

het visserijblad

Vrijdag 9 februari — Nr. 5

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

Gevaren en bezwaren bij nieuwbouw in Nederland

Door Drs. D. J. Gouda verscheen in de «Visserijwereld» een bijdrage over de nieuwbouw in de Nederlandse kottersector. De eindconclusie van dit stuk is, dat het verstandig lijkt om het bestaande schip nog een aantal jaren te behouden. Tot deze conclusie komt Drs. J. Gouda na volgende redenering. In Nederland is de kottersvloot nog jong en is de kwaliteit van de nieuwbouwschepen 1972-1975 zo hoog, dat men, zelfs over enkele jaren nog niet van een verouderde vloot kan spreken. Anderzijds hebben de kotters het, in het afgelopen jaar niet slecht gedaan en wanneer het zo is, dan moet men niet persé willen gaan veranderen en vernieuwen.

Voor Drs. Gouda is de voornaamste reden waarom men aan vernieuwing denkt de naderende gripparm van de fiskus. Inderdaad heeft men het schip na 5 jaar volledig gedelgd en nu komt de beurt aan de fiskus, vermits men niets meer kan afschrijven. Daarom ook maar uitgezien naar een nieuw vaartuig, mede omdat het ook de eigenliefde van de reder streelt en dat dit ten slotte de betrachtiging is van elke reder. Hierbij komt dan nog de toelage van de W.I.R. voor een bedrag van 500.000 gulden, hetgeen de reder als een bezitsverrijking aanziet. Samen met de verkoopswaarde van de te vervangen kotter, met wat hij aan guldens opgespaard heeft, kan hij het dan met een aanvaardbare hypotheek, financieel halen.

Drs. Gouda geeft dan een voorbeeld van een kotter die 5 jaar terug 27 miljoen B. fr. kostte en nu, mits enkele technische verbetering iets meer dan 50 miljoen gaat kosten. Als men nu dezelfde kotter terug voor 27 miljoen aan het buitenland kwijt geraakt en de 7,5 miljoen B. Fr. die men van de W.I.R. krijgt er bij telt, samen met wat opgespaard geld, dan hoeft maar een 10 miljoen meer in hypotheek op het vaartuig genomen en dan kan men terug beginnen afschrijven en voorlopig weer buiten bereik van de fiskus vallen. Volgens onze woordvoerder is dit echter fout omdat men dan binnen de 5 jaar terug voor hetzelfde probleem komt te staan en dan maar weerom op een nieuw en duurder vaartuig zal moeten overschakelen. Aldus blijft men in een gevaarlijke tredmolen gevangen met immer groter kapitaal in risico.

Alhoewel wij de grote onderlegdheid van Drs. Gouda niet in twiifel wensen te trekken, menen wij dan toch, dat het kwijtgeraken van een oude, alhoewel nog tamelijk recente kotter, aan dezelfde prijs van de nieuwbouwswaarde bijna 6 jaar terug, n.l. 27 miljoen toch wat aan de hoge kant ligt. Dat de reder intussen een 7-tal miljoen (B. Fr.) in deze jaren vergaard en in zijn kas liggen heeft, om in de nieuwe kotter te steken, is ons inziens toch ook wat groot geriskeerd, alhoewel dit normaal het afschrijvingsgeld van de kotter van zijn aandeel in de 27 miljoen zou moeten zijn.

Het nieuwe vaartuig heeft hoge rente en afschrijving, meer kosten voor verzekering en brandstof, meer huurgeld of afschrijving voor de bemanning. Inderdaad draagt de bemanning niet bij aan de grotere investeringskosten, maar profiteert er van, hetgeen op zekere manier toch fout zit. Als de bemanning aan het zelfde ten honderd betaald wordt, dan profiteren zij van de groter investering door de reder. Hierdoor krijgt het schip zelf dan te weinig.

Drs. Gouda vindt het dus verkeerd, dat nu aan nieuwbouw gedaan wordt, minstens door reders die dit doen in vervanging van hun nog tamelijk goed en recent schip. Dat dit gebeurde in de jaren van volle expansie, dat er meer gevangen werd en stijgende prijzen betaald werden, was nog te verrechtvaardigen. In de laatste 2 jaar is het prijsniveau van de vis echter nog nauwelijks gestegen en de verbetering van de

(vervolg blz. 2)

LOVENDE WOORDEN OVER DE BELGISCH NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK

In verschillende vakbladen werden aan de uitgave van dit zeer lijvig boekwerk lovende woorden gewijd.

Voor al de Nederlandse vakbladen wijzen op het groot belang van dit lijvig boekwerk voor alle zee- en yachtsmen.

Ook de Antwerpse Lloyd wijdde er een belangrijk artikel aan en thans verscheen in de Gazet van Antwerpen van 31 januari hierna volgende beoordeling :

« De Belgisch - Nederlandse Zeemansalmanak is aan z'n 41ste uitgave toe en is blijkbaar een lang leven beschoren. Verwonderlijk is dat niet gezien de degelijkheid van deze «Zeemansbijbel» waarin de behandelde stof nauwkeurig wordt bijgehouden en aangepast en de aktualiteit op de voet wordt gevolgd. Zo wordt in deze editie o.m. de nieuwe regle-

mentering inzake de verkeersscheidingsstelsels voor het Nauw van Kales uit de doeken gedaan.

De behoefte aan boord van zeeschepen en vissersvaartuigen aan deze Almanak blijft, steeds even groot. Al wat vaart heeft aan dit stevige (1200 blz.) boek een betrouwbare gids in goede dagen en kwade ogenblikken.

De volledige inhoud bespreken is een onbegonnen zaak, maar goede wijn behoeft geen krans en dat is ook van toepassing op dit standaardwerk dat, mede door de medewerking van een ploeg deskundigen, onverbeterlijk mag worden genoemd.

(Belgisch - Nederlandse Zeemansalmanak 1979. Prijs 913 F. BTW en verzending inbegrepen. Bestellen: H. Baelskaal 30, Oostende.)

Tot daar de «Gazet van Antwerpen».

Er wordt nog een slooppremie toegekend

Een Kon. Besluit werd vorige week ondertekend, waardoor het de Minister van Verkeerswezen eindelijk mogelijk is een derde fase van besluit uit te vaardigen en de slooppremie toe te kennen waardoor in derde instantie nog een tien miljoen frank werd uitgetrokken om een achttal vaartuigen in volgorde van aanvraag en ouderdom te slopen. Dit Kon. Besluit zal volgende week verschijnen met de aanduiding van het toegekende bedrag en de reders die hiervoor in aanmerking komen.

Het is ons bekend dat de eerste keer tweemaal een bedrag van 25 miljoen frank werd uitgetrokken, welke niet voldoende was om te voldoen aan de vele aanvragen, zodat op aandringen van onze volksvertegenwoordigers Dries Claeyns en Em. Dezutter, tenslotte nog besloten werd er tien miljoen aan toe te voegen.

Dit Kon. Besluit dit bevestigend, werd door de Koning vorige week ondertekend en zal waarschijnlijk volgende week in het staatsblad verschijnen, zodat hiernavolgende reders nog zullen kunnen genieten, zo ze nog het aangeduide schip zullen slopen of niet verkocht hebben.

Van de 50 miljoen frank in twee fasen toegekend, was er nog een klein overschotje dat thans bij de tien miljoen frank wordt gevoegd.

De bevoorrechten volgen hierna

in volgorde van ouderdom van het vaartuig en het toegekend bedrag.

Hiernavolgende vaartuigen komen eventueel in aanmerking :

De Z.108 «Adriatic» van Dobbeleers Emiel, gebouwd in 1936 in staal, ontangt een bedrag van 2.984.000 frank.

De Z.809 «Zanzibar» van De-groote Romain, gebouwd in 1943 in hout, krijgt een bedrag van 580.000 fr.

De Z.537 «Calypso» van Raymond Claeyns, gebouwd in hout in 1946, N.V. Noordvisserij, heeft zich teruggetrokken.

De O.236 «Henriette» van de firma Laplasse en Co, gebouwd in 1948 in staal, ontvangt een bedrag 3 miljoen frank.

De N.761 «Vrede in Christus» van Vercoutter Gabriel, gebouwd in 1949 in hout, voor een bedrag van 1.137.000 F.

De N.345 «Finisterre» van de Gebrs Legein J. en Aug., gebouwd in 1951 in hout, krijgt een bedrag van 1.327.000 F.

De Z.549 «Albrecht Rodenbach» van Utterwulge Emiel, in hout in 1951, krijgt een bedrag van 1.578.000 F.

De Z.546 «Mayflower» van Vandierendonck André, gebouwd in hout in 1952 ontvangt een bedrag van 1.933.000 F.

Dit laatste vaartuig zal slechts in aanmerking komen, voor zover het vastgestelde bedrag niet overschreden is.

P. Vandenberghe.

Men verzoekt ons het afsterven te melden van

DE HEER

Edmond VOETEN

Eigenaar Schelferijfabriek «Everest»
Echtgenoot van Mevrouw Jeanne DEWAEGENAERE

Geboren te Oostende op 16 februari 1919 en schiekelijk overleden te Evian-les-Bains (Frankrijk) op 1 februari 1979.

De burgerlijke begrafenis zal plaatshebben op zaterdag 10 februari te 11.30 u.

Begroeting aan de rouwkamer van het H. Serruysziekenhuis (Ed. Cavellstraat) vanaf 11.15 u.

Dit bericht geldt als kennisgeving.

«Everest», H. Baelskaai 40, OOSTENDE

Begrav & crematies LUCAS, A. Pieterslaan, 8.

(7813N)

Gevaren en bezwaren bij nieuwbouw in Nederland

(Vervolg van blz. 1)

schol- en tongenstand, voornaamste vangstprodukten van de kotters, zou zelfs wel eens voor een groter aanvoer kunnen zorgen, zodanig, dat het prijsniveau eerder zou komen te dalen. Verder zit men nog altijd met de onzekerheid van wat Engeland zal doen. Dit land staat op visserijgebied, zoveel buiten als in de E.E.G., zodat nog wel de mogelijkheid voor handen ligt, dat het tot een breuk zou kunnen komen met bijkomende gebiedsbeperking voor de vissers uit de andere partnerlanden en bijkomende beperkingen in de visaanvoer. Al problemen waarop de dhr Gouda de aandacht wenst te vestigen van reders die wensen te vervangen en de goede (?) raad, medekrijgen dit liefst niet te doen, zolang er nog winst zit in het bedrijf.

EEN BELGISCHE VERGELIJKING

Stellen we maar direkt dat de toestand in Nederland zich anders voordoet dan in België, waar men niet over een nog jonge vloot beschikt die het zeker nog goed kan doen. Bij ons dateert de nieuwbouw uit de jaren 1963 en volgende en dan nog zeer voorzichtig aangevat met een middenslagtreilerij toen nog uitgerust met motoren van 250 tot 375 pk ! Vele van deze motoren zijn ondertussen vervangen door motoren van 450 tot 550 pk, maar dit neemt niet weg, dat de Belgische vloot veel eerder en dringender aan vernieuwing toe is dan de Nederlandse.

