	240	921.505
Z.506	12	4.600	240	969.434
K				
Z.307	10	700	120	301.240
N				
Z.196	12	3.000	300	937.255
K				
Z.497	7	2.200	180	424.264
K (gul)				
Z.601-551				94.840
Z.403-501				71.970
Z.471-472				55.570
Z.201-560				72.830
6.382.827				

DINSDAG 30-1-1979

K				
Z.578	1	100	40	66.200
N				
Z.584	15	2.500	140	449.870
W				
Z.405	8	2.500	140	519.421
Z.431	8	1.100	120	297.165
Z.424	8	1.000	80	335.925
Z.596	12	3.000	250	558.020
Z.492	8	1.500	200	430.392
Z.574	8	1.000	80	335.277
Z.126	10	3.200	260	716.973
Z.161	15	5.000	250	860.119
Z.582	8	500	30	161.870
KRP				
Z.542	6	500	130	258.609
4.989.841				

WOENSDAG 31-1-1979

KRP				
Z.128	7	500	80	221.550
W				
Z.563	6	650	55	166.565
K				
Z.510	2	—	15	27.080
W				
Z.324	10	5.200	220	931.450
Z.533	7	400	50	197.930
K (gul)				
Z.201-560				45.270
Z.184-447				21.940
Z.551-601				23.300
1.635.085				

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	29-1-1979	
Schelvis grote	54,—56,—	
Schelvis midden	43,—	
Schelvis klein	37,—	
Kabeljauw	28,60-38,40	
Gul	27,80-30,—	
Wijting	21,20-35,—	
Schaat	45,—70,40	
Zeebaars	26,80-43,80	
Leng	35,60-46,—	
Schartong	32,—49,80	
Heilbot	136 -210	
Koolvis	31,80-32,40	
Hondstong	35,—	
Zeewolf		
Staart		
	149 —,—	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	29-1-1979	30-1-1979	31-1-1979
Lappen			156 -165
Grote			183 -189
³ / ₄			163 -171
Blok			144 -151
Voor-kleine			104 -110
Kleine			85,—98,—

Zeebrugge

	29-1-1979	30-1-1979	31-1-1979
Grote	161 -171	166 -169	160 -168
Blok	183 -199	200 -207	204 -213
Fruut	155 -165	148 -151	156 -159
Schone kleine	106 -109	108 -109	113 -121
Kleine	96,—100	98,—100	102 -119
Tout petit	87,—91,—	88,—90,—	93,—108
Slips	80,—87,—	81,—84,—	84,—99,—

Nieuwpoort

	29-1-1979	30-1-1979	31-1-1979
Tong I	151 —,—		156 —,—
Tong II	174 -178		156 —,—
Tong III	165 -171		156 —,—
Tong IV	115 -130		156 —,—
Tong V	100 -103		156 —,—
Kleine	82,—87,—		

PLADIJS

Oostende

	29-1-1979	30-1-1979	31-1-1979
Grote	18,80-25,40	18,80-21,—	18,80-19,40
Grote lek	20,60-24,40	18,80-20,40	18,80-20,—
Kleine lek	24,40-26,60	18,80-23,—	18,80-21,20
Derde slag	19,80-23,60	19,—24,—	19,20-22,—
Platjes	16,20-19,40	16,20-17,—	16,20-17,—

Zeebrugge

	29-1-1979	30-1-1979	31-1-1979
I	18,80-19,—	19,—20,—	19,—21,—
II	18,80-19,—	19,—20,—	20,—24,—
III	19,—24,—	20,—22,—	19,—28,—
IV	16,—19,—	17,—20,—	16,—19,—
V			

Nieuwpoort

	29-1-1979	30-1-1979	31-1-1979
Moeten			
Grote pladijs	19,—		19,—
Platjes	20,—		20,—
Drielingen	17,—		17,—

Datum Vangsten Kgr. Fr. Min. Max. Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

26- 1	3	38.730	1.366.322		
29- 1	11		5.451.538		
30- 1	4		978.711		
31- 1	5		2.245.002		
-	23		10.041.573		

