

het visserijblad

Vrijdag 16 februari — Nr. 6

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAI 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

Pro en contra over de nieuwbouw in Nederland

Er is in Nederland een controverse op gang in verband met de door verscheidene reders geplande nieuwbouw. Zo worden er alleen reeds door Urkse reders en vissers 11 nieuwe Noordzeekotters en in andere havens een achttal besteld. Samen zal dit meer dan 850 miljoen B. fr. vertegenwoordigen.

Zelfs voor ingewijden, en vooral dan voor ingewijden in de visserij-kwesties komt deze «rage» onbegrijpelijk voor. In perioden van vangst-beperkingen, in een periode van sanering en van onzekere toekomst wat onder meer het uiteindelijk resultaat van de Britse houding zal worden, is het inderdaad bevreemdend dat men plots tot nieuwbouw overgaat.

De moeilijke toestand waarin Nederland zich bevond, was er in de eerste plaats één van de eerder bandeloze uitbreiding van de kottervloot in de eerste zeventiger jaren. Dat was in België niet het geval. Men heeft hieraan moeten dokteren met alle mogelijke middelen en Staatstussenkomsten. Nog betrekkelijk nieuwe vaartuigen werden via een saneringsregeling aan het buitenland verkocht omdat er voor deze schepen in Nederland in het enge kwoteringsstelsel geen ruimte meer was. Is het dan begrijpelijk, dat men nu plots terug aan overbouw gaat doen, want zowat 20 overmoderne kotters bouwen met motoren tot 2.000 PK en een vangstcapaciteit die men zeker mag gelijk stellen aan het dubbele van wat de doorsnee-kotter nu vermog, is toch moeilijk in te kaderen in de politiek van beperking en sanering door de Nederlandse regering voorgestaan en gepatroneerd en waarvoor honderden miljoenen werden uitgetrokken? Men heeft dan ook gezocht door welke motieven deze bouwers geleid werden en hoe zij hun bestaansrecht zien in een kwoteringsstelsel dat in feite reeds onvoldoende is voor een vol rendement voor de nu nog actief opererende vloot. Volgens bepaalde middens hoeft men niet al te lang naar een verklaring te zoeken. Vermits het manifest is, dat het aan Nederland toegekend contingent niet voldoende is om een rendement voor de nieuwgebouwde schepen te verzekeren, zal er vis in het zwart binnen gebracht worden. En vermits men dit risico neemt, is dit eveneens omdat de praktijk deze bouwers reeds aangetoond heeft, dat dit best kan. Meer nog: dat dit schering en inslag is in Nederland. Deze vis gaat wel naar het buitenland in allerlei vormen. Het Nederlands Rijksinstituut voor het visserij-onderzoek waarschuwt hier dan ook tegen dergelijke praktijken, die volgens hen in Nederland bedreven worden. Volgens dit instituut werken zelfs de visafslagen hieraan mede. Anderzijds is er geen verplichting in Nederland, alhoewel er wel controle op de aanvoer uitgeoefend wordt. Deze is echter zo zwak en de mazen van dit net zijn zo groot, dat zelfs ganse kotters hier doorheen kunnen varen.

De voorzitter van de Nederlandse visserijbond, de heer Hoekstra, kan natuurlijk de woorden van het instituut moeilijk tot de zijne maken. Hij haakt hier dan ook niet op in, maar hij zegt toch ook, dat hij die nieuwbouw moeilijk begrijpt. Hij vindt dit zelfs, in de huidige omstandigheden van kwotering en beperking, ronduit sociaal. Hij geeft wel toe, dat de zaken voor de rederijen in 1978 beter verlopen zijn dan men algemeen verwacht heeft, maar dat dit nog geen aanleiding mag geven voor dergelijke verruiming van de vloot.

Volgens zelfde heer Hoekstra zijn nog al wat dingen fout gelopen. Onder meer het feit dat de uitscheidende visser eveneens zijn toegekend aandeel in de kwotering mocht verkopen. Aldus zijn er bepaalde rederijen die dit aandeel opgekocht hebben ten gerieve van hun eigen schepen, die er dan maar konden op losvangen. Anderzijds zijn er zelfs werven die kwoteringsaandelen van uitscheidende bedrijven opgekocht hebben en dit nu gebruiken als lokaas voor de nieuwbouw. Indien men bij hen bouwt, dan krijgt men terzelfdertijd dit aandeel op hun naam overgeschreven. Dit is in elk geval een ongezonde toestand, die lijnrecht ingaat tegenover het door de regering gestelde doel, namelijk het terugbrengen van de Nederlandse vloot tot aanvaardbare proporties zodanig, dat een-

(vervolg blz. 2)

VOZOR per 1 maart opgedoekt

Niettegenstaande aanvankelijk en nu nog de likwidatie van VOZOR veel tegenkantingen heeft gekend, is het er eindelijk definitief van gekomen dat VOZOR opgedoekt werd.

Nadat begin december de kabinetsraad de beslissing nam de VOZOR te likwidieren, werd vrijdag door de regering beslist welke bestemming aan de reserves zal gegeven worden.

In totaal is er een reserve van meer dan 860 miljoen frank, waarvan ongeveer tien tot honderd zal voorbehouden worden voor de visserij vooral als aanmoediging van jonge schippers en motoristen die het zullen aandurven een schip van een ander reder over te nemen en over de voldoende gelden niet beschikken om deze overname volledig te betalen.

Door sommige kringen en vooral de Rederscentrale, werd aangedrongen opdat die gelden zouden gebruikt worden om thans tussen te komen in de kosten van mazout.

Hierin hebben zij die zulks beslisten, slechts alleen het eigenbelang van hun zaak op het oog en vergeet men te gemakkelijk, dat deze reserves vooral gevormd werden in de naoorlogse periode van 20 à 30 jaar geleden en niet door de huidige reders op enkele uitzonderingen na.

De premies in de laatste jaren gestort, waren immers slechts voldoende om het personeel van de VOZOR te betalen. Die reserves zijn er al sedert meer dan tien jaar gevormd.

De voorzitter van de Rederscentrale hieromtrent ondervraagd, schijnt de oplossing jonge schippers te helpen bij aankoop van een schip, eerder genegen te zijn geworden.

Heden donderdag zou men daarover met het betrokken ministerie besprekingen voeren. Wat er ook van zij, wij blijven bij de mening dat deze gelden gebruiken om tussen te komen in de mazoutprijzen een verkeerde beslissing zou zijn en in strijd met het doel van de wet, welke duidelijk formuleerde dat bij likwidatie, de reserves zouden dienen gebruikt voor maritieme doeleinden.