Onze kust telt slechts een vijftal nieuwe schepen van het 34-meter type, waarvan de twee eerste toch ook reeds van 1975 stammen. Onze middenslagvisserij, hoofdzakelijk van het 25- en 27-meter type dateert respectievelijk van de jaren midden- en latere zestiger-jaren, zodat wij wel enigzins aan vernieuwing toe zijn, tenminste als de besommingen door de vaartuigen thans gemaakt, dit verantwoorden. Verder werd de Belgische vloot nooit zo onverantwoord gevoelig als de Nederlandse. Bij ons ging dit eerder terug : De Oostendse vloot is in tonnage van de helft verminderd.

Bij ons beperkte de sanering zich dan ook werkelijk tot veel oude vaartuigen, die sinds dan marginaal en zelfs met verlies visten. In Nederland werden nog tamelijk recente vaartuigen door de sanering getroffen omdat dit land zich in de beginjaren zeventig, over-uitgebreid had, met altijd maar zwaarder motoren. Dat de nieuwbouw in Nederland dan ook eerder met niet-onverdeelde vertrouwen tegemoet gezien wordt, is dan ook best begrijpelijk en daar kan men zelf inkomen. De reactie van bekwame en onderlegde figuren zoals Drs. J. Gouda valt dan ook beste te begrijpen en is beslist gesteund op feitenmateriaal.

Bij ons is het tegenovergestelde waar. Onze vloot is in tonnage en getal fel verminderd en onze kustvisserij bestaat voor 90 t.h. uit een verouderd vloot.

Hier is modernisering dringend gewenst.

— P.V.

Brandstofprijzen opnieuw duurder

Benzineprijs even duur als in november 1978

Behalve de zware stookolie worden alle olieprodukten van heden donderdag af duurder. De benzines maken een sprongetje met bijna 1 F. Super kost vanaf heden 17,20 F maximum per liter en dat is precies evenveel als in november 1978. Dezelfde randbemerking geldt voor de prijsstijgingen van de huisbrandoliën. Ze worden heden 17 centiemmen duurder en bereiken een peil, dat vergelijkbaar is met dit van einde 1978.

Tegen oktober 1979 moeten de prijzen van de ruwe olie stijgen met 14,5 pct. Deze prijsaanpassingen gebeuren in schijven. De eerste schijf van 6 pct wordt thans doorberekend en dat laat zich gevoelen in de olieprijsen in de aanvoerhaven Rotterdam.

Deze noteringen zijn voor België erg belangrijk omdat ze een van de peilers zijn van het Belgische prijzenakkoord voor olieprodukten.

Het tweede element is de gure winter, die niet enkel de vraag naar olie over het algemeen verhoogde, maar die bijzonder de markt van de huisbrandoliën krap maakt.

Het derde element, is de olie in Iran. Dit land levert normaal 20 pct van de olie aan ons land en zorgde voor 15 pct van de aanvoer in de Europese Economische Gemeenschap.

De jongste levering van Iraanse olie aan België dateert van de maand december 1978. En niemand kan voorspellen wanneer die aanvoer weer genormaliseerd wordt.

REM

Wat de Belgische benzineprijs betreft zit in het olie-akkoord een rem ingebouwd, die bepaalt dat deze prijs niet met meer dan 12 pct mag stijgen binnen de 30 dagen volgend op het uitputten van het krediet. Met dat «krediet» wordt bedoeld, dat de oliemaatschappijen bij opeenvolgende prijsdalingen van de benzine een marge krijgen, die ze bij eventuele prijsverhogingen mogen uitputten zonder dat de beperking van de dertig dagen wordt ingesteld.

Ingevolge de opeenvolgende prijsdalingen (drie dit jaar) van de benzineprijzen beschikten de oliemaatschappijen over dergelijk krediet. Maar door de huidige prijsverhoging hebben ze het uitgeput en hebben ze de grens van 17,20 F per liter bereikt, vanaf welke de 12 pct over een periode van 30 dagen begint te spelen.

Voor de verbruiker is het een «troost» te weten, dat tussen 8 februari en 8 maart de prijs van super niet hoger kan stijgen dan ongeveer 18,20 F (de 12 pct wordt berekend op basisprijs van de benzine, gezuiverd van taks en BTW)

NIEUWE PRIJZEN

De nieuwe olieprijsen, toepasbaar vanaf 8 februari zijn :

- super-benzine: 17,20 F (+ 94 ct)
- gewone benzine: 16,89 F (+ 93 ct)
- lichte stookolie (+ 17 ct): 5,90 F in de zone 0 (het Antwerpse); 5,94 F in zone 1 (het Brusselse) en 5,98 F in de rest van het land, zone 2.
- gasolie - verwarming (+ 17 ct): 5,97 F in zone 0; 6 F in zone 1; 6,04 F in zone 2.
- gasolie - wegvervoer (+ 18 ct): 10,39 F in zone 0; 10,43 F in zone 1; 10,47 F in zone 2.
- butaan in flessen (+ 53 ct): 17,85 F per kg.
- propaan in flessen (+ 65 ct): 19,40 F per kg.
- propaan in grote hoeveelheid (+ 65 ct): 12,91 F per kg.
- zware stookolie (daling met 126 F per ton); 2,510 F per ton in zone 0; 2,542 F per ton in zone 1 en 2,595 F per ton in zone 2.

DE HEER EDMOND VOETEN IS NIET MEER

Deze week bereikte ons het plots overlijden te Aix-les-Bains (Frankrijk) van de heer EDMOND VOETEN, eigenaar en stichter van de Schelferijfabriek «Everest» te Oostende op de Hendrik Baelskaai. Hij zou volgende week 16 februari de ouderdom van 60 jaar bereiken.

«Mongje» Voeten, zoals men hem noemde, was vele jaren visgroothandelaar en stichtte later zijn ijsfabriek welke een modern type was en een kwaliteitsprodukt voortbracht. Hij was onder de vissers een graag gezien figuur en een uitstekend «business-man». Zijn heengaan wordt ten eerste betreurd. Ondertussen wordt ons gemeld dat de ijsfabriek verder zoals voorheen zal uitgbaat worden.

Aan zijn dame en familie biedt ons blad zijn innige deelneming aan in de zware rouw welke hen komt te treffen.

Lof voor visserijschool "John Bauwens"

Tijdens de bespreking van de begroting voor 1979, werd door Schepenen Laridon een zeer belangrijke uiteenzetting over de evolutie van dit onderwijs gedaan. Wij hebben gemeend, ter wille van onze onpartijdigheid deze uiteenzetting hier na te moeten weergeven.

Werd door de oppositiepartijen in de schoot van de Oostendse Gemeenteraad gepleit voor de overheveling van het hoger technisch onderwijs, en werden op tal van details kritiek uitgeoefend, anderzijds was de ganse Raad vol lof over de werking van de stedelijke visserijschool „John Bauwens”, die men een nog groter opgang toewenste. Wij komen hierop terug daar het ons voorkomt dat de raadsleden suittig genoeg niet veel afweten van visserij en de moderne methodes daarvoor vereist.

Schepenen van Onderwijs LARIDON verstrekte heel wat bijzonderheden over deze school en over de toekomst van het zeevisserijonderwijs.

Hij liet zich o.m. als volgt uit :

SCHOOLBEVOLKING

Na een reeks fluctuaties in de schoolbevolking van de dagschool met 38 leerlingen in 51-52 tot 58 leerlingen in 60-61 om dan opnieuw een dieptepunt te noteren van 38 leerlingen is er een stijgende lijn waar te nemen

Schooljaar	dag-sch.	avond-sch.	Sted. curs. Pleziervaart	Radar cursus
69/70	51	42		
70/71	50	41		
71/72	58	22		
72/73	54	28		
73/74	55	43		
74/75	64	32		
75/76	78	37	27	
76/77	81	28	30	
77/78	67	28	54	30
78/79				
21-9 78		34	54	14
20 dec. 78	100	48	54	14
Totaal : 202 + 14 (radarcursus)				

Wij overschrijden dit schooljaar voor de eerste maal in de dagschool de klip van de 100 leerlingen, en in het totaal de 200.

De John Bauwensschool is de enige visserijschool die tot op heden beroep heeft gedaan op de reglementering inzake splitsing van studiejaren. Dit schooljaar werd het eerste leerjaar van de afdeling motoren gesplitst op basis van 36 leerlingen. Verder werden splitsingen toegestaan voor godsdienst, zedenleer, taallabo, beroepspraktijk.

Om tegemoet te komen aan de toenemende belangstelling voor navigatie, nationale en internationale reglementering i.v.m. de zeevaart werd op 24-10-1975 een Stedelijke Cursus voor de Pleziervaart gesticht (zogenoemd om een onderscheid te maken met Koopvaardij en Visserij). De examens worden in de Zeevaartschool afgenomen.

De inkomsten vanaf 24-10-1975 : 673.000 fr.
Uitgaven aan prestaties : 342.000 fr.

Ingevolge de toepassing van het nieuw Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaring op Zee en het toenemend verkeer in het Kanaal en in de Noordzee waarbij het efficiënt gebruik van RADAR een belangrijk element is om bij te dragen tot meer veiligheid op zee,

werd een cursus ingericht voor „Radarwaarnemer voor Inshore Traffic”. Hiervoor werden 44 inschrijvingen genoteerd in drie reeksen.

Inkomsten 44.000 fr.
Uitgaven aan prestaties : 30.000 fr.

PERSONEEL

Directeur	1
Onderwijzend personeel	
fugerende	
— uitsluitend in dagschool	13
— uitsluitend in soc. prom.	1
— in dagschool en soc. prom.	4
Administratief personeel	1
Stedelijke Cursus voor de Pleziervaart	
— lesgevers :	
a Cursus jachtman	4
b Cursus navigator	7
Cursus radarwaarnemer/lesgever	1

● TE HUUR: GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche, speciale winterprijs, nl 2.000 fr. Z.w « Mon Séjour » Londenstraat, 8, Oost. Int tel (059) 50 19 71 80 27 52 (7116N-8199V)

MIDDAGTOEZICHT EN AVONDSTUDIE

Hiervoor zijn geen bijkomende uitgaven gezien deze prestaties begrepen zijn in de opdracht van de studiemeester.

Vanaf 1-1-1979 wordt deze functie gesubsidieerd door het Ministerie van Verkeerswezen.

DE UTRUSTING VAN DE SCHOOL

De school beschikt over modern didactisch materiaal. Het is nochtans financieel bijzonder moeilijk om de elektronische navigatie-instrumenten op peil te houden. Hiertoe zal het Stadsbestuur aandringen bij de Minister van Verkeerswezen ten einde subsidies te bekomen voor een huur- en onderhoudscontract voor deze instrumenten i.p.v. een subsidie voor de aankoop.

REORGANISATIE VAN HET ZEEVISSERIJ-ONDERWIJS

In december 1977 zijn de directeurs van de zes visserijscholen, op ons initiatief, in vergadering bijeengekomen in onze Hotelschool.