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

26- 1	5	41.908	1.122.630		
29- 1	7	46.646	1.539.882		
31- 1	3	12.706	273.248		

NIEUWPOORT

VRIJDAG 26-1-1979

Z.589	323.626	+ RC	17.085
N.752	322.365		
N.41	258.793	+ RC	761
N.761	101.925	+ RC	1.819
N.720	115.921	+ RC	1.111

De vrijdagmarkt kreeg 41.900 kg. vis te verwerken. Er was keus voor de rare vis en 1.400 kg. tongen, dit van een bokkevisser. De vangsten van de andere vaartuigen waren gulsoorten, wijting, platvis, enkele bennen roggén, en elk enkele bennen «achter vis».

De tongen werden gekocht aan 170 fr. de kg. voor de lappen, de 2de 186, de 3de 171, de 4de 126, de 5de van 100 à 106, en op de kleinste soort werd «gemijnd» aan 90 fr. Kabeljauw en de grootste gulsoorten werden gekocht aan 1.400 en 1.600 fr. de benne. De andere gullen van 1.400 tot 1.300 voor de «file» gulletjes! Grote wijting 1.200 à 1.240 de benne, de kleine van 750 tot 880 fr. Moerroggen 2.250, de tilten tot 2.000 fr. Groot platvis moest opgevangen worden. Drielingen van 950 à 1.050 fr. Klein platvis 850 à 1.000 fr. de benne. enkele bennen speerhaaien waren in trek, en kregen 1.650 fr. Het eindcijfer, en dit voor een vrijdag, bedroeg : 1.122.630 fr.

MAANDAG 29-1-1979

N.700	27.732	N.88	27.732
N.788	28.040	N.172	28.040
N.15	626.514	+ RC	25.003
N.723	390.291	+ RC	5.429
N.597	200.911	+ RC	13.041
N.346	170.525	+ RC	3.378
N.470	33.117	+ RC	646
N.349	6.520		

De maandagmorgen stond de volledige vismijn terug, praktisch vol, daar er 46.646 kg. vis gelost was, en dit van 8 vangsten.

Volgens telefonische berichten was er ook een grote aanvoer in de andere havens, en Holland alarmerden ook met een grote aanvoer. Het gevolg was dan ook «goedkope» vis! De tongen kregen de volgende prijzen: lappen 154 fr., de 2de 178, de 3de van 160 à 171, de 4den van 115 à 130 fr., de 5den 103, en op de kleinste soort werd geroepen aan 82 tot 87 fr. het kg. De kabeljauw van 1.900 à 2.400 fr. Gullen bleven nog op peil met prijzen van 1.030 tot 1.800 fr. de benne. Grote wijting rond de 1.000 fr., kleine van 700 à 820 fr. Groot platvis moest opgevangen worden. Drielingen 940, en de visjes 810 fr. Rogsoorten waren heel goedkoop : moerroggen van 1.950 tot 1.750. Tilten van 1.250 à 980 fr. Grote scherpstaarten 960 à 770 fr. Kleine tot zelfs 350 fr. de benne. Enkele bennen speerhaaien kregen toch 1.680 fr. Grote knorhaan 1.080 fr. Alles samengesteld, wees het cijfer op : 1.539.422 fr.

WOENSDAG 31-1-79

N.710	142.273	+ RC	1.196
N.590	61.632	+ RC	191
N.738	69.343	+ RC	323

De woensdag was er heel wat minder aanvoer. Slechts drie vaartuigen met samen 12.700 kg. vis. Rare vis en tongen waren er niet. Alleen gulsoorten, wijting en wat platvis. Er kon een lichte verbetering vastgesteld worden in de prijzen. Zo kreeg de grote wijting tot 1.200 fr., kleine wijting tot 770. De gulsoorten (kabeljauw was er niet) van 1.900 à 1.300 fr. De voorkleine 1.150 tot 1.220 fr., en voor de «mini's» werd 940 fr. gegeven. Platvis was minder in trek, maar werd toch gekocht aan 950 en 980 fr. Kleine platjes 850 fr.