Het is noodzakelijk en dringend gewenst, de jongeren zowel van rederskinderen of andere vissers niet van de visserij af te stoten. Deze jongeren zijn niet in staat om te bouwen, zelfs met 85 pct krediet. Wil onze visserij, die al zoveel vissers verloren heeft, binnen vijf jaar niet tot de folklore behoren, dan moet er benevens het aankweken van scheepjongens met behoorlijke aanmoedigingspremies, iets meer gedaan worden.

En de fondsen na de oorlog bij VOZOR gevormd zijn daartoe een uitstekende gelegenheid.

Of moeten ze misschien alleen dienen om tussenkomsten aan reders, die deze gelden achteraf naar de fiskus zullen moeten dragen?

Hoe onaangenaam deze visie in de ogen van sommigen ook is, die niet verder denken dan hun onmiddellijk eigenbelang, toch is ze een waarheid en een noodzakelijkheid.

Onze minister van verkeer en zijn ambtenaars hebben dat zo bekeken en vorige week heeft de kabinetsraad een beslissing in die zin genomen, zodat we veronderstellen dat het onderhoud van heden donderdag met de secretaris-generaal en de drie voorzitters van de Rederscentrale alleen een formaliteit of mededeling in die geest zal betekenen. Wat de nieuwbouw betreft is het verkeerd te denken dat er nu almeteens een rush zal komen.

Er zijn nu maximum acht schepen gepland om te bouwen. Tegen einde 1980 zullen deze alle nog maar in de vaart zijn.

Ondertussen werd thans toelating verleend om er acht te slopen, waarvan er nog zes in de vaart waren.

En als men vreest voor een bemanningstekort, dat men beginne met de meer dan honderd scheepjongens die jaarlijks Ibis en visserijscholen verlaten, te monsteren, zoals vroeger en een loon uitbetaal van het vijfde van een matroos. Voeg daarbij de aanmoedigingspremie van het visserijfonds en de ouders zullen tevreden zijn.

Als men te Zeebrugge meer jongens ter visserij behoudt, dan is het, omdat ze daar gemonsterd worden in die zin in plaats van één of meer ten honderd aan de bemanning te geven en een vaartuig de visserij opstuurt zonder scheepjongen.

Zoals we veertien dagen geleden schreven, is het noodzakelijk de wet op de scheepjongens zoals hij nog bestaat, opnieuw toe te passen.

En dan zal dit gezeur omtrent het tekort aan scheepjongens waaraan de reders zelf schuld hebben, onnodig zijn.

Wij klagen steeds dat de regering niets doet. Na de tussenkomst in de bouw voor 80 à 85 pct aan een interest van 3 th, na de steun voor een scheepsonderfonds na de likwidatie van VOZOR, waarvan de gelden eens te meer nuttig voor de visserij zullen besteed, moet men in visserijkringen ook begrijpen dat ook wij een plicht hebben, die ons tenslotte niets kost, maar waarvan men later zal kunnen zeggen dat de genomen maatregelen nuttig en noodzakelijk waren.

(Vervolgt op blz. 2)

VOZOR per 1 maart opgedoekt

(Vervolg van blz. 1)

Willen de mensen die zogezegd de reders vertegenwoordigen en hun belangen moeten dienen, dat niet begrijpen, dan is het aan de Hogere Overheid niet dat standpunt, alleen door het onmiddellijk eigenbelang ingegeven, te volgen, maar de weg op te gaan die zij oordeelt te moeten volgen opdat de Belgische visserij een heropstanding en modernisering zou kunnen maken.

De visaanvoer in België is nog veel te gering en slechts een derde van ons verbruik.

De visserij is voor het land een bron van deviezen, van werkverschaffing rechtstreeks en onrechtstreeks aan duizenden.

Alleen dat telt en niets anders. In rederskringen wordt de legende verspreid en stuurt men ons het verwijt, niet de belangen van de reders in deze aangelegenheid te steunen.

Ons antwoord is, dat wij er niet zijn om bekrompen eigenbelangen te dienen, maar wel die van de voltallige visserijgemeenschap, waartoe ook die egoïsten behoren die niet verder willen kijken.

DE VOZOR-PREMIES

Verscheidene reders ter visserij, die hun oorlogsrisicopremie voor 1979 niet betaald hebben, stellen thans de vraag of zij dit nog moeten doen.

Ons antwoord luidt dat de beslissing van de kabinetsraad wet is, dat vanaf 1 maart, de VOZOR als opgehouden heeft te bestaan.

Daar elkeen verzocht werd een jaarpremie te betalen, raden we de reders aan die nog niet betaalden, de twee twaalfden van de gevorderde premie te storten in plaats van de gehele jaarpremie.

Aldus kan hen niets verweten worden en zijn ze in regel tot 1 maart.

Wat de reders betreft, die bij Hulp in Nood verzekerd zijn, deze zijn automatisch vanaf 1 maart voor oorlogsfeiten gedekt.

Dit kost hen niets meer...

Daarvoor zullen ze ten gepaste tijde van hun verzekering een schrijven ontvangen.

P. Vandenberghie.

Pro en contra over de nieuwbouw in Nederland

(Vervolg van blz. 1)

Ieder aan zijn trekken komt met hetgeen Nederland uit het algemeen kwotum toegemeten wordt.

Over het feit dat de nieuwbouwer van de W.I.R., de Wettelijke Investerings Regeling eveneens een nieuwbouwsubsidie (investerings-subsidie) kan bekomen die tot 7,5 miljoen B. fr. gaat, hebben we het verleden week reeds een hoofdartikel gehad. We herinneren dat hier echter in het kader van dit artikel omdat het ook een stimulant vormt voor de nieuwbouw. Ook Belgische vaartuigen kunnen van de subsidie uit de W.I.R. genieten omdat dit door Brussel in E.E.G. verband aanvaard werd voor ALLE bedrijfstakken, al hebben de Belgen daarvan al zeer weinig geprofiteerd.

We kunnen dus wel van Nederland getuigen, dat de nieuwbouwrage eerder als onevenwichtig overkomt en dat men dit alleen zou kunnen begrijpen waar het zou gaan om de vervanging van oude vaartuigen, maar dan zodanig, dat het niet zou schaden aan de opvoering van de vangstcapaciteit, door, tegenover een enkele nieuwbouw, meerdere vervangingen te stellen. Dat men zo maar plots besluit tot het inbrengen van ongeveer 60 duizend P.K., of in Belgische normen beter vertaald of omgezet tot 120 kotters met 500 PK, of 100 kotters met 600 PK, is toch wel van het goede te veel. Daar moeten zeker, nu of later, stukken van komen. Het kan inderdaad niet, dat er nu plots zoveel meer vis te vangen is, omdat het kwoteringsstelsel zoveel ruimte niet toelaat. Zo het dan moet gaan volgens de uitleg gegeven door het Nederlands Instituut voor Visserij-onderzoek, dan berokkent Nederland eveneens schade aan de visserij van de partnerlanden in het algemeen en aan het moeizaam herstel van de visstocks in het bijzonder.