De noden van dit onderwijs werden er besproken en samengevat in een brief die gericht werd aan het Ministerie van Verkeerswezen. Daar na hebben wij in maart 1978 het Bestuur van het Zeewezen uitgenodigd voor een bespreking over de invoering van de nieuwe structuur. Op dit ogenblik was het voor beide Besturen duidelijk dat elke poging om in Oostende tot een fusie te komen van de drie visserijscholen mislukt was. In Heist daarentegen zijn de visserijscholen gefusioneerd

(Rijks en Vrije) met ingang van 1 september 1978. Aan het Ministerie van Verkeerswezen hebben wij op 5 mei 1978 onze inzichten overgevoerd. Hierbij hebben wij verklaard dat wij steeds open staan voor onderhandelingen i.v.m. het stichten te Oostende van een pluralistische Visserijschool of voor een eventuele verdeling van de opties en dat wij geen programma of structuurwijzigingen wensen in te voeren indien deze niet gelijktijdig in de andere visserijscholen te Oostende worden toegepast.

BIJSCHOLING

De adulten die zich voor bijscholing aanbieden, meestal met een contract van de RVA voor beroepsopleiding of met een vrijstelling van stempelcontrole, ter voorbereiding van

- schipper ter zeevisserij
 - certificaat van bekendheid met de navigatie
 - vergunning 120 PK
 - matroos-motorist 275 PK
 - motorist 500 PK
- blijven een acuut probleem vormen.

Deze volwassenen staan onder contract van de RVA en moeten over dag aanwezig zijn.

Er is voor deze bijscholing geen subsidiëring voorzien noch vanwege het Ministerie van Verkeerswezen noch vanwege het Ministerie van Arbeid en Tewerkstelling, zodat een aangepaste sociale promotie (= dagcursussen voor dek en voor motoren) voor de varende vissers eveneens dient te wachten op de invoering van de nieuwe structuur van het zeevisserijonderwijs.

Voor het leefbaar houden van de scheepsbouw in België

Het is ons lezers bekend hoe moeilijk al onze scheepsbouwwerkers in Holland en vooral ook in België het hebben, de bouw van schepen, zowel koopvaardij als visserij, zeer duur zijnde en de sociale lasten meer en meer ondragelijk, zodat de rentabiliteit van de schepen daardoor in het geirang komt.

Door de heer W. Claes, minister van Economische Zaken, werd als gevolg hiervan een nieuw initiatief genomen om te trachten daaraan te verhelpen.

Zijn bedoeling is over te gaan tot het onderzoek van de vooruitzichten op industrieel en commercieel vlak van de sector scheepsbouw, evenals van de maatregelen die kunnen overwogen worden om bij te dragen tot het herstel en behoud van de leefbaarheid op termijn van de industrie.

De minister meent daarom beroep te doen op de hulp en de technische bijstand van studiebureaus, die volgens hem reeds soortgelijke problemen van de scheepsbouw in de wereld hebben aangepakt en die volgens hem vertrouwd zijn met de Belgische toestand.

Een werkgroep onder de auspiciën van het Ministerie van Economische Zaken werd opgericht.

Het doel van die studiegroep is in de industrie, de sociale partners en de openbare instanties naar best vermogen voor te lichten betreffende de mogelijke toekomstige evolutie van de Belgische scheepsbouw.

Daar ook beoogd wordt, zowel de vooruitzichten op wereldvlak van vraag en aanbod als de huidige en toekomstige concurrentiepositie van ons land na te gaan, is het van belang dat men niet uit het oog verlieze, dat er kleine en grote werven bestaan, waarvan de laatste veel zwaarder administratieve lasten dragen. Verder dient er een onderscheid gemaakt tussen werven specifiek ingesteld voor de bouw van vissersvaartuigen, binnenscheepsvaart, kustvaart en grote wereldlijke vrachtvaart.

Verder is het te hopen dat deze werkgroep iets ernstigs en nuttigs weze en niet zal vervallen in allerlei administratieve rompslomp, wil men praktische resultaten bereiken.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Op de rol van de jongste Onderzoeksraad voor de Zeevaart stonden heel wat zaken; ondermeer een drietal uitspraken maar die kwamen niet tijdig klaar zoda, alles naar een volgende zitting werd verschoven.

De Raad behandelde wel enkele nieuwe overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel. Dit keer waren het schippers Moens en Tourlouse die zich moesten verantwoorden. Beiden gaven de feiten toe zodat rijkscommissaris Bentein tegen betrokken schippers een waarschuwing vorderde.

De Raad zette ook het onderzoek verder inzake het jammerlijk ongeval dat zich voordeed aan boord van de Z.405 en waarbij matroos

Felix Rombaut een blok van de blokkeninstallatie op de rug kreeg waardoor hij levenslang verlamd werd aan het onderlichaam. Voor de Raad bevestigde schipper Calus andermaal dat hij vóór de reis de attentie van de reder had gevestigd op slijtage van de veiligheidsinstallatie van de bokken. Gezien de werkhuizen op bewuste dag, een zaterdag, gesloten waren, werd de vervanging uitgesteld tot volgende reis. Helaas deed zich dan het jammerlijk ongeval voor. Rijkscommissaris Bentein is echter van oordeel dat schipper Calus niet helemaal vrijuit kan gaan, ondermeer omdat hij naliet een voorlopige versterking aan te brengen. Daarom wordt schipper Calus terzake betrokken.

FRANSE INDUSTRIEDIREKTEUREN IN BESCHULDIGING GESTELD VOOR ZEEBEZOEDLING

Nadat de vissers van de Seinebaai reeds sinds 1975 een procedure op gang gebracht hadden tegen de afvallozingen door bepaalde industrieën, werd eindelijk, meer dan 3 jaar later, op basis van de besluiten van een onderzoekscommissie, de directeur van de grote Thann en Mulhouse fabriek, evenals deze van de Produits Chimiques van Rouen en van de Rhône Poulenc Industrie van Grand-Quevilly, door de onderzoeksrechter van de gerechtelijke omgeving van Le Havre in beschuldiging gesteld.

Alhoewel beschuldiging nog niet gelijk staat met veroordeling, hebben de vissers uit de Seinebaai dit nieuws met grote voldoening ontvangen. Het bewijst dat de onderzoeksrechter voldoende elementen in het verslag van de deskundigen aanwezig acht, om tot een wets-overtreding op de bezoedeling en afvallozingen te besluiten.

Een eerste reactie kreeg men reeds van de directeur van de grote en machtige Thann en Mulhouse, die verantwoordelijk is voor het rode slijk voortkomende van het lozen van ijzersulfaten en fosfaten. Deze wijst er op, dat men met deze actie de streek economisch wenst te wurgen. Er werken inderdaad verscheidene duizenden mensen in deze fabriek en zelfs de syndikaten staan langs de kant van de directeur in deze zaak.

Een vorige uitspraak door een bestuurlijke rechtbank die de afvallozingen had verboden, werd door de prefekt vernietigd waardoor de Thann en Mulhouse ongestoord verder kon bevuilen. Intussen werd door de Raad van Staat waarbij de fabriek in beroep was gegaan, een voorlopige toelating voor afvallozing verleend tot de zaak ten gron-

de door een rechtbank zou behandeld worden. Nochtans moest de fabriek zijn afvallozingen van de helft verminderen. Volgens de directeur werd dit gedaan. Volgens het syndikaat van de betrokken vissers werd er intendeel nog meer afval geloosd! De inbeschuldigingstelling van de drie directeurs kan hen een boete kosten van 15 duizend B.fr.! Waarschijnlijk zal men het voor zo weinig niet laten. Intussen bestaan er nog zoveel mogelijkheden om in beroep te gaan en juridische achterpoortjes om een lozingsverbod op de lange baan te schuiven, dat het zeker nog jaren zal duren vooraleer een vonnis met kracht van gewijsde op de planken komt, en wie dan leeft, dan ziet.

Weetjes...

Vanaf 1 juli 1979 zal Zweden haar territoriale wateren uitbreiden van 4 tot 12 zeemijlen. De economische zone werd reeds tot 200 mijl uitgebreid.

De Deense vissers vragen aan hun regering tussenkomsten en steun omdat dit eveneens gebeurt of zou gebeuren in de omliggende landen. Dit drukt de prijs van de vis in deze landen waardoor de Denen een mindere uitvoerprijs bekomen.

De Deense visserij-industrie voorziet voor het jaar 1979 een verplicht ontslaan van 500 werknemers wegens de vangstbeperkingen.

Waar in 1977 de grote Westduitse hoogzevisserijrederij Nordstern A.G. uit Bremerhaven nog 6 pct dividend op het kapitaal kon uitkeren, wordt dit voor 1978 totaal niets. Ook voor 1979 zijn de vooruitzichten niet bijzonder goed.

In 1977 kreeg Nederland een speciaal maattjeskontingent van 1.500 ton toegewezen. Het is nu best mogelijk dat aan Nederland in het voorjaar 1979 een kontingent van 5.000 ton toegewezen wordt van de 50 duizend ton die voor vangst vrijgegeven zou worden.

Aan de AFZ Hamburg ontleenen we dat het afslagbureau op de Madrilense vismarkt het bezoek kreeg van 9 gemaskerde rovers die er met bijna 7 miljoen BF van

door gingen. De rovers zijn er met verscheidene wagens van door gegaan. Ze spraken Spaans met een eerder Arabische tongval.

Waar men bij ons een wimpel met een geschenk uitreikt voor de garniaalkoning die de meeste garnaal aangebracht heeft, krijgen in West-Duitsland, de betrokken schippers, hetzij een «gouden kabeljauw», «gouden schol», enz. Men zou dus aan onze garniaalkoning zoiets als een «gouden-garnaal» kunnen uitreiken.

Uit Lorient is de 43-meter hektreiler «Gravigne» naar Plymouth vertrokken waar hij dienst zal doen als biologisch onderzoeksschip. De «Gravigne» kwam in 1974 in de visserij en is voorzien van een motor van 1400 PK. Het schip werd verkocht omdat de rederij failliet is gegaan. Een andere hektreiler werd een jaar eerder reeds aan een IJslandse rederij verkocht.

De landbouwcommissie van het Europees parlement heeft de oprichting van een controle-organisatie voor de gemeenschapswateren voorgesteld. Nu wordt de controle op de visserij uitgevoerd door de nationale wachtschepen, behalve bij ons die hiervoor nog altijd op Sinterklaas betrouwen.

In Frankrijk wordt er nogmaals op gewezen dat men liefst uit de buurt vist van onderzeese kabels omdat deze onder elektrische stroom staan en een gevaar vormen bij het opvissen of bij het beschadigen. Er bestaat ook een boete op het beschadigen van de onderzeese kabels.

Om de verlaging van de tarieven van het vervoer op zee op te vangen, heeft een Franse rederij de Franse bemanningsleden vervangen door Filipijnen. De staf blijft echter Frans. Als het zo doorgaat worden het eerlang allen vrachtschepen onder goedkope vlag.