Laat ons hopen op verbetering van het weer, die terug het vervoer normaal laat bollen, dat ook de leurders terug de baan op kunnen, en dat Jan Publiek van achter de stoof terug buiten komt! Iedereen zal er wel bij varen!

VAN MANNEN EN DE ZEE

Dit prachtig boekje, de geschiedenis weergevend van onze visserijvloot en zijn wederwaardigheden, van de hand van de heer Marcel Poppe, sekretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, is verkrijgbaar tegen de prijs van 150 F, BTW inbegrepen, plus 10 F verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 30 Oostende.

En verder :
Te Oostende :
Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat ;
Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat ;
Internationale Boekhandel, Opex ;
Standaard Boekhandel, Kapellestraat.
Te Zeebrugge :
Hand in Hand :
Mr Moens, Café Dolfijn, Vismijnstraat.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	29-1-1979	29-1-1979	29-1-1979	29-1-1979	30-1-1979	30-1-1979	30-1-1979	30-1-1979	31-1-1979	31-1-1979	31-1-1979	31-1-1979	29-1-1979	31-1-1979
Tarbot : groot (123)	196	-203	198	-214	200	-215	220	—	196	-244	220	—	220	—
middel (123)	149	-156	135	-148	143	-150	133	-153	144	-170	170	—	158	—
klein (123)	—	—	85	-92	102	-114	93	-130	83	-114	110	—	110	—
Griet : groot (123)	111	—	63	-81	73	-78	94	—	83	-95	80	-100	80	-100
middel (123)	91	—	45	-68	50	-55	86	—	55	—	—	—	—	—
klein (123)	—	—	40	-42	48	-51	65	—	50	—	—	—	—	—
Schelvis : groot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heek : groot	66	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	52	-60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	44	-47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	—	—	—	—	—	—	—	—	32	—	—	—	—	—
Rog (I)	—	—	35	-46	40	-42	—	—	47	—	—	—	—	—
Keilrog (123)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (23)	19,80	-37	—	—	12,60	-25	—	—	11	-24	—	—	40	—
Tilten (23)	—	—	30	-32	26	-31	—	—	35	—	—	—	38	—
Scherpstaart (23)	—	—	38	-41	40	-46	—	—	35	-40	—	—	24	—
Halve mans (23)	—	—	16	-19	15	-18	—	—	20	—	—	—	17	—
Teelt (2)	—	—	15	-17	16	-20	—	—	18	—	—	—	10	—
Katrog (2)	—	—	6	-10	8	—	—	—	9	-11	—	—	—	—
Kabeljauw	35,20-43,70	—	32	-40	40	-42	23	-35,60	—	—	—	—	48	—
Gul (groot)	23,80-36,40	—	30	-34	40	-41	19	-32	31	-33	—	—	20	-36
Gul (middel)	—	—	26	-29	32	-36	—	—	26	-27	—	—	—	—
Gul (klein)	—	—	24	-26	26	-28	—	—	26	—	—	—	—	—
Hozemondhamme	110	-169	—	—	14,20	-21,40	—	—	145	-164	—	—	—	—
Wijting : groot	13,80	-22,40	18	-21	22	-24	15	-20,40	22	-30	—	—	18	-22
klein	—	—	13,60	-16	14	-16	—	—	15	-18	—	—	15	—
Schar	17,40	-22,40	13	-17	12	—	—	—	18,60	-20	—	—	15	—
Steenschol	26,60	-81	65	-70	73	-78	—	—	22	-78	—	—	81	—
Zeehaai	28	-36	21	-32	33	—	—	—	37	-39,80	—	—	34	—
Hondshaai	18	-22	—	—	—	—	—	—	23	-26,40	—	—	—	—
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekeeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	16	-25	—	—	16,80	—	—	—	17	—	—	—	—	—
Schartong	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenholk	8,20	-10	—	—	8	-8,40	—	—	—	—	—	—	—	—
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeewolf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	37	-42	—	—	37	-39,20	—	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeduivel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schotse schol	—	—	75	-138	105	-158	—	—	150	—	—	—	—	—
Zeehond	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bot	—	—	10	-16	25	—	—	—	—	—	—	—	30	—
Rode Poon (robaard)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Grauwe Poon (knorh.)	28,60	-34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rode Knorhaan	23,60	-25	—	—	24,40	—	—	—	23	—	—	—	20	—
Posten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Langoesten (midden)	—	—	6	-8	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 24 januari werd aangevoerd : 206 kg. tong; 3 kisten tarbot en griet; 1.358 kisten kabeljauw; 4 kisten schelvis; 306 kisten wijting; 20 kisten schol en 101 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: grote tong 11,20; groot-middel tong 14,20; kleinmiddel tong 7,40; tong één 7,40; tong twee 6,00.