Eens te meer is bewezen dat het quotastelsel niet het beoogde doel heeft bereikt en dat de biologen het hier volledig verkeerd voor hebben, daar daarenboven «moeder natuur» ook nog een rol speelt.

Wij herhalen zoals steeds voorgestaan dat de biologen en de economen het over een ander boeg zullen moeten gooien.

De enige weg om de visstapel gezond te maken is, bepaalde zones in gans de Noordzee gedurende bepaalde voortplantingsperiodes van het jaar radicaal voor elkeen sluiten. Daarenboven alle zes- of twaalf-mijlszones verbieden voor alle vaartuigen van 50 Br. Ton en 300 P.K.

Of is deze methode en maatregel te ingewikkeld, om de honderden inspecteurs te vervangen, die nu hun ogen toedoen omdat het niet anders kan en ook geen zin heeft.

— P. Vandenberghie.

Oostendse werf bouwt reddingboot voor Zeewezen

Het Bestuur van Zeewezen heeft bij de Oostendse scheepswerf „Industrielle des Pêcheries” een order geplaatst voor de bouw van een reddingboot die zal ingelegd worden vanuit Oostende waar ook de vaste ligplaats is gesitueerd. Daarvoor werd tussen voornoemde werf en een Nederlands bedrijf uit Gorchem een tijdelijke vereniging opgericht; het Nederlands bedrijf staat in voor de studie terwijl de volledige bouw te Oostende gebeurt. Men zal in april van dit jaar met de bouw beginnen en voorziet dat de aflevering eind november zal kunnen gebeuren.

De te bouwen eenheid is van een heel speciaal type. Bij kapseizen moet het op zich zelf weer recht kunnen komen en zelfs bij vol lopen met water kan het vaartuig niet zinken. De reddingboot, die zal voortgestuurd worden door twee motoren van elk 600 PK, zal een lengte hebben van 16,50 m., een breedte van 4,60 m. en zal een snelheid van 16 knopen kunnen ontwikkelen. Het is uitgerust met een akkommodatie voor vijf bemanningsleden. De snelheid van het vaartuig is zo berekend dat het in één uur tijd de verste gebieden van de Belgische reddingssector in de Noordzee kan bereiken.

Aanvankelijk had men het plan opgevat deze reddingboot door een

Engelse werf te laten bouwen maar het bleek dat de leveringstermijn te lang zou duren en dat de kostprijs bovendien erg hoog uitviel. Daarom werd voor de eerste keer de bouw van een reddingboot aan een Belgische werf toevertrouwd. Daardoor zal de Industriële des Pêcheries werkgelegenheid kunnen verschaffen aan vijftien mensen gedurende één jaar.

Meteen zal een grote leemte aangevuld worden want de reddingsdiensten aan onze kust hadden inderdaad grote behoefte aan een dergelijk vaartuig. Nu zullen de verouderde Watson-reddingboten kunnen vervangen worden.

x x x

Eerder al kreeg de tijdelijke vereniging nog opdracht voor de bouw van twee redeboden die te Vlissingen zullen ingezet worden t.b.v. het Belgische Loodswezen. De bouw van die eenheden is dermate gevorderd dat men deze in de loop van volgende maand zal kunnen afleveren. De vaartuigen hebben een lengte van 14,45 m., een breedte van 4,02 m. en zijn uitgerust met twee motoren van elk 465 PK waar, door de vaartuigen een snelheid van 16 mijl zullen kunnen ontwikkelen.

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART EEN FLES COGNAC IN EEN HALF UURTJE

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart kreeg de Raad eindelijk gelegenheid motorist Dasseville aan de tand te voelen in verband met het vastlopen van de N.40 op een golfbreker ter hoogte van Middelkerke. Tot vier keer toe bleek Dasseville niet in de mogelijkheid voor de Raad te verschijnen. Tot hij uiteindelijk voorbij dinsdag toch opdaagde en dat viel falkant uit voor schipper Zwertvaegher, die het bevel voerde op voornoemde treiler, toen het vaartuig van Oostende naar Nieuwpoort voer om andere netten aan te slaan.

Dasseville beweerde dat hij, samen met schipper Zwertvaegher onder hun beidjes, een volle fles cognac sergeant maakte tussen de afvaart uit Oostende en het vastlopen. Pak weg in een half uur tijd dus. Er mag dus gemakkelijk gekonkludeerd worden dat beiden boven hun theewater waren. Dasseville vertelt verder dat hij ging ruziën met zijn schipper toen deze een zuidwestelijke koers opgaf; dat zat niet pluis volgens Dasseville die weigerde nog een seconde het stuurwiel in handen te nemen. Hij ging, samen met de drie vrouwen die zich aan boord bevonden, zonnen op de buitenbrug en toonde tussendoor de meest merkwaardige gebouwen langs de kust. Tot het vastlopen natuurlijk, want

toen moest Dasseville pak weg alleen in staan voor ondermeer het realiseren van een sleepverbinding met de sleepboot die ondertussen ter plaatse was gekomen.

Schipper Zwertvaegher weigerde van zijn brug te komen. Hij had het te druk met het uitkafferen van de dienstdoende mensen op Oostenderadio die naar zijn mening niet snel genoeg in actie schoten. En vloekten dat de schipper deed. Alleen liet hij na te helpen werken. Dasseville begaf zich toen op het strand om met zijn reder te gaan praten en toen hij zich terug aan boord begaf vond hij schipper Zwertvaegher slapend in zijn kooi. Laatstvernoemde probeerde dit alles nog te ontkennen maar bij een confrontatie moest hij de feiten toegeven. Rijkskommissaris Bentein zal in een komende zitting een vordering houden en het laat zich aanzien dat die niet van de poes zal zijn.

x x x

Tenslotte behandelde de Raad nog een reeks overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel in het Nauw van Kales. Schippers Evard Eduard van de N.45 kreeg een waarschuwing aangesmeerd en schipper Kusters Theophilus van de O.66 hoorde een vermaning vorderen.

Is het systeem van vangstkquota per vissoort nog haalbaar in de toekomst?