De kleine Franse werven hebben bij minister Le Theule geprotesteerd over het feit dat Poolse scheepswerven de goedkeuring krijgen om vissersvaartuigen voor Franse reders te mogen bouwen zonder dat dit voor deze laatste afschaffing betekent van de staats-tussenkomsten en faciliteiten vanwege het bouwen in het buitenland. In België zou dat niet waar zijn, zo de schepen niet gebouwd worden op een werf van de EEG.

De nieuwe kaart der Vlaamse Banken

VERKRIJGBAAR

op de drukkerij

« NIEUWSBLAD VAN DE KUST »

en

« HET VISSERIJBLAD »

H. Baelskaai 30, Oostende
Tel. (059) 32.11.13 49

(6246N-8187V)

VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN

Wordt onze kust door de afvallozingen van Franse kernfabriek bedreigd?

Er is niet alleen in Frankrijk in bepaalde middens grote beroering ontstaan in verband met de afvallozingen van de kerncentrale van Gravelines maar ook en voor in eigen land op de Westkust, gaan er bezwaren en protesten op.

De afvallozingen van de betrokken fabriek zouden inderdaad tot in een straal van 60 km hun invloed doen gelden op het biologisch leven in zee zodanig, dat dit tot Oostende kan reiken. Bevreemdend, om niet een krasser woord te gebruiken, is dan ook het uitblijven van enige officiële Belgische reactie of enig verzoek om opheldering. Niettegenstaande de fabriek op Franse bodem staat, mag dit zeker geen aanleiding geven tot bevuilding en bezoedeling van de wateren van de gebuur. Zoals altijd is de visserij echter het stiefkind. In ons land komen tussenkomsten ten voordele van de visserij toch zo tergend langzaam op gang. Dit hebben we kunnen vaststellen onder meer in verband met de zand- en grintwinnings, waarbij de Vlaamse visserij van het kastje naar de muur gezonden werd. Dit stelt men vast, waar men de regering om een beschermingsvaartuig vraagt om buitenlandse overtreders die tot onze kust, de vis komen wegstropen, vooral dan in de periode dat wat tongen onder de kust zitten, te kunnen in overtreding nemen of minstens buiten onze territoriale wateren te houden. Dit stelt men vast in de zaak VOZOR tegen wier nutteloos bestaan reeds jarenlang gekampt wordt, waardoor miljoenen door de visserij en koopvaardij betaald, nutteloos liggen te verkommern, alleen maar om enkele beheerders en profijt-trekkers uit deze instelling van nut te zijn. We gaan dan ook terug uitkijken naar de reactie van onze Westkust met een onvermijdelijke weerslag op de fauna en flora van onze kustwateren. We kunnen dit evengoed als terroristische infiltraties van onze territoriale wateren aanzien. In Engeland krijgen de vissers die in hun uitbatingsmogelijkheden getroffen worden door de petroleumwinning in de Noordzee, of die gescheurde netten oplopen door ijzer- en schrootafval voortkomende van de booreilanden, een zekere vergoeding uitbetaald uit een compensatiefonds door de petroleumontginners samengesteld. We menen dat

men minstens tot éézelfde regeling zou moeten overgaan, wanneer onze kustvisserij in haar visserijmogelijkheden beperkt of beknot wordt. Graag zouden we eens willen vernemen wat de regering reeds gedaan heeft in dit verband, of zij reeds stappen heeft aangewend bij onze gebuur of minstens wat de inzichten zijn van onze regerders. Het gaat tenslotte om het brood van onze Vlaamse kustvissers. En wat heeft de Rederscentrale al gedaan om daarop te wijzen en te wijzen op discriminatie in EEG verband.

Niettegenstaande wij als eerste bekommernis de belangen van onze visserij moeten voor ogen hebben, moeten we er toch ook op wijzen, dat poeristisch gezien, de bezoedeling van onze kust toch ook een zeer nadelige weerslag kan hebben op het toerisme en meer bijzonder te De Panne, Koksijde, Oostduinkerke enz... Ook dit mag wel eens nader door onze verantwoordelijken bekeken worden.

Een ander loonstelsel voor de Franse verre-visserij

De Franse tropikale tonijnvloot ligt sinds 22 januari terug stil te Concarneau in de Golf van Guinée. Dit gebeurt op last van het Frans syndicaat dat een ander bezoldigingsstelsel in voege wenst te zien treden, ook al wordt het syndicaat hier niet onverdeeld door de vissers zelf gevolgd. Tot nog toe is er in deze visserij een stelsel van toepassing waarbij de vissers eveneens moeten tussenkomen in de kosten. Volgens de syndikaten is dit moeilijk overzichtelijk en gaan daarbij de uitbatingskosten in de laatste jaren gevoelig de hoogte in.

Dit laatste argument horen we niet dikwijls vanwege de syndikaten, maar nu dat het voor hen te pas komt, gebruiken ze dit argument toch. Wat de syndikaten nu wensen is een voldoende loon voor de vissers die hen zelfs bij geringe vangst in staat stellen een gewaarborgd inkomen op te strijken. Of dit bij geringe vangst de mogelijkheden van de rederijen niet te boven gaat, is hun minste zorg, alhoewel ze hier zeker oog voor zou-

den moeten hebben omdat dit ten slotte de werkverschaffing van hun leden zou kunnen in gevaar brengen.

De voorstellen van de syndikaten zijn een gewaarborgd vast loon ten bedrage van 125 duizend B. fr. per semester verhoogd met een premie op de vangst. Deze premie zou slechts voor 6 maand geldig zijn en om deze periode aan heraanpassing toe zijn. Met inbegrip van deze premie zou het jaarlijks loon van een visser aan boord van de tonijn schepen iets meer dan 700 duizend B. fr. bedragen omdat de syndikaten deze premie eisen op een aanvoer van 3000 ton ongeacht hoe groot de werkelijke aanvoer ook is. De rederijen willen slechts een premie waarborgen op 2000 ton en op een hoger aanvoer wanneer deze er werkelijk is. Feitelijke zekerheid zouden de matroosvissers dan slechts op een jaarwedde van 430 duizend B. fr. hebben, maar met een kwasi zekere toeslag omdat de werkelijke aanvoer immer boven deze 2000 ton ligt. De rederijen willen zich echter beveiligen tegen onvoorziene tegenvallers omdat dit wel eens zou kunnen leiden tot staking van betaling en tot het failliet van de rederij. Gezien er tot geen overeenkomst kon gekomen worden, hebben de syndikaten besloten de staking verder door te zetten. Een woordvoerder van de rederij verklaarde dat een gewaarborgd loon van iets meer dan 700 duizend B. fr. voor een matroosvisser, een te gewaagd risico is voor de rederij en ook de stimulans zou ontnemen aan de visser om voor een zo groot mogelijke aanvoer te zorgen. Veel of weinig vangst zou geen verschil maken in het loon van de opvarende bemanning en het kan wel voor de hand liggen, dat men minder beziel wordt om het onderste uit de kan trachten te halen. De werklust zou zeker kunnen lijden onder deze onverschilligheid en onder de zekerheid van een praktisch zelfde verdienste omdat 3 duizend ton tonijn een hoog cijfer is dat men slechts mits een volledige inzet kan voorbij stevenen. De syndikale bonzen wamen zich al in Rusland, met dien verstande dat zij zelf geen risico's lopen! Ondertussen liggen honderden miljoenen aan investeringskapitalen werkloos stil, hetgeen waarschijnlijk de koude klederen van de syndikale bonzen niet raakt. Straks kan men dan terug manifestaties gaan inrichten omdat sommige rederijen hun schepen aan het buitenland verkopen waardoor zoveel zeejobs verloren gaan. De syndikaten zijn gewoon om terzelfdertijd koud en warm te blazen en in bepaalde gevallen de ruiten van hun eigen verzekeringen in te gooien. Het zijn inderdaad niet de mensen met de beste kennis die de belangrijkste posten in het syndicaat innemen, maar de grootste en grofste roepers en oproermakers. Als men van deze mensen enig economisch en beleidsinzicht moet verwachten, kan men eerder de pot op.

DE AFNEMERS

TREKKEN ZELF HUN PLAN

Tot nu toe hebben de maatregelen die men in de visserij heeft genomen zich altijd beperkt tot de aanvoersector. Aldus de kwoterings, de beperkingen, de sanering, de slooppremies, enz... Opvallend is daarbij dat men de afnemers maar aan hun lot overlaat in een absoluut overbloemd „laissez faire, laissez passer”. Vooral in Engeland en Nederland is hier wel enige reactie op gevallen, dit wat de verwerkingsbedrijven betreft. Uit Groot-Brittannië, vooral dan in de zwaar getroffen havens van Fleetwood, Hull, Grimsby en Aberdeen komt hieromtrent toch wel enige kritiek los. Verscheidene van deze verwerkingsbedrijven dienen heel wat werknemers te ontslaan, vooral dan in de haringverwerkende industrie. Nu is men in Groot-Brittannië van plan om ook maar eens protestakties, op touw te zetten en bij de overheid en regeringskringen aan te dringen op begrip en steun. Hierbij komt nog, dat zowel de haringverwerkende industrie als de visser zelf, het lange wachten op een betere haringtoekomst moe beginnen te worden. Met andere woorden, men begint ongeduldig te worden en dit ongeduld is doorgaans het begin van, soms wel ondoordachte acties, alhoewel we hier de acties, na jaren geduld toch ook weerom niet met het predikaat van ondoordacht moeten betitelen. In overeenkomst met de haringvissers zal het haringverwerkend bedrijf

vooral aandringen op een voorzichtig toekennen van haringkontingenten en op de verspreiding over meer jaren van het herstel van de haringstock. Dit is trouwens een geluid dat we reeds vroeger hoorden, onder meer in Nederland, waar men ook meer oog had voor een langzamer herstel van het haringbestand, waardoor men het bedrijf niet zo sterk met de rug tegen de muur dringt. Inderdaad kon het middel hier wel eens veel kwaad aan de kwaal toebrengen, in die zin, dat een plots hernemen van de haringvangsten, een fiasco zou kunnen worden omdat men de afnemers, in casu de verwerkingsbedrijven heeft doen verdwijnen. Men ziet dus dat een probleem nooit van één kant dient benaderd en opgelost te worden, maar dat hiernaas doorgaans verschillende en verscheidene facetten vast zitten, die nauw in elkaar verweven zitten en die men niet straffeloos afzonderlijk behandelt. Ook in het tijdelijk en volledig uitschakelen van de haringkontingent zit een gevaar. Deze kan inderdaad het haring-eten verleerd hebben en intussen nieuwe en andere eetgewoonten aangeleerd hebben. We menen dat men echt wat meer belang aan dit probleem zou moeten hechten, opdat men, bij een plots vrijgeven van belangrijke kontingenten haring, niet voor afzetproblemen zou staan, die zwaar zouden drukken op de prijsvorming bij de aanvoer.