Per 40 kg.: tarbot 216-128; griet 126-96; kabeljauw één 132-90; kabeljauw twee 140-104; kabeljauw drie 114-74; kabeljauw vier 88-74; kabeljauw vijf 78-52; schol één 52; schol twee 60; schol drie 126-70; schol vier 94-70; schelvis twee 192; schelvis drie en vier 126-100; wijting drie 57-34; schar 84-57; bot 24; steenbolk 24.

De besommingen waren :
UK 208 f11.400; UK 7 en UK 159 f1.400; UK 18 en UK 20 f2.850; UK 47 en UK 132 f12.900; UK 135 en UK 145 f10.000; UK 218 en UK 236 f8.950; VB 19 en VD 73 f2.900; VD 20 f700; IJM 20 f3.900; verder waren er vier Texelaars en één Oud-dorper met totaal 83.000 guldens aan besomming.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 25 januari werd aangevoerd : 2.500 kg. tong; 21 kisten tarbot en griet; 1.598 kisten kabeljauw; 376 kisten wijting; 11 kisten schelvis; 338 kisten schol en 91 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 15,30; grote tong 12,80-12,56; grootmiddel tong 15,39-15,07; kleinmiddel tong 9,43-9,09; tong één 8,37-7,96; tong twee 7,04-6,64.

Per 40 kg.: tarbot 391-211; griet 196-138; tongschar 152; kabeljauw één 106-84; kabeljauw twee 160-94; kabeljauw drie 96-86; kabeljauw vier 92-82; kabeljauw vijf 81-65; schelvis drie 100-96; schelvis vier 114-112; schol één 66-48; schol twee 83-68; schol drie 104-77; schol vier 78-57; wijting drie 55-34; bot 27; steenbolk 29-27; kuit 90-71.

De besommingen waren :
KW 185 f15.600; UK 17 en UK 48 f10.300; UK 35 f22.500; VD 77 en UK 78 f1.960; UK 135 en UK 145 f6.130; IJM 18 f6.730; IJM 19 f12.300; verder waren er twee Goederders en één Texelaar met in het totaal f80.000 aan besomming.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 26 januari werd aangevoerd : 34.204 kg. tong; 175 kisten tarbot en griet; 2.420 kisten kabeljauw; 17 kisten schelvis; 435 kisten wijting; 2.190 kisten schol; 20 kisten schar en 65 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 15,52-14,80; grote tong 12,48-12,37; grootmiddel tong 15,48-15,07; kleinmiddel tong 8,71-8,51; tong één 7,60-7,41; tong twee 6,80-6,64.

Per 40 kg.: tarbot 428-172; griet 178-120; kabeljauw één 102-76; kabeljauw twee 140-92; kabeljauw drie 104-76; kabeljauw vier 92-76; kabeljauw vijf 73-48; schelvis één en twee 134; schelvis drie 110; schelvis vier 114-80; schol één 54-48; schol twee 67-48; schol drie 70-46; schol vier 64-39; wijting drie 48-34; schar 65-34; kuit 80-65; steenbolk 28-24; kleine kreeft; 114-112.

De besommingen waren :
KW 167 f27.900; KW 185 f11.600; UK 208 f5.200; UK 89 en UK 185 f31.800; WR 68 f6.800; IJM 207 f31.400; twee Deense vaartuigen de RI 1 f826 en de L 1 f2.200; verder 16 Texelaars met in het totaal f320.000 aan besomming.