Meer en meer stemmen gaan in verscheidene landen van de Gemeenschap op, om veranderingen te brengen in het systeem van de totale vangstkquota en de vangstkquota per vissoort. Behalve deze stemmen wordt dan ook nog de stelling van de biologen aangevallen, die te veel wijzen op de uitdunning van de visstapel en geen rekening houden met de waarnemingen van de vissers en de vangsten door hen verwezenlijkt die precies op het tegenovergestelde wijzen. We zijn overtuigd dat ook de biologen een soort beroepsmissvorming lijden omdat zij het probleem uitsluitend benaderen van uit het oogpunt van de bioloog. Evenmin mogen wij de vissers totaal volgen, noch de ekonomen omdat zij het probleem van uit hun eigen gezichtspunt benaderen. Tot nog toe werd echter door Brussel praktisch alleen de biologische kaart getrokken en daar loopt het dan ook niet juist. De waarheid moet, zoals gewoonlijk in het midden gezocht worden. Onder de E.E.G.-landen is het vooral Engeland die de biologische kaart uitspeelt en hierop een reeks van nationale beschermingsmaatregelen heeft doorgedrukt en zelfs in E.E.G. verband beschermende maatregelen heeft kunnen laten doordrukken die te biologisch gericht zijn en mede dus de overdrijvingen van deze laatste overnemen. Anderzijds mogen we zeker de visser zo maar niet laten loslopen zoals we dit van bepaalde zijde lezen. Het is zeker niet waar dat de eigenaar of visser weet, of moet weten waaraan hij toe is

Het blijft nog altijd zo, — en dit zal wel nooit veranderen — dat de visser tegen zichzelf in, zal moeten blijven beschermd worden. De niets ontziende industriële visserij, onder meer op de haring heeft dit genoegzaam bewezen. Men stond voor een algemeen haringdebakel door elke haringvisser aangevoeld en toch waren nog strenge op te leggen vangst, beperkingen, controles en sancties nodig om de niets ontziende haringjagers tot een zeker noodzakelijk inzicht te brengen.

Met de nieuwe gesofistikeerde vangstmethoden en de hierdoor, praktische onbeperkte vangstcapaciteit, zullen zeker beschermende maatregelen in de toekomst altijd nodig blijken. Of dit echter via een systeem van een totale vangstkquota met hierop inschakelende individuele kwota moet gebeuren, mag niet a-priori als het enige zalig makende aanzien worden.

Het is duidelijk dat alle systemen door de vissers en eigenaars zullen onder de loupe genomen worden om de zwakke kanten hiervan te ontdekken, mede de achterpoortjes. Het kwota-systeem heeft dan ook reeds op dit gebied zijn onvolmaaktheid bewezen, niet zozeer als systeem zelf, maar door gebrek aan eerlijke toepassing en de mogelijkheden die hier inzitten om met de toegestane kwota een loopje te nemen. In Nederland, zou naar eigen zeggen en uitgaande van officiële Nederlandse instanties, een bloeiende zwarte en grijze markt functioneren met medewerking van de visafslagen! Dit systeem is zelfs één der hoofdargumenten voor de bouw van een praktisch nieuwe kottervloot met een vangstcapaciteit van 60 duizend PK! Ergens gaat dit ook de partners uit de Gemeenschap aan omdat, door deze onverantwoorde uitbreiding en de zwarte en grijze markt, noodzakelijk op het aandeel der visserij van

REGLEMENT VAN AANGIFTE VAN AANVOER

Ten titel van inlichting en in het kader van het verwijzen van enkele vaartuigen naar de marktbeurt van de volgende dag, geven we hier nog eens het reglement van aangifte van aanvoer.

In het algemeen belang dienen voortaan de opgaven der vangsten per soort en hoeveelheid te geschieden.

Tevens dient de dag van de verkoop en de visserijgrond welke beoefend werd vooraf aangekondigd en dit ten laatste:

- voor de IJslandse vangsten 4 dagen;
- voor de vangsten van het Kanaal en de Noordzee 48 uren;
- voor de vangsten van de Noord, de Witte Bank en de Oost 20 uren; en
- voor de vangsten vande West 12 uren, doch zoveel mogelijk vóór 14 uur.

De niet-opgegeven vangsten worden, bij toepassing van artikel 456 van het Algemeen Politierglement, naar de laatste beurten verwezen.

Aangifte van de voornaamste vissoorten en hoeveelheden van de aangevoerde vangst op te geven per radio en af te geven bij aankomst aan de sluismeester van dienst.

Nummer van het vaartuig :
Aantal zeedagen :
Visserijgrond :
Datum van verkoop :
Totale aanvoer in bennen in vissoorten en aantal :

Wat de stad vergeet er aan toe te voegen is het feit, dat de verkoop dient te geschieden volgens het binnenkomen en voor de IJslanders nu dat reglement over het hoofd gezien wordt.

de partnerlanden gevangen wordt, al weze dit niet rechtstreeks op de hem toegekende kwota, maar nog maar op hun aandeel in de bestaande en aanwezige visstand.

Met de «Visserijwereld» kunnen we er wel inkomen dat er in elk geval meer gevoel voor het totale probleem dient te komen en dat, zo men het systeem zou een oplossing geven in functie van de biologen, de visser en de ekonoom, heel wat aanleidingen om een bepaald stelsel, zoals nu het kwoteringsselsel, te overtreden, zouden weggenomen zijn of worden. Dit gevoel voor het totale probleem houdt terzelfdertijd in, dat men ook het kwotasysteem, niet moet uitbouwen in functie van één enkele vissoort, of hoofdzakelijk in functie hiervan, maar in functie van alle vissoorten en hun onderlinge weerslag en verband. Zelfs in Groot-Brittannië gaan hier reeds bepaalde stemmen op die in deze richting wijzen. Een perfect systeem zal wel nooit kunnen uitgedokterd worden, maar dit hoeft niet in te houden, dat men zich halstarrig dient vast te klampen aan het huidig kwoteringssysteem, enkel en alleen omdat sommigen de moeilijke haalbaarheid hiervan niet wensen te erkennen.

Schadegevallen

Bij het uitvaren van de Deense haven Thyboron werd plots een harde klop gevoeld aan boord van de Z.62 «Topaze» en begon het schip te trillen. De haven werd opnieuw aangedaan, maar men kon niet op de sliep. Daarna werd Hanstholm binnengelopen waar de beschadigde schroef vervagen werd door de reserve schroef. Gedurende dezelfde reis kreeg de Z.62 de kor in de schroef waardoor het schip diende opgesleept te worden door de O.232. Deze sleep verliep normaal en de Z.62 werd veilig afge-meerd in Thyboron.

Bij het manoeuvreren om zee te kiezen werd aan boord van de Z.27 «Mercurius» plots een drietal harde klappen waargenomen. Bij nader zicht door een kikvorsman werd een stuk staaldraad van rond de schroef gehaald, zodat de Z.27 terug zee kon kiezen.

Tijdens een storm liep de Z.542 «Angelus» schade op aan de bezaanmast. Het bezaanzeil werd afgerukt, de VHF antenne afgebroken en twee deklichten vernietigd. Desondanks werd de visserij verder bedreven.

De O.126 «Henri Jeanine» liep eveneens schade op ingevolge storm, waardoor lospoorten, bankplanken, dekverlichting, beschadigd of weggeslagen werden.

OSCAR POTTIER IS NIET MEER

De vishandelmiddens van België en vooral deze van de kust, zullen allen de heer Oscar Pottier goed gekend hebben. Hij is donderdag 8 februari in de ouderdom van 87 jaar overleden.

Oscar Pottier was een knappe vishandelaar, visafslager en een tijdje bij de rederij Golder na de oorlog 1914-18 als rederij-bediende werkzaam.

Niettegenstaande zijn ouderdom bleef hij zeer actief en was schatbewaarder van de Kon. Hoofdgilde St Sebastiaan, algemeen secretaris schatbewaarder van de Broederbond 1914-18 en van het 3e en 23e Linierement.

Zijn teraandebestelling had dinsdag 13 februari plaats na een mis in de H. Hartkerk. Het stoffelijk overschot werd naderhand bijgezet op het erepark der oudstrijders van de Stuiverstraat. Aan zijn kinderen en familie biedt ons blad zijn innige deelneming aan in de zware rouw welke hen komt te treffen.

HOLLANDSE VISSERIJ OP TONG EN SCHOL BIJ IERLAND VERBODEN

Sedert maandag is de visserij op tong en schol in de wateren langs de Ierse zuidkust verboden. Minister Van der Stee van Landbouw en Visserij heeft hiertoe besloten omdat op grond van de hem ter beschikking staande gegevens de daar aan Nederland toegewezen 33 ton tong en 87 ton schol zijn opgevist.

MEVROUW BONTINCK OVERLEDEN

We vernemen het overlijden van Mevrouw René Bontinck, in de ouderdom van 81 jaar. Mevrouw Bontinck was de moeder van de heer Etienne Bontinck van Gent, die in zijn hoedanigheid van inspecteur generaal bij het ministerie van financiën zeer veel akten voor de reders klaar speelde bij het NMKN en de visserij ten andere zeer genegen was.

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

VAARTUIGEN KONDEN TE OOSTENDE NIET GELOST WORDEN

Misnoegdheid onder bepaalde reders gewettigd ?

Door een samenloop van omstandigheden waren, om de gewoonte niet te verliezen, zoveel vaartuigen aan de maardagmarkt, dat men het lossen van verscheidene schepen naar de dinsdag heeft moeten verzetten. Men beschikte inderdaad niet, over voldoende rapers en lossers om meer dan een bepaald aantal bennen te kunnen lossen. Dit heeft begrijpelijk bij sommige reders kwaad bloed gezet, die dan het besluit trokken dat het nieuw systeem nog aanpassingen vergt of niet, goed is.

We hebben even ons licht opge stoken bij de meeste van de getroffen reders en ook bij sommigen die niet aan de markt waren. We hadden het niet, over de mogelijkheid of het feit, dat de prijzen de dinsdag beter of slechter waren of konden zijn, maar over de feitelijke toestand zelf, waarbij het nog kan voorvallen, dat men voor het lossen en de verkoop één dag achteruit kan geschoven worden. Doorgaans zijn de reders met deze mogelijkheid niet opgetogen, omdat dit volgens hen een zorg meer toeschuift. De reacties waren dan ook verdeeld.

VOORNAAMSTE ARGUMENTEN «CONTRA»

De vaartuigen die de maandag niet konden lossen, alhoewel zij hun aankomst reglementair hadden gemeld, waren de O.134, de O.82, de O.235, de O.275, de O.274, de O.118, de O.35, de O.279 en de N.736. Ook de O.518 was tijdig binnen voor de maandagmarkt, maar zoals we van de reder konden vernemen, verkoos men hier uit eigen beweging de dinsdagmarkt.

Van onze gesprekspartners tekenden we volgende reacties op. We hebben onze aankomst binnen de voorziene tijd gemeld werden niet verwittigd dat we slechts de dinsdag aan de markt konden komen. We hadden anders even goed een dag langer kunnen vissen, evengoed als een dag aan de kaal te liggen. Van een ander reder vernamen we dat hij reeds een lange reis had en dat het zeker een grote tegenvaller voor hem was kwestie van nog wat langer de vis aan boord te moeten houden. Deze supplementaire dag heeft me geld gekost, was zijn visie. De onzekerheid op tijd te kunnen los geraken of niet, is in ieder geval een moeilijkheid en een zorg te meer. Als dat in de zomer moet gebeuren, dan wordt dit erger.

Van een westvisser vernamen we dat het voor hem minder erg was dan voor de kanaalvisser omdat zij niet, zolang wegzitten en hun vis hier dus niet, zo onder lijdt. Deze reder zou er zelfs niets tegen hebben, dat men de westvisser in dergelijke omstandigheden het laatst laat verkopen, eventueel zelfs een dag later. Hij kon er wel goed inkomen dat diegenen die reeds een lange reis achter de rug hebben, evengoed als de

IJslanders eerst zouden mogen profiteren over de beschikbare plaatsen, alhoewel de beste oplossing nog altijd zou zijn, dat eenieder die het wenst aan de markt te komen zou moeten kunnen markten.

Een andere zegsman liet ons opmerken, dat hij zijn motor moet laten herstellen en dat hij, door deze regeling nu ook opgehouden werd dit de maandag te kunnen laten gebeuren onmiddellijk na het lossen. Voor mij is dit zeker schadelijk, zei hij, alhoewel dit niet juist is, daar hij zowel de dinsdag of andere dagen zijn motor zonder tijdverlies kan laten nazien. Anderen wisten nog te laten opmerken, dat hun 4 en 5 dagen die ze in de haven liggen, nu midden door wordt gebroken omdat ze eerst 2 dagen binnen liggen vooraleer te kunnen lossen. Hierdoor is het vaartuig minstens een dag later vrij om de onvermijdelijke werkjes en klusjes aan boord op te knappen, waarmee we ieder reis te doen hebben. Dus een dag later klaar.

Velen, om niet te zeggen op uitzondering van de IJslanders na, gaan ook niet akkoord dat deze laatste de voorrang krijgen en een voorbehouden plaats. Dit zit hen werkelijk dwars en het dient gezegd dat die voorrang in strijd is met het visserijreglement en de stad hier dezen bevoordelt.

ONS BESLUIT

De reders aanzien het als een bijkomende zorg, dat ze nu nooit meer de zekerheid hebben te kunnen markten op de dag waarop zij het wensen. Dat brengt volgens hen allerlei narigheden mede. Daarbij komt, nog dat vele kopers en vooral de leurdere reeds de maandag wensen te kopen omdat er onder de leurdere heel wat zijn die de dinsdag reeds vertrekken. Dit houdt in, dat de prijs de maandag wel iets hoger kan liggen dan de dinsdag. Anderzijds is het voor de invoerders een goede zaak als er minder vis aan de maandagmarkt is dan verwacht. Dan richten vele leurdere en kleine kopers zich naar de invoerders. De belangen van invoerders en deze van de één dag nadien verkopende reders, liggen dus wel tegengesteld. Het profijt gaat hier naar de invoerder. Dat de kwaliteit van de vis, vooral dan deze van de kanaalschepen en van diegenen die tamelijk lang wegzitten, onder dit gedwongen overlijden lijdt, is zeker begrijpelijk.

Het is in ieder geval geen referentie voor de haven dat zodra een bepaalde aanvoer bereikt wordt, de overige vaartuigen niet meer aan de afslag kunnen komen. Het is duidelijk dat dit voor de betrokken haven aanleiding zou kunnen geven om bepaalde rederijen of vaartuigen voor de afslag te verliezen. In Nieuwpoort en Zeebrugge los, men met personeel dat men desnoods zelf aanstelt. De vislossersbaas beschikt voor het ogenblik over 42 vaste rapers en 30 lossers die het vak goed ken-

nen. Dit getal is echter te beperkt. Maar ergens is er wel een grens te voorzien. Dat de maandag echter slechts een tiental vaartuigen kunnen gelost worden, met daaronder twee ijslanders die nogal wat meehadden, is ons inziens toch wat al te beperkt. Dat verder de ijslanders aan de markt mogen komen, wanneer zij willen en een voorrang krijgen op de andere vaartuigen is in feite noch in recht, noch volgens het reglement een zuivere toestand. Daar vallen dan één of meer Kanaal-, Noordzee- of Westschepen als slachtoffer van. Ook dit dient, samen met de reders en de vislossersbazen, die het goed menen, nader onderzocht te worden. En dat wordt naar het schijnt overwogen.

WAT DE VISLOSSERSBOND OORDEELT

Maandag 12 februari werd een maatregel genomen om de werkzaamheden in verband met het lossen, sorteren en wegen van de vis, ordelijk, met bekwaame spoed en door onderlegde personen te laten geschieden, waardoor de overeengekomen toegelaten hoeveelheid van 5.500 bennen, gunstig en tijdig ter verkoop kon aangeboden worden. Men dient inderdaad niet uit het oog te verliezen, dat het toegelaten maksimum aantal bennen waarvoor de lossersbond de verantwoordelijkheid heeft opgenomen, 5.500 bennen is, tongen inbegrepen. Rekening houdende met de speling van ongeveer 10 pct is dit toch nog ruim 6 duizend bennen. Bij het tot stand komen van de door de bond opgenomen verantwoordelijkheid, werd vastgesteld dat in het ganse jaar 1978, het cijfer van 5.500 bennen slechts achtmaal overschreden werd, zodat we hier wel mogen gewagen van uitzonderingen. Een overeenkomst, en-of een systeem wordt nooit uitgewerkt op basis van uitzonderingen, maar op basis van de algemeenheid, alhoewel wij voortdurend nagaan hoe hier ook aanpassingen kunnen gebeuren om ook aan de uitzonderingen trachten tegemoet te komen.

De aanvoeropgave voor de betrokken maandag bedroeg 7.200 bennen. Met het onvermijdelijk overschot op dit cijfer kon men dus rekenen op 8 duizend bennen. Deze onverwachte en plotse hoge aanvoer werd in de hand gewerkt door het slecht weder waardoor even plots en onverwachts de westvisser de haven aandenden en zich voor de verkoop aanboden. Het jammerlijke van het geval was, dat hierdoor vaartuigen die van een verre visserij kwamen en reeds 18 dagen op zee waren, niet konden verkopen. Wijzelf menen dan ook, dat een aanpassing aan het reglement noodzakelijk is, waardoor dergelijke gevallen zich niet meer kunnen voordoen. We leven te

veel met de visserij mede om dit best te kunnen begrijpen. In ieder geval, met de voorziene 8 duizend bennen, zou niet, alleen de los- en verkoopregeling volledig in de war gebracht zijn, maar duidelijk zou de markt ontwricht worden zijn, dit zeer ten nadele van de reders en vissers. Praktisch alle reders zijn het hiermede eens.

Verder geeft een te grote aanvoer ook aanleiding tot bepaalde toestanden die zeker de visserij noch de vishandel ten goede komen. Door het overaanbod en het hieruit voortvloeiend lager prijsaanbod, worden de handelaars verkeerdelijk gestimuleerd om meer aan te kopen dan zij op één dag kunnen verwerken. We stellen dan bij bepaalde kopers vast, dat hun vis 24 uur en soms langer onverwerkt, oningepakt en onverzorgd blijft staan.

Een nivellering of verspreiding van de aanvoer komt ten slotte zekerlijk zowel de visserij als de handel ten goede en vermijdt dat de markt ontwricht wordt. Dat wil niet zeggen dat er niet verder moet geïverd worden om de mogelijke aanpassingen en verbeteringen te overwegen en in de praktijk toe te passen. Daarom moeten wij, van de lossersbond, samen met de reders en handelaars hand in hand gaan en overwegen waar en hoe het nog beter kan en niet bang zijn voor eventuele aanpassingen. De lossersbond staat ten dienste van de visserij, de handelaars en de stad en onze betrachting is dan ook zoveel mogelijk goed te dienen. Het is om deze redenen dat vrijdag 16 februari, de havendirectie, samen met de Rederscentrale en met een vertegenwoordiging van de groot-handel, een bijeenkomst, wordt gehouden in het bestuursgebouw van de vismijn om eventueel enkele aanpassingen aan het reglement te overwegen en in de praktijk te brengen. Aldus zou besproken worden hoe de vaartuigen die van een verre visserij komen en lang wegzitten en zich tijdig hebben gemeld, een voorrang kan gegeven worden in het lossen en markten op die uitzonderingsdagen waarop te veel vaartuigen aan de markt zijn, of beter gezegd, waarop het aanbod aan bennen te hoog is. Terzelfdertijd zou men hiermede beletten, dat de markt op deze uitzonderingsdagen ontwricht wordt en zullen de prijsinzinkingen vermeden worden. Trouwens iedereen is gediend met een gezonde nivellering van de prijzen.

BESLUIT

Wij hebben hier, zowel bepaalde reders als de vislossersbond aan het woord gelaten en het moet ons uit de pen dat, wat enigszins waar is voor deze bepaalde reders, de weergave van de vislossersbond toch getuigt, van gezond verstand. Zij geven toe dat enkele aanpassingen vereist zijn en dat een systeem maar naar een maximum

(vervolg blz. 5)

VAARTUIGEN TE OOSTENDE NIET GELOST

(Vervolg van blz. 4)

rendement kan groeien na verloop van enige tijd. Anderzijds is het juist dat men een overaanbod van vis moet vermijden en dat een verspreiding in de aanvoer slechts gunstig kan zijn voor de prijsvorming.

Naar we verder nog vernomen hebben, wenste de havenkapitein geen verantwoordelijkheid te nemen in verband met het lossen en het eventueel achteruit zetten van één dag van een aantal vaartuigen. De vislossersbond kreeg te horen, dat dit hun zaak was en zij bijgevolg hun plan dienden te trekken. Daardoor moest de Vislossersbond de totale last van het nemen van een beslissing op zich nemen. Het pleit toch enigszins ten gunste van deze laatsten dat zij zich niet aan het nemen van een moeilijke beslissing onttrokken hebben, niettegenstaande zij wel wisten dat er hierop kritiek zou volgen. We menen dat het, in deze omstandigheden, een goede oplossing was die er in de eerste plaats op gericht was, de markt niet te ontwrichten. Dit wil niet zeggen dat wij geen oor hebben voor bepaalde nadelen die sommige reders hierdoor opgelopen hebben en dat er juist hier wel enkele aanpassingen van node zijn om deze nadelen in het vervolg, hetzij te vermijden of zo klein mogelijk te maken.

Anderzijds dient ook de kwestie van de voorverkoop van vreemde vis eens ernstig onderzocht.

Wil men spreiding van de markt, dan dient ook hier in het belang van de reders, de leuwhandel en zij die de markt ondersteunen, alles bekeken.

GEGRONDE REDERSKLACHTEN OVER VERKOOPS- SYSTEEM TE OOSTENDE

Van enkele reders kregen we ook een verzoek om te wijzen op de ongezonde manier van verkoop van de vis onderaan. Sinds enkele tijd werd de vis onderaan mede verkocht in dezelfde verkoopbeurt, door de afslagers die de vis boven verkopen. Er was dus geen onderbreking meer in de afslag van de vis boven en onder. Hierdoor bleven alle kopers ter plaatse, ook voor de verkoop van de vis onderaan. Deze week dinsdag gebeurde dit nu volgens het oud systeem. Eens de vis van boven verkocht, gingen de afslagers over naar de volgende beurt, terwijl een afzonderlijke afslager en tegenschrijver de vis onderaan verkochten. Het gevolg was dat praktisch alle kopers mede opschoven naar de volgende beurt en men genoeg vingers aan één had had om de kopers te tellen die zich konden vrijmaken om de afslag onderaan te volgen. Volgens bepaalde reders gaf dit aanleiding tot een heel wat kleiner prijsaanbod en zelfs tot het opvangen van grote hoeveelheden wijting. We menen dat deze redersklachten gegrond zijn.

Deze wijze van verkoop is volledig af te raden daar de toestanden van tien jaar geleden niet meer te vergelijken zijn met nu. Daarover later meer.

De cinema van de brandstofprijzen

Nadat vorige week de naphte van 84 ct duurder en de gasol, lichte fuel en diesel van 16 à 17 centiemen, is ze deze week opnieuw gedaald van 9 centiemen, uitzondering gemaakt voor de naphte.

De gasolie kostte aan de visserij 5,25 F en vanaf deze week 5,16 F. De diesel kostte 9,03 en nu 8,94 F, de lichte fuel 5,64 F en nu 5,55 F. BTW niet inbegrepen.

Al deze schommelingen zijn niet van aard om de verbruikers toe te laten, te weten waaraan ze eigenlijk aan toe zijn, daar in enkele weken tijd, de prijs niet minder dan vier maal veranderde.

NIEUWE PRIJSVERHOOGING

Ondertussen is heden donderdag een nieuwe prijsverhoging ingetreden voor alle brandstoffen en is de prijs van de super en gewone benzine intengendeel van 30 cent, gedaald.

Op het ogenblik dat we dit schrijven, doet zich de toestand dus als volgt voor, daar er maandag 19 februari een nieuwe wijziging in de prijzen voordoet en de benzine die 14 dagen geleden 84 cent duurde, nu in twee weken tijd van 30 cent, en 18 centiemen, 't zij 48 cent, daalde. Hiernavolgende tabel geeft de toestand zoals ze nu is en maandag zal zijn, als volgt weer :

	Op 13-2-79 tot 15-2-79		Op 15-2-79 tot 19-2-79		Op 19.2.79	
	zonder BTW	met BTW	zonder BTW	met BTW	zonder BTW	met BTW
ESSENCE gewoon	14,56	16,89	14,28	16,56	14,10	16,36
super	14,83	17,20	14,53	16,85	14,35	16,65
Gasolie DIESEL	8,94	10,37	9,10	10,56	9,28	10,76
Gasolie VERWARMING	5,61	5,95	5,77	6,12	5,95	6,31
Gasolie VISSERIJ	5,16		5,32		5,50	
Lichte FUEL	5,55	5,88	5,71	6,05	5,89	6,24

Reders gehuldigd te Nieuwpoort

Zondag werden twee verdienstelijke reders met hun bemanning ontvangen op het stadhuis. Bij de aanvang van de huldiging nam de heer R. Bendels, schepen van landbouw en visserij, het woord. Hij wees er op dat in het jaar 1978 voor iets meer dan 94 miljoen frank vis te Nieuwpoort verkocht werd. Het rekord van de grootste vangst prijkt op naam van de N.15 «Kotens» van reder R. Calcoen met 12.981.417 F. Door de N.782, toebehorend aan de familie Guilleman werden dit jaar voor 1.314.214 F garnalen in de Nieuwpoortse vismijn verkocht. Hij wenste de beide reders en hun bemanning van harte geluk en hoopte dat zij een voorbeeld mochten zijn voor de andere vissers uit Nieuwpoort, aan wie hij ook het beste voor de toekomst toewenste.

In zijn hulde betrok hij ook de heer Jef Verbanck, sinds 25 jaar vismijn-directeur, die binnenkort, pensioenge-rechtigd wordt. Spreker hield eraan te onderlijnen dat de garnaal thans bijna een luxartikel geworden is en drukte de hoop uit, dat de garnaalvisserij zich in de toekomst moge uitbreiden. Aan de gehuldigden werd in naam van de stad Nieuwpoort een zilveren schaal overhandigd, terwijl hun dames in de bloemen werden gezet.

Hierop nam de heer Verbanck het woord. Hij betreurde het dat het aantal vaartuigen te Nieuwpoort erg slonk en dat thans van de 28 garnaalsloepen er nog slechts 5 overgebleven zijn. Hij noemde de N.782 van de reders

Guilleman het properste schip van de ganse Belgische kust. Het bracht verleden jaar zomaar eventjes 9.760 kg garnalen naar de Nieuwpoortse vismijn. Op de N.782 wordt de garnaal nog zelf gekookt door een kok aan boord. Door zulke mensen, aldus de vismijn-directeur, wordt de faam van de Nieuwpoortse garnaal ver buiten de grenzen van de stad uitgedragen. Hij had ook woorden van lof voor de N.15 van R. Calcoen, die bewezen heeft, dat ook grote vissersvaartuigen hun vis in de Nieuwpoortse mijn aan de man kunnen brengen. Hij hoopte, dat dit voor de andere reders een stimulans mocht zijn om ook hun lading te Nieuwpoort te komen veilen. Tenslotte wenste hij de reders en hun bemanning geluk toe.



De glorieuse reders werden omwille van hun schitterende uitslagen ontvangen door het Nieuwpoortse stadsbestuur. (Foto NVDK-WDB)

Weetjes...

Niettegenstaande de meeste Ierse kustgebieden gesloten zijn voor haringvisserij, werd er toch in bepaalde gebieden door de kustvisserij op haring gevestigd. De Ierse minister voor de visserij Lannihan, heeft deze illegale visserij ten strengste veroordeeld en visserij-officiëren naar de betrokken gebieden gestuurd. Hij bedreigde de in overtreding gevonden vissers met zware straffen.

In Japan zijn er 2.800 vissershavens en -haventjes, waarvan er een duizendtal over een afslag beschikken. Een ware puzzel voor iemand die een nationale statistiek van de aangevoerde vis moet bijhouden.

Drie broers uit het Ierse Killibeg hebben zich elk een nieuw 27-meter treiler aangeschaft, die zullen gereed komen in de loop van 1979. De treilers kosten 45 miljoen BF het stuk! Voor Ierland een hele gebeurtenis en een praktisch definitief afschrijven van het houten vaartuig.

De Seychellen-eilanden in de Indische Oceaan, een verzameling eilandjes waarvan sommigen niet veel meer dan zandbanken zijn met enkele kokosnootbomen, hebben eveneens hun visserijlimieten op 200 mijl gebracht. De 92 verspreide eilandjes bestrijken hierdoor een zeegebied van meer dan 1,5 miljoen km².

Een cameraman die met Ierse vissers een paar malen in zee ging, verklaarde na deze reizen van de bemanningsleden: «Wanneer ze aan land zijn spreken ze van vis en de zee. Wanneer ze in zee zijn spreken ze van de... meiden (niet van mooie meiden, maar van meiden met rokken)».

De palingeksport uit Ierland verhoogde in de laatste jaren merkbaar. Aldus werd in 1977 ten overstaan van 1976 ongeveer 60 pct meer uitgevoerd, terwijl ook de cijfers over 1978 op een merkkelijke verhoging wijzen.

Men schat dat Ierland in het jaar 1979 zowat 6 duizend ton gekweekte zalm zal uitvoeren op de Europese markt, hetgeen de uitvoer van Ierse zalm zal verdubbelen tegenover 1978 en de helft betekent van de Noord-Atlantische vangst! Men vraagt zich in Ierland dan ook af, of de zalmfarming de zalmvisserij niet zal komen bedreigen en eventueel uitschakelen.

Ierland is één der meest begunstigde landen voor viskweek. Het beschikt inderdaad over vele reserven vers en zout water dat niet aangetaast is door pollutie, vooral dan langs de Noord- en Oostkusten die terzelfdertijd bespoeld worden door vrije niet-bezoedelde zeeën.

De twee grootste distributiesmaatschappijen in de Verenigde Staten van diepvriesfilets, vooral van kabeljauw, hebben een prijsverhoging aangekondigd van 12 pct. Deze filets worden van uit IJsland aangevoerd.

Van de door IJsland aangevoerde vis in 1978 kwamen hierin volgende vissoorten samen voor 90 pct, namelijk capelin, kabeljauw, schelvis, koolvis, roodbaars en haring voor. Hierin kwam capelin naar voor met 60 pct en kabeljauw met iets meer dan 20 pct maar voor 55 pct in waarde.

Een vertoornde Fransman die in IJsland geen vernieuwing van zijn visvergunning kreeg daterende van 1979, begoot de betrokken IJslandse ambtenaar met rode verf. De man werd aangehouden.

De IJslandse vloot kreeg onlangs de aanwinst te noteren van het grootste en best uitgeruste vissersvaartuig. Het gaat hier om de «Elborg» een schip van 1.313 BRT met gesofisticeerd vangapparaat aan boord. Het vaartuig zal ingezet worden op de industriële visserij op capelin, blauwe wijting en Noorse pout voor verwerking tot vismeel en olie.

Te Grimsby heeft een IJslandse treiler het absoluut rekord gevestigd door met een vangst van ongeveer 1.800 ben, een brutobesomming van bijna 5 miljoen BF te maken. Dit komt meer op een gemiddelde van bijna 2.750 BF de ben. Dit vaartuig, de «Ran GK» is één van de nog twee overblijvende klassieke treilers. De anderen zijn allemaal hektreilers.

Ook in IJsland worden de biologen als zwartkijkers aangezien en derhalve niet altijd gevolgd. In 1978 mocht slechts 270 duizend ton kabeljauw weggevoerd worden. Het werd er echter 320 duizend ton. Voor 1979 stellen de biologen

een kabeljauwvangst van slechts 250 duizend ton voor. We vragen ons af wat het in werkelijkheid zal worden. Alhoewel men niet volledig met de cijfers van de biologen deze laatste toch zo'n beetje naam van zwartkijkers en dit niet alleen in IJsland, maar ook bij ons.

Ook in Nederland is men binnen de Federatie van Visserijverenigingen niet tot de gewenste eenheid kunnen komen en heeft, onder meer, de Nederlandse Visserijbond in een algemene ledenvergadering beslist haar eigen weg te gaan. De zoveelste poging om tot een eenheid te komen in de Nederlandse kleine Zeevisserij is hiermede mislukt.

In Nederland gaan protesten op tegen de beperkingen om in aanmerking te kunnen komen voor een subsidie uit het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds, omdat, indien men voor deze subsidie in aanmerking wenst te komen, het te vervangen schip van vóór 1968 dient te zijn.

De scheepswerf Maaskant in Nederland voltooide een 40-meter kottor bestemd voor de regering van Indië in het kader van de Nederlandse ontwikkelingshulp. Ook door andere landen, zoals Noorwegen, Engeland, enz. wordt er voor het buitenland gebouwd. Alleen in België blijft men hier stom. Ook wij hebben een Buitenlandse Ontwikkelingshulp, maar dit is in handen van het Fransgericht Abos en de buitenlandse projecten zijn allen landprojecten in Franssprekende Afrikaanse