REDERS
LEEST UW
VAKBLAD

KORTE BERICHTEN

Frankrijk

DUBBELE BOTSING TUSSEN EEN VRACHTWAGEN EN EEN... VAARTUIG

Te Rouen in Frankrijk was men getuige van een dubbele botsing tussen een zware vrachtwagen met aanhanger en een vaartuig aan de kade. De vrachtwagen die loodrecht op de kade stond kwam op zeker ogenblik in beweging en ging recht op het vrachtschip aan. De chauffeur die op het laatste ogenblik nog in zijn kabien sprong, kon het gevaarte niet meer doen stoppen en de auto kwam in botsing met het schip waarbij de kabien boven het water bleef hangen tussen schip en kaai.

De pompiers werden verwittigd die met hun kraan van 30 ton de kamion weer op de vaste bodem zetten. Toen men zich reeds geluk wenste om de gelukkige afloop, ging de wagen opnieuw aan het rollen en sleepte de pompierskraan mede. De wagen botste tegen de boeg van het schip en plonsde vandaar in het water, terwijl de kraan in de zware meertouwen bleef hangen. Men was nu verplicht beroep te doen op een privaatsmaatschappij om de kraan van de pompiers en de vrachtwagen (zonder aanhanger) terug op de kade te krijgen. Van een gecoördineerd optreden gesproken!

Amerika

EEN 48 M. U.S.A. DIEPVRIES HEKTREILER VAN 210 MILJOEN B.F.!

In de Verenigde Staten wordt een diepvries-hektreiler van 48 meter gebouwd voor een kostprijs van... 210 miljoen B.F. Het is duidelijk, dat voor een dergelijke prijs men kan verwachten dat het vaartuig van de modernste apparatuur voorzien is en met de laatste technische snufjes uitgerust. Het vaartuig zal aan diepzeevisserij doen in de Stille Oceaan ter hoogte van Alaska en in het bijzonder op bodemvis. Pogingen om de U.S.A.-diepzeevisserij van de grond te laten komen, hadden tot nog toe het verhoopte succes niet gehad.

Met de 200 mijlsuitbreiding van de visserijlimieten vóór de kusten van de Verenigde Staten en Alaska, waardoor er een kolossaal groot vangstgebied vrij komt, meent men nu meer succes te zullen hebben. Het is een privaat initiatief en wel één der grootste wat het ingebracht kapitaal betreft. Het vaartuig wordt aangedreven door twee Caterpillar motoren, die samen een kracht van 2.250 PK ontwikkelen.

Canada

HET ZALMPROBLEEM VOOR CANADA

Ook aan de andere kant van de Atlantische Oceaan kent men zijn visserijproblemen. Canada, één van de grote zalmvisserijlanden, meent dat deze visserij dient beperkt te worden voor de bescherming van deze soort. Dit was tenslotte de inhoud van de toespraak die de Canadese minister van visserij, de heer Romeo Leblanc hield te Edinburg een paar maanden terug op het internationaal symposium van de Atlantische zalm.

Volgens de heer Leblanc moeten alle landen daar achter staan want het helpt niet wanneer één land beperkingsmaatregelen uitvaardigt waarvan de andere landen profiteren om meer zalm te vangen. De zalm is inderdaad een vis die niet ter plaatse blijft. In Zuidwest Newfoundland werd door Canada de zalmvisserij met het driftnet voor goed gesloten terwijl de commerciële zalmvisserij in de riviermondingen van Nieuw-Brunswick en Quebec eveneens verboden werd. Sinds 1972 werden aldus door Canada zowat 700 vissers vergoed voor het verlies van hun zalmrechten.

De Canadese ministers wenst het nemen van 'n drastische maatregel door de betrokken landen, namelijk in de zin van het haringverbod in onze gemeenschapswateren. Of de landen echter zo ver over de brug zullen komen is nog ver van zeker.

gen, dank zij de aanwending van het verwarmd afvalwater van een elektrische kerncentrale. Hij heeft hiervoor een twaalfal tanks met een 50 duizend literinhoud in uitbating en heeft nu voor de eerste maal mooie paling naar Nederland uitgevoerd. Het afvalwater dat hem bereikt, heeft nog een temperatuur van 15 tot 30 graden Celsius naar gelang het tijdperk van het jaar en dit zou ideaal zijn voor de palingkweek. Hij koopt de kleine aaltjes die nog geen gram als gewicht halen, per kgr en na een kweektijd van 16 maanden hebben zij reeds een gewicht van 200 gram. Vroeger ging de paling op de lokale markt maar nu zit er ook al uitvoermogelijkheid in. De zaak is wel renderend voor diegenen die kweekonderinding hebben opgedaan. Het is nu reeds het tiende jaar dat de Brit zich op de palingkweek toelegt.

LANGZAME OMSCHAKELING VAN DE BRITSE VISSERSVLOOT

In Fraserburgh kwam een nieuwe seinetreiler aan de bijna 42 meter «King Cross». Dit vaartuig dat slechts enkele jaren oud is, werd tweedehands in Noorwegen weggekocht met het doel voorlopig op de makreel te gaan vissen op de zuidkust van Engeland voor Cornwall. Het vaartuig gebouwd in 1975 is uitgerust met een motor van 1650 pk. Met deze nieuwe aanwinst voor Fraserburgh telt men daar reeds 10 seinetreilers. Al met al, ziet men in Groot-Brittannië een langzaam evolutie tot stand komen, waarbij de Britse vloot omgeschakeld wordt naar middenslagtreilerij, terwijl de diepzeevissers, hetzij naar het buitenland verkocht, hetzij stilgelegd worden, hetzij omgebouwd tot bevoorradingsschepen voor de zich uitbreidende oliewinnende industrie in de Noordzee.

Groot-Brittannië keert zich dus naar de eigen wateren en dit is onder meer ook de reden, in het licht van deze evolutie, waarom men tracht een eksklusieve eigen 50 mijlszone te bekomen voor de nationale visserij, of minstens bepaalde voorrechten voor de Britse vissers.

Engeland

AANWENDING VAN VERWARMD AFVALWATER VAN KERNCENTRALE VOOR PALINGKWEK

Een Britse visfarmkweker op paling kan op goede resultaten bo-

EERSTE NIEUWE KOTTER IN HET NEDERLANDSE DEN HELDER SINDS JAREN

Na 4 jaar van sanering, verkoop aan het buitenland en van beperkingen in de visserij, is voor de eerste maal een nieuw vaartuig de vloot van Den Helder komen vervoegen. Het gaat om de HD 25 „Ennie en Appie” van de reder J. Backer en Zonen. Het vaartuig werd gebouwd te Stellendam. De afmetingen zijn: lengte 39,80 m, breedte 8 m en hoogte 4,70 m. De hoofdmotor is een Bolnes van 1.500 PK en hulpmotoren een Scania van 275 PK en een DAF van 70 PK. De schroef is een vierbladige nickel-aluminium-bronzen schroef met een diameter van 2,70 m, draaiend in een straalbuis. Het schip is uitgerust met een zender/ontvanger, een Sailormarifoon, 2 Furuno-radars, een automatische piloot, een Simrad-echolood en een Simrad-radar, een Decca-navigator en trackplotter. Er is een hydraulische stuurmachine, een pneumatische vislier, een Pleuger-boegschroefinstallatie, een ankerlier, een volautomatische koelinstallatie, een volautomatische scherfijmsmachine, 2 Ervo-luchtcompressoren, een zoetwaterhydrofoorinstallatie, een pneumatische vetpomp en een elektrische visspoel-

machine. De elektrische installatie bestaat uit een 380/220 volt draaistroom met een Indar-generator van 145 Kw en een Indar-generator van 45 Kw.

Zoals we het vroeger reeds uitdrukten, heeft een moderne kotter thans veel weg van een drijvende machinekamer waar bepaalde bemanningsleden tevens electro-technicus dienen te zijn. We vragen ons af of de visserij scholen deze evolutie kunnen volgen, waarvoor zij dan minstens over deze nieuwe technische apparaten voor de praktische leergangen dienen te beschikken. Dit zal wel voorlopig een ijdele wens blijken te zijn en we menen dat, voor de behandeling van al deze nieuwe en moderne apparatuur men ten slotte zal aangewezen worden op afgestudeerde technici, die dan nog bijzondere leergangen zullen moeten volgen voor de bediening en eventuele herstellingen van deze apparatuur en uitrustingen. De bediening van apparatuur kan men ten slotte wel door handeling bijbrengen, maar wij menen dat die kostelijke apparatuur meer vergt dan de kennis van de bediening alleen.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

VISSERIJONDERZOEK IN BELANG VAN HET VOORTBESTAAN ONZER VISSERIJ

We hebben er reeds dikwijls op gewezen dat het Visserijonderzoek in België nog veel te wetenschappelijk wordt doorgedreven en veel te weinig in verband staat met de praktijk.

Er worden door ons Rijksstation proefschriften van onderzoekingen van allerlei aard uitgegeven die veel te veel wetenschappelijke termen bevatten en te weinig aangepast zijn aan de volkstaal van onze bedrijfsmensen in zoverre dat ze hun doel missen.

Ter gelegenheid van het 25 jarig bestaan van de school voor de Zeevisvaart «Jan van den Berg» te Urk, werd 'n gedenkboekje uitgegeven, waarin daarover door de directeur van het Hollands Rijksinstituut voor Visserijonderzoek, de heer K.H. Postuma een belangwekkende bijdrage werd neergepend welke we hierna graag weergeven in de hoop dat het een nuttige voorlichting weze voor onze vissers.

Het luidt :

Door de minister van economische zaken werd in het begin van deze eeuw de bioloog Dr. P.P.C. Hoek aangesteld om hem in visserijzaken van advies te dienen. Om dit advies te kunnen geven, of zoals dat deftig heet, om bouwstenen te kunnen leveren voor het beleid van de Minister moest Hoek biologisch onderzoek gaan verrichten aan visbestanden.

Het was aanstands duidelijk dat er zoveel problemen waren dat Hoek, die overigens voortreffelijk werk heeft geleverd, dat alleen niet aan kon. Uit de aanstelling van de heer Hoek is in de loop der tijden het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek ontstaan dat nu met een honderdtal medewerkers in een laboratorium te IJmuiden is gehuisvest. De taak van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek (R.I.V.O.) is in feite nog steeds hetzelfde als die van de heer Hoek, zij het dan dat ze nu de Minister van Landbouw en Visserij moet adviseren inzake zijn beleid ten aanzien van de visserij. Welke maatregelen kan een Minister van Landbouw en Visserij nemen waarbij het visserijonderzoek hem van advies kan dienen ?

Welnu, de Minister kan zodanige maatregelen treffen, dat de visstand, waaraan de visserij haar bestaan ontleent, doelmatig wordt beheerd.

De noodzaak voor een doelmatig beheer van de visstand werd het eerst onderkend door de vissers zelf, niet in tijden van voorspoed met overvloedige vangsten, maar gedurende perioden waarin de vangsten voortdurend afnemen.

De bioloog Hoek werd aangesteld in de periode van afnemende zalmvangsten op de Rijn. Men maakte zich zorgen over de toekomst van de zalmvisserij. Toen men naar de oorzaak ging zoeken bleek dat de visserij zelf de oorzaak was van de achteruitgang. Te intensieve visserij, door invoering van de stoomdraaispillen met behulp waarvan gehele rivierarmen met grote zegens konden worden dichtgezet en afgevisd en die aanvankelijk een grote vangst leverde was de oorzaak van de achteruitgang van de zalmstand. Daarna, als klap op de vuurpijl, verhinderde de verstuwung der bovenrivieren en het opgraven van de grintbedden waardoor de paaigebieden voor de zalm werden vernield, een voldoende produktie van broed. De zalmstand op de Rijn stierf uit, en daarmee verdween de zalmvisserij uit Nederland.

Concurrentie tussen de vissers onderling, door het invoeren van steeds meer en efficiënte viseenheden, en het verstoren van het milieu in allerlei opzichten door de mens maken het noodzakelijk dat de visserij moet worden gereguleerd en dat het milieu in de ruimste zin zorgvuldig wordt bewaakt.

Bij een doelmatig beheer van de visstand wordt er naar gestreefd om onder de heersende natuurlijke omstandigheden een zo groot mogelijke blijvende vangst van de visstand te maken. Deze vangst noemt men de optimale vangst. Om aan te kunnen geven hoe men de optimale vangst bereikt, moet men beschikken over een grote hoeveelheid kennis inzake de biologie van de verschillende vissoorten waaruit de visstand bestaat.

De optimale vangst, wat is dat ? Het is zeker niet de grootste vangst die men in een kort tijdsbestek, bv. een jaar, uit zee kan halen,

maar wel de grootste vangst die men in de lengte der dagen onder gelijk blijvende omstandigheden kan opvissen.

Voor een gezonde visserij is het groot belang de visstanden in zee en ook in de binnenwateren, o.a. het IJsselmeer, optimaal te bevissen. De vangsten zullen dan van jaar tot jaar weinig uiteenlopen, wat gunstig is voor de prijsvorming van de vis. Door middel van biologisch, mathematisch en statistisch onderzoek is het thans mogelijk om aan te geven onder welke voorwaarden men een visstand bestaande uit één soort optimaal kan bevissen. Deze voorwaarden worden nagestreefd door middel van minimummaten op vis, maaswijdte voorschriften en in de laatste jaren ook door het opleggen van quota.

Zoals bekend mag worden verondersteld dat de visstand is opgebouwd uit populaties (groepen) van verschillende soorten vis. Iedere populatie bestaat op haar beurt uit jaarklassen van verschillende ouderdom. Deze jaarklassen worden als ze het leven gegeven wordt, ieder jaar ouder en groeien daarbij, anders dan bij de mens, hun hele leven door. De mate waarin een vis in gewicht per jaar toeneemt is afhankelijk van de soort en de leeftijd. Alle soorten hebben echter gemeen dat de groei het eerste jaar het snelst is. Bijzonder snelle groeiers, in hun eerste levensjaren, zijn de haring en makreel, terwijl soorten als schol en tong een veel gelijkmatiger groei vertonen. Terwijl de vissen groeien en ouder worden, verdwijnen er van nature door ziekte en vraat van andere vissen ieder jaar een aantal exemplaren. Dit heeft tot gevolg dat een jaarklasse eerst zeer talrijk is, maar in totaal slechts een gering gewicht heeft. Het gewicht van de jaarklasse zal ondanks het afnemen van het aantal individuen steeds toenemen, omdat de gewichtstoename van de overlevende vissen het verlies aan gewicht van de gestorven exemplaren overtreft.

Op een zeker ogenblik zal de gewichtstoename door de groei het verlies door sterfte niet meer kunnen bijhouden en de jaarklasse zal daarna in gewicht teruglopen. Dit is het moment waarop de jaarklasse zijn grootste gewicht bereikt.

Voor het uitvoeren van optimale visserij is de leeftijd waarop het maximale gewicht van de jaarklasse wordt bereikt erg belangrijk. Er zijn echter nog meer zaken van belang : de grootte (de sterkte) van de jaarklasse, het aantal vissen waaruit zij bestaat, speelt ook een grote rol. De sterkte van de jaarklassen is ieder jaar verschillend en men spreekt dan ook van sterke en zwakke jaarklassen. Een voorbeeld van extreem sterke jaarklasse bij de tong is de jaarklasse 1963 en voor een extreem slechte jaarklasse voor de tong de jaarklasse 1974. Verder is het van belang dat de stand van oudere vissen, die onder natuurlijke omstandigheden voor de voortplanting moeten zorgen, voldoende groot is om een jaarklasse van normale sterkte te kunnen voortbrengen.

Via biologisch onderzoek probeert men voor iedere vissoort gegevens te verzamelen benodigd voor het bepalen van deze drie belangrijke punten : leeftijd, max. gewicht van jaarklasse, grootte van de ouderstand voor normale produktie van jongeren, fluctuaties jaarklassterkte.

Men moet per vissoort de stand zodanig bevissen dat men zo dicht mogelijk vist bij het punt waarbij het maximale gewicht van de respectievelijke jaarklassen wordt bereikt. Men moet de vissen dus niet te jong en niet te oud wegvissen, rekening houdende met het feit dat slechte en goede jaarklassen elkaar afwisselen, zodat de vangst van een goede jaarklasse die van een slechte jaarklasse in de komende jaren moet kunnen compenseren, terwijl men ook niet zoveel moet wegvangen dat door een te klein worden van de stand van oudere vissen de produktie van jong broed in gevaar komt.

Niet alleen door middel van de door biologen verzamelde gegevens en met behulp van door wiskundigen ontworpen rekenmodellen is dit per vissoort te berekenen.

Hiervoor zijn ook gegevens betreffende de visserij zelf nodig. Gegevens betreffende de grootte en de samenstelling van de vangsten met daarbij opgaven van de tijd en de positie van de vangsten en het aantal visuren met de kracht van het schip. Verder zijn er nog gegevens nodig om de sterkte van de toekomstige jaarklassen tong, schol, kabeljauw en haring te kunnen schatten, dit gebeurt door middel van uitgebreide internationale proefvisserijen. Met het verzamelen van al deze informatie en het uitwerken daarvan is men op het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek druk bezig.

(vervolg blz. 8)

(Vervolg van blz. 7)

Ondanks het feit dat biologen in Nederland, maar niet alleen in Nederland hun respectievelijke ministers verantwoordelijk voor de visserij voortdurend van advies hebben gediend voor het bereiken van een doelmatig beheer van de visstapels, verkeert thans de visserij en met name de Nederlandse visserij in de Noordzee in moeilijkheden.

Door middel van het instellen van internationale organisaties o.a. de Noord-Oost Atlantisch Visserij Conventie heeft men getracht de visserij te reguleren door maaswijde voorschriften, maten op vis en bijvangstregelingen, dit is niet voldoende geweest. Met het instellen van de quotering is men te laat gekomen, zeker voor de haringvisserij, en men heeft als laatste redmiddel de visserij op haring in de Noordzee moeten stoppen.

Hierboven is gezegd dat het vooral de Nederlandse visserij, en vooral de haringvisserij, niet naar wens gaat. Als men kijkt naar de totale opbrengst van de Noordzee in de periode na de Tweede Wereldoorlog, zal men moeten constateren dat de totale produktie in dit zeegebied toegenomen is van ca. 1.500.000 ton in de vijftiger jaren tot ca. 3.000.000 ton in de zeventiger jaren. Men kan dus moeilijk zeggen dat de Noordzee geen vis meer produceert en er moeten dus ook visserijen zijn die het zeer goed gaat. Wat is nu het geval? Bekijkt men de samenstelling van de vangst dan is het duidelijk dat het vangstaandeel van de op industrie gerichte visserijen voortdurend is toegenomen, en die

van op consumptie gerichte visserijen is afgenomen. De vangsten van haring, makreel, rondvis en tong zijn gedaald, terwijl de vangsten van kevers, sprot en zandspiëring zijn gestegen. Door de zeer intensieve visserij, met name op haring en makreel, is er een visstand van ca. 3.000.000 ton op plankton en vislarven azende vis uit zee verdwenen. Dit heeft gevolgen gehad voor de visstanden die concurrentie ondervinden van haring en makreel. De standen van sprot, zandspiëring en kevers zijn aanzienlijk vergroot, ook de scholstand is toegenomen ondanks de intensieve visserij op deze vissoort.

De les die men hieruit kan leren is dat men bij het geven van adviezen voor een doelmatig beheer niet kan volstaan met het geven van adviezen per vissoort, maar dat deze adviezen afgestemd dienen te zijn op de totale samenstelling van de visstand. Voor dit doel is men thans bezig de zogenaamde multispecies theorie te ontwikkelen, waarvoor de onderlinge samenhang van de in zee voorkomende vissoorten wordt onderzocht. Het blijkt dat de vissoorten onderling leven in een scherpe concurrentie wat betreft voedsel en dat zij elkander daarenboven in de verschillende levensstadia ook nog kunnen opeten. Veel onderzoek zal nog verricht moeten worden voor men over alle gegevens beschikt om dit zogenaamde multispecies model te kunnen verwerken.

Bovendien is het noodzakelijk dat men het er internationaal over eens gaat worden op welke wijze men de visstanden in zee wenst te exploiteren en te beheren. Wenst men in de toekomst geheel voor de industrie of geheel voor de consumptie te vissen? Of denkt men aan een beleid dat erop gericht is om zowel de industrievisserij als de consumptievisserij naast elkaar te kunnen laten voortbestaan? Moet men de haringstand en de makreelstand weer zo groot laten worden als in de jaren vijftig, met het risico dat de scholstand in de centrale Noordzee en de kabeljauwstand in de zuidelijke Noordzee weer in grootte zullen afnemen?

Hoe het ook zij, het onderzoek is er om zodanige adviezen te verstrekken dat de bestuurders, internationaal en nationaal, maatregelen kunnen treffen om de visserij te verzekeren van een rendabel bestaan. De visserij kan hierbij daadwerkelijk mee helpen door positief te staan ten opzichte van het onderzoek en hieraan waar nodig medewerking te verlenen.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Dienst voor de Zeevisserij Oostende

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

SOORTEN	Gewicht	1976 Waarde	G.P.	Gewicht	1977 Waarde	G.P.	Gewicht	1978 Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelv. v. vis.	16.278	479.710	29,46	12.638	442.655	35,02	8.400	262.933	31,30
andere schelv.	24.051	2.187.807	26,02	44.749	1.209.430	27,02	30.518	948.474	31,08
Kabelj v. vis.	20.549	828.170	40,30	29.476	1.048.260	35,56	45.442	1.187.658	26,14
andere kabelj.	219.389	8.402.850	38,30	1.470.500	33.295.001	22,64	1.040.986	31.248.564	30,02
Koolvis	80.516	2.187.350	27,16	53.945	1.838.370	34,07	58.815	1.568.730	26,67
Wijting	212.079	4.552.392	21,46	337.643	5.263.253	15,58	355.457	6.211.319	17,47
Schol	340.869	7.123.146	20,89	503.035	9.915.628	19,71	348.017	8.895.683	25,56
Roggen	162.771	3.773.942	23,18	129.909	4.023.112	30,96	105.891	4.053.415	38,28
Noorse schelv.	156.102	4.475.066	28,66	87.929	3.490.220	39,69	102.991	3.965.950	38,51
Andere	534.276	20.129.704	37,80	702.790	21.249.795	30,23	576.335	22.431.438	38,92
TOTAAL :	1.826.880	54.140.137	29,67	3.372.614	81.775.724	24,24	2.672.942	80.774.164	30,22
b) Tong	237.659	38.512.041	162,12	342.971	47.428.099	138,28	240.985	39.383.913	163,43
TOTAAL DEMERS. VIS :	2.064.539	92.652.178	44,87	3.715.585	129.203.823	34,77	2.913.927	120.158.077	41,24
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	485.950	5.091.204	10,47	410	10.562	25,76	—	—	—
Sprot	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Overige	552	11.380	20,61	76	1.570	20,65	497	6.790	13,66
TOTAAL PELAGISCHE VIS	486.502	5.102.584	10,48	486	12.132	24,96	497	6.790	13,66
3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN									
Garnaal	112.052	6.940.392	61,93	17.192	2.497.838	145,29	22.716	2.556.920	112,56
Noorse kreeft	9.630	969.330	110,65	25.829	3.329.640	128,91	20.499	2.917.180	142,31
Overige	120.523	2.132.836	17,69	114.172	3.009.650	26,36	98.404	2.429.650	24,69
TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN	242.205	10.042.558	41,46	157.193	8.837.128	56,21	141.619	7.903.750	55,81
ALGEMEEN TOTAAL	2.793.246	107.797.320	38,59	3.873.264	138.053.083	35,64	3.056.043	128.068.617	41,91

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

(2) voorlopige cijfers.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Vrijdag reeds zetten zeven schepen hun vangst op de Oostendse markt. Maandag kregen we dan dertien schepen aan de afslag om dinsdag te eindigen met één enkele vangst. Veel vis is er dus niet geweest al was er wel genoeg op de maandagmarkt. Toen viel vooral de grote vangst «bonen» van de O.317 op. Er werden inderdaad meer dan 1000 bennen van die soort door dit vaartuig in de markt gezet. De vraag was groter dan verwacht want waar anders bij een aanvoer van 800 bennen de prijs al naar het opvangpeil duikt, was zulks dit keer niet het geval. Er werd inderdaad tussen 27,80 en 33 F het kg betaald voor deze soort. Minder goed verging het blauwe leng die terugviel van

40 naar 27 F het kg in één en dezelfde beurt. Kabeljauw en gul waren nog goedkoper terwijl schelvis duidelijk minder hoge prijzen dan anders scoorde. Toch werd het nog een erg mooi resultaat voor de O.317 die met zowat 2250 bennen een opbrengst bereikte van 2 milj. 894.000 F.

De gulprijzen hebben het iets beter gedaan dan de voorgaande weken. Wat wijst op een normalisering van de vraag nu de leurahandel weer normaal kan werken. Toch is kabeljauw nog steeds goedkoop, er wordt nauwelijks 40 F het kg voor betaald. De gulprijs lag tussen 22 en 39F met dinsdag een fikse stijging. Wat overigens niet verwonderlijk is gezien er maar één schip op de markt was.

Voor de O.114 was het trouwens helemaal een meevaller aangezien ook schol, platjes, wijting en rode knorhaan duurder verkocht werden. Die rode knorhaan haalde zelfs tot 60 F, de kleine tot 41 F het kg. Voor schol werd tussen 20 en 25 F gegeven en wijting noteerde tussen 17 en 26 F. Kleine wijting werd zeer vlot verkocht, aan de uitvoer.

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER/ FOLKESTONE UURTABEL DER OVERVAARTEN

Uurtabel der overvaarten voor de week van 11 tot 17 februari 1979.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
Dagelijks te 1.30 7.35 10.05 14.40.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 17.15 20.15.
Op 11 februari bijkomende afvaarten te 5.15 23.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 5.10.
Op 12 februari bijkomende afvaart te 6.40.

Op 13, 14, 15, 16 en 17 februari bijkomende afvaarten te 3.30 6.40.
Afvaarten uit Dover Western

Docks :
Dagelijks te 11.40 15.45 19.10.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 0.20 9.20 21.20
Op 12, 13, 14, 15 en 16 februari bijkomende afvaarten te 3.20 6.20
Op 17 februari bijkomende afvaart te 3.20.

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 22.45.
Op 12, 13, 14, 15 en 16 februari bijkomende afvaarten te 0.10 21.00
Van 17 februari bijkomende afvaart te 0.10.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 9 FEBRUARI 1979

WEST : N.41 (250 m., t.t.z. 120 gul, 100 wijting, 30 varia).

MAANDAG 12 FEBRUARI 1979

IJSLAND : O.202 (1.300 m., t.t.z. 500 schelvis, 300 kools, 300 bonen, 200 kab-gul).

O.81 (1.900 m. t.t.z. 650 bonen, 400 schelvis, 350 kab-gul, 250 kools, 200 leng, 50 varia).

KANAAL : O.135.
WEST : Z.62, O.35, N.45, N.708, O.134, O.243, O.206, O.274, Z.509.

DINSDAG 13 FEBRUARI 1979

WEST : O.275, O.285, O.123, O.303, N.736, Z.502, O.279.

WOENSDAG 14 FEBRUARI 1979

WEST : O.229, N.719, Z.183, Z.38, O.33

OOSTENDE

VRIJDAG 2 FEBRUARI 1979

WEST			
N.719	8	200	231.441
Z.209	8	345	367.514
O.37	6	110	133.620
O.518	7	100 1640	311.247
O.33	7	180 4360	754.912

MONKEY BANK

O.232	14	400	502.920
Z.62	10	170	229.450

MAANDAG 5 FEBRUARI 1979

IJSLAND

O.317	21	2220	2.894.396
O.129	18	645	1.119.864

KANAAL

O.369	1 ^o	105 1930	391.626
-------	----------------	----------	---------

WEST

N.3	10	485	580.620
N.40	7	310	439.080
N.706	10	405	435.935
N.709	6	445	550.135
N.752	7	390	433.840
O.26	113	300	327.610
O.127	5	40 1980	301.769
O.306	10	365	417.940
O.309	5	170	172.750
Z.499	10	155 1924	445.328

DINSDAG 6 FEBRUARI 1979

WEST			
O.114	11	355	465.701

WOENSDAG 7 FEBRUARI 1979

WEST			
Z.538	9	150 2116	515.095

KUST

O.991	1	9	11.740
O.737	1	6	9.920
O.520	1	6	9.520

EEN TOPBESOMMING VOOR DE O.317

Maandag verwezenlijkte de O.317 een brutobesomming van 2.894.196 F, dat wil zeggen miste dit vaartuig slechts van weinig de 3 miljoen kaap. Dit zou toch een rekordbesomming voor dit vaartuig van reder Raymond Claeys zijn. Hiervoor loste men 2.250 bennen zodat het tenslotte slechts een gemiddelde werd van iets meer dan 1.300 F de ben, zodat, met een wat betere prijs voor de vis, de 3 miljoen er ruim inzat. Op dezelfde morgen bracht de O.129 bijna 700 bennen vis aan de markt die samen 1.119.864 F opbracht, of een gemiddelde van 1.605 F de ben. Het verschil tussen de gemiddelde prijs per ben ligt ook aan de soort vis die men brengt en ook een beetje aan de verzorging, of de tijd die men voor het wegsteken over heeft. In elk geval mooie resultaten voor beide vaartuigen.

ZEEBRUGGE

kgr. ben. zee-
tong vis dag. Besom.

DONDERDAG 1 FEBRUARI 1979

Z.568 W	2	200	30	102.540
Z.69 W	11	1200	90	363.040
Z.573 Kr	10	700	135	355.216
Z.162 W	11	7500	350	1.532.399
				2.353.195

VRIJDAG 2 FEBRUARI 1979

Z.537 W	1	100	10	60.400
Z.519 W	6	2000	130	400.138
Z.507 W	7	2500	120	617.017
Z.27 W	12	8500	400	1.675.333
Z.200 W	6	1000	70	302.568
Z.321 W	5	1000	45	276.440
				3.332.096

MAANDAG 5 FEBRUARI 1979

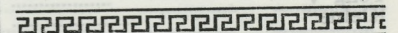
Z.462 W	12	3500	220	703.720
Z.571 W	15	6000	300	1.097.245
Z.19 W	12	5500	320	1.027.025
Z.105 W	14	8500	400	1.603.833
Z.576 W	12	3500	250	849.315
Z.505 W	11	400	50	346.880
Z.12 W	8	300	25	173.628
Z.569 Kr	12	1400	240	592.775
Z.55 W	8	300	30	231.181
				6.625.602

DINSDAG 6 FEBRUARI 1979

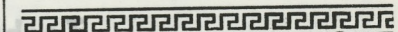
B.5 W	13	6000	500	1.314.505
Z.189 W	10	1400	250	736.585

WOENSDAG 7 FEBRUARI 1979

Z.16 W	11	6000	550	1.592.445
Z.14 W	11	5000	315	1.382.305
Z.42 W	11	2400	200	614.315
Z.559 Kr	11	700	270	480.217
Z.437-558 Ku (gul)				31.770
Z.184-447				36.460
Z.551-601				37.410
Z.538-554				195.730
Z.501				8.200
Z.476-472				33.100
Z.536				9.180
Z.201-560				39.300
				4.460.432



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)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	30,-50,20
Schelvis midden	24,-46,-
Schelvis klein	13,-32,-
Kabeljauw	25,-30,20
Gul	17,20-26,80
Wijting	13,-21,40
Schaat	33,-55,40
Zeebaars	24,30-33,40
Leng	28,40-40,20
Schartong	15,-31,20
Heilbot	122-192
Koolvis	12,60-26,20
Hondstong	37,40,-
Zeewolf	
Staart	104-159

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Lappen	5-2-1979	6-2-1979	7-2-1979
Grote	161-169		167-169
3/4	186-202		206
Blok	163-171		171-179
Voor-kleine	183-149		139-148
Kleine	108-130		115-120
	93,-111		108-109

Zeebrugge

Grote	166-178	180-185	174-176
Blok	209-223	217-222	219-224
Fruit	153-156	159-165	160-171
Schone kleine	106-118	120-136	125-136
Kleine	97,-104	115-121	110-121
Tout petit	90,-96,-	103-112	102-117
Slips	83,-86,-	91,-95,-	93,-99,-

Nieuwpoort

Tong I			165
Tong II			204
Tong III			164
Tong IV			155
Tong V			137
Kleine			130

PLADIJS

Oostende

Grote	5-2-1979	6-2-1979	7-2-1979
Grote iek	18,80-23,-	21,-	21,-
Kleine iek	18,80-22,60	23,80,-	18,80,-
Derde slag	19,80-23,-	20,40,-	20,60,-
Platjes		21,80,-	21,60,-
	16,40-23,-	19,60,-	19,-20,-

Zeebrugge

I	19,-20,-	19,-24,-	19,-20,-
II	19,-20,-	19,-24,-	19,-20,-
III	20,-25,-	22,-28,-	24,-27,-
IV	18,-19,-	20,-23,-	20,-23,-

Nieuwpoort

Moeien			
Grote pladijs	40,-		19,-
Platjes	40,-		23,-
Drielingen	24,-		20,-

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 —

(7773 V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

2-2	7	2.548.754
5-2	13	8.589.173
6-2	1	475.761
7-2	1	12.169.813
	22	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

2-2	1	13.756
5-2	3	4.296
7-2	1	4.510

NIEUWPOORT

VRIJDAG 2 FEBRUARI 1979

N.579 299.266 + RC 3.672

Eén vangst van de N.579, met 13.750 kg. Het betrof een vangst van gullen, wijting en platvis, van prima verzorgde kwaliteit. Kabeljauw werd gekocht aan 2.770 F. De gulsoorten van 1.580 à 1.400 F. De filet-gulletjes of voor-kleine kregen 1.240 - 1.150 en 1.050 F Grote wijting 1.050, kleine 750 F. Groot platvis moest opgevangen worden. Drielingen 1.610, en op de visjes werd geroepen aan 880 F. Men kon vaststellen dat er verbetering komt in de prijzen en... het was meer dan tijd.

MAANDAG 5 FEBRUARI 1979

N.700 17.560
N.88 17.560
N.720 56.730
N.590 27.410

Te weinig vis op de markt, dit voor een maandag en vooral daar alle leurdren, en de mannen van het binnenland terug aan de slag waren, dit door beter weersomstandigheden en berijdbare banen. Dat ieder van het weinige zijn part wilde hebben, kon niet missen dat er hoge prijzen gegeven werden, die we weken niet gekend hebben. Zo kregen de gullen 2.400, 1.800 en tot 1.500 F voor de voor-kleine. Grote wijting 1.500 tot 1.700 F. Kleine van 1.000 à 1.200 F de

benne. Alle platvis kreeg 40 F en de kleinste visjes 1.150 F de benne. Dit was nu eenmaal zo voor deze maandag: te weinig vis op de markt.

WOENSDAG 7 FEBRUARI 1979

N.705 392.932

Slechts één vaartuig op de markt, met 4.500 kg vis of 90 benen, met inbegrip van 1.300 kg tongen.

Ook in andere havens kleine aanvoer, daar de vaartuigen na de sterke noord-oostenwind, nu allemaal op zee zijn en er meer aanvoer te verwachten is volgende week.

Voor deze ene vangst was er heel wat belangstelling en ieder wilde zijn deeltje hebben. Het gevolg: alles goed verkocht !

Tarbot grote 268 F, middenslag 180, kleine tarbotjes 120 F. Grieten van 100 à 125 F. Tongchar 94, 90 en 38 F voor de drie soorten. Tongen: grootste soort 165, de 2de 204, de 3de 164, 164, de 4de 153, de 5de 135 F en de kleinste van 124 à 130 F.

Rogsoorten: moers 2.740 F, tilten 2.300 F. Groot platvis, die periodiek mager is, moest opgevangen worden. De drielingen kregen 1.120 F. Platjes 950 en 1.000 F. Slechts een benne speerhaaien en daarop werd heel luid geroepen aan 2.280 F en het zelfde op de zeehonden (wijting was er niet !). Zo kreeg dit vaartuig een dege-lijk cijfertje op de boek van 392.932 F.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	5-2-1979	5-2-1979	5-2-1979	5-2-1979	6-2-1979	6-2-1979	7-2-1979	7-2-1979	7-2-1979	7-2-1979	7-2-1979	5-2-1979	7-2-1979	
Tarbot : groot (123)	156	-195	232	-240	225	—	220	-236	244	-261	268	—	—	
middel (123)	120	-135	152	-178	139	—	156	-180	158	—	180	—	180	
klein (123)	87	-101	79	-109	—	—	86	-128	98	—	125	—	125	
Griet : groot (123)	125	—	91	-104	—	—	94	—	95	-109	84	—	100	
middel (123)	90	-93	60	-65	—	—	75	-77	—	—	70	—	—	
klein (123)	75	—	54	-58	—	—	67	-69	—	—	66	-68	—	
Schelvis : groot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
middel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Heek : groot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
middel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Leng	—	—	—	—	—	—	34	—	—	—	32	—	—	
Rog (I)	22,40	-62	40	-48	19	-44	38	-49	—	—	60	—	56	
Keilrog (123)	64	-65	—	—	—	—	38	-58	—	—	—	—	—	
Rog (23)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Tilten (23)	—	—	36	-40	—	—	24	-37	—	—	47	—	46	
Scherpstaart (23)	—	—	40	-42	—	—	44	—	—	—	59	—	48	
Halve mans (23)	—	—	16	-19	—	—	22	-32	—	—	40	—	40	
Teelt (2)	—	—	16	-18	—	—	25	-31	—	—	38	—	—	
Katrog (2)	—	—	10	-12	—	—	14	-16	—	—	20	—	—	
Kabeljauw	31,30-39,60	—	—	—	41,40	—	40	—	—	—	40	-51	30	
Gul (groot)	17	-33	36	-42	25	-38,40	36	—	27,60-47	—	40	-46	—	
Gul (middel)	—	—	29	-30	—	—	33	-38	—	—	40	-43	—	
Gul (klein)	—	—	27	-29	—	—	34	-35	—	—	36	-40	—	
Hozemondhamme	120	-159	—	—	138	-150	—	—	—	—	—	—	—	
Wijting : groot	13,80-26,40	—	25	-32	21,40-28	—	38	—	35	-47	44	-50	33	
klein	—	—	16	-18	—	—	24	-28	—	—	22	-33	22	
Schar	18,80-19	—	24	—	20,60	—	—	—	20	-24	25	—	20	
Steenhol	25,80-35,40	—	92	-104	40	-44,20	126	-128	36	-72	125	—	—	
Zeehaai	39,40-40,60	—	42	—	16,40-20	—	42	—	—	—	44	—	46	
Hondshaal	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Doornhaal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zeekreeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Kongeraal	14	-21,80	—	—	—	—	—	—	—	—	26	—	—	
Schartong	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Haringshaal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Steenholk	8,80-10,40	—	—	—	10	-10,80	—	—	11	—	—	—	—	
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Koolvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zeeewolf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Pollak	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zonnevis	31,20-36,40	—	—	—	43	-48	—	—	—	—	—	—	—	
Koningsvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zeeduivel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Schotse schol	—	—	100	-106	—	—	102	-172	—	—	95	-182	—	
Zeehond	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42	
Bot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	
Rode Poon (robaard)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Grauwe Poon (knorh.)	—	—	—	—	29,40-37	—	—	—	—	—	42	—	—	
Rode Knorhaan	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—	34	—	40	
Posten	50	-64	—	—	39,60-60,40	—	—	—	—	—	—	—	—	
Langosten (midden)	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

De Belgische- Nederlandse

Zeemansalmanak 1979

De oplage is beperkt en de prijs vastgesteld op 800 fr. waaraan dient bijgevoegd 48 fr. B.T.W. en 65 fr. verzendingskosten (90 fr. voor buitenland), te storten op postchecknummer 000-0418987-44 van het «Nieuwsblad van de Kust», H. Baelskaai 30, Oostende. De BTW is niet verschuldigd voor schepen en voor bestellingen uit het buitenland.

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

A. IN BELGIE

- ter drukkerij !Nieuwsblad van de Kust», Hendrik Baelskaai 30 te Oostende ;
- Beroepsvereniging «Hand in Hand», Tijdokstraat 34, te Zeebrugge ;
- O.V.A., Vismijn, Oostende ;
- MARTIN & Co, Brauwersvliet 28, 2000 Antwerpen ;
- Fa. BOGERD, Brauwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.
- Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende

B. NEDERLAND

- IJmuiden stores, Trawlerkade 44, IJmuiden ;
- Handelsondernemingen MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen ;
- Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam ;
- Nieuwe Rotterdamse Instrumentenrubriek Observator, Steenhoudersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

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

Drukkerij P.V.B.A.
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”

H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE - TEL. 059/32.11.13 - 49

Deze visserijmappen 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 400 F. (B.T.W. Inbegrepen)

NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
ZEEVIS
SCHAAL- EN WEEKDIEREN
SPORT- EN LIJNVISSERIJ

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

KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE
NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 50 F. portkosten.

NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de donderdagmarkt van 1 februari werd aangevoerd : 4.200 kg tong; 34 kisten tarbot en griet; 3.096 kisten kabeljauw; 503 kisten wijting; 1 kist schelvis; 381 kisten schol; 88 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 14,49-14,21; gro- te tong 12,00-11,82; grootmiddel tong 15,54-15,11; kleinmiddel tong 9,20-8,98; tong één 8,07-7,69; tong twee 6,97-6,69.

Per 40 kg.: tarbot 542-197; griet 223-140; tongschar 173-135; kabel- jauw één 90-66; kabeljauw twee 114.

80; kabeljauw drie 81-69; kabeljauw vier 78-70; kabeljauw vijf 70-56; schol één 70-44; schol twee 77-50; schol drie 114-63; schol vier 96-55; wijting drie 65-34; schar 134-100; kuit 100-60; steenbolk 33-24; bot 24.

De besommingen waren :
UK 7 en UK 159 f1.380; UK 17 en UK 48 f38.000; UK 35 f25.100; UK 89 en UK 185 f31.000; UK 135 en UK 145 f3.750; UK 218 en UK 236 f8.750; UK 142 en UK 235 f28.200; VD 19 en VD 73 f7.600; WR 136 en WR 226 f19.000; YE 25 f1.950 IJM 18 f1.100; IJM 19 f1.800; verder waren er één Texelaar, twee Goedereders en een Ouddorper met totaal f104.000 aan besomming.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 29 jan. tot en met 2 febr.

Door 83 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

27.022 kg	TONG	f 242.025,37	f 15,79 - 6,63
14.668 kg	TARBOT	f 94.112,76	f 14,72 - 3,57
120.470 kg	SCHOL	f 161.593,74	f 2,30 - 0,96
159.780 kg	KABELJAUW	f 277.546,22	f 3,75 - 1,21
2.339 kg	GRIET	f 9.217,47	f 5,16 - 2,96
1.975 kg	SCHAR	f 3.093,51	f 2,20 - 1,24
8.435 kg	WIJTING	f 8.234,16	f 1,39 - 0,85
162.312 kg	DIVERSEN	f 500.669,55	
497001 kg		f 1.296.492,78	

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 weekblad- verkopers 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 Baelskaai 30, Oostende.

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

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. Buyl- straat ;
Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat ;
Internationale Boekhandel, Opex ;
Standaard Boekhandel, Kapel- lestraat.
Te Zeebrugge :
Hand in Hand :
Mr Moens, Café Dolfijn, Vis- mijnstraat.