X X X

Aan de maandagmarkt van 29 januari werd aangevoerd : 39.489 kg. tong; 280 kisten tarbot en griet; 3.890 kisten kabeljauw; 58 kisten schelvis; 1.243 kisten wijting; 3.818 kisten schol en 102 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 14,08-13,99; grote tong 12,34-12,09; grootmiddel tong 15,74-14,75; kleinmiddel tong 8,57-8,29; tong één 7,58-7,18; tong twee 6,90-6,65.

Per 40 kg.: krab 50; steenbolk 24; kuit 98; kleine kreeft 114; tarbot 431-155; griet 184-155; kabeljauw één 96-80; kabeljauw twee 120-84; kabeljauw drie 92-78; kabeljauw vier 83-76; kabeljauw vijf 98-70; schelvis één 134-98; schelvis twee 114-86; schelvis drie 84; schelvis vier 98-70; schol één 54-52; schol twee 67-62; schol drie 67-62; schol vier 61-45; wijting drie 65-34; schar 86-36.

De besommingen waren :

KW 11 f20.100; KW 22 f13.120; KW 24 f18.510; KW 25 f13.640; KW 29 f27.580; KW 34 19.360; KW 45 f24.600; KW 51 f19.270; KW 88 f16.370; KW 113 f12.800; KW 117 f18.010; KW 145 f23.920; KW 149 28.790; KW 152 f10.800; KW 173 f14.340; KW 175 f61.160; KW 189 f17.310; KW 214 f35.060; KW 221 f34.100; KW 226 f18.800; SCH 256 f11.290; WR 32 f12.780; WR 57 f13.510; IJM 44 f16.720; IJM 154 f26.310.

SANERINGSPERIODE VOOR NEDERLANDSE VISSERIJSCHEPEN VERLENGD

Voor diegenen die in Nederland nog wensen in aanmerking te komen voor een saneringspremie werd de termijn voor de ontvangst van de saneringsverklaringen verlengd tot 31 maart 1979. Aldus zullen drie reders nog kunnen genieten van de premie die bepaald is op duizend gulden per brutotoon, hetzij in onze munt uitgedrukt zowat 15 duizend BF per Brt. Wanneer aan boord een diepvriesinstallatie ingebouwd is, dan blijft de premie per brt dezelfde maar krijgen de eigenaar een bijpremie van 20 duizend gulden of 300 duizend BF uitbetaald. De beslissing om de saneringsperiode te verlengen, werd genomen door het bestuur van het Ontwikkelings- en Saneringsfonds voor de Visserij.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 22-1 tot en met 26-1-1979

Door 87 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrenst	Prijs per kg.
24.421 kg.	Tong	f 230.747,88	van f 15,68 tot f 6,49
20.103 kg.	Tarbot	f 119.026,25	van f 14,66 tot f 3,62
136.150 kg.	Schol	f 205.410,00	van f 2,06 tot f 1,15
106.560 kg.	Kabeljauw	f 197.648,00	van f 4,18 tot f 1,33
2.810 kg.	Griet	f 10.024,63	van f 4,23 tot f 3,29
2.680 kg.	Schar	f 4.036,65	van f 2,10 tot f 1,16
7.430 kg.	Wijting	f 7.594,53	van f 2,10 tot f 0,85
116.159 kg.	Diversen	f 502.074,17	
416.313 kg.		f 1.276.562,11	

Hoogwaterboekjes

De getijtafels voor 1979 met de aanduidingen in tijd en hoogte van hoog- en laagwater te Oostende en de kust, zijn van onze pers gekomen.

Belanghebbenden kunnen ze bekomen bij alle dag- en weekbladverkopers van de kust tegen de prijs

van 30 fr. Ofwel door storting van de som van 30 fr. op postrekening nr. 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baels-kaai 30, Oostende.

Men mag dit ook met 30 fr. postzegels doen. B.T.W. is inbegrepen.

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

tel. (050) 54 41 17 - 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

(7773V)



snelblussers - brandweerpompen - detectie & melding - veiligheidsmateriaal - brandwerende deuren - brandwerende kasten - materieel voor openbare en private brandweerkorpsen.

somati

11e Industriezone, 9440 EREMBODEGEM
Tel. (053) 70 32 32 — Telex 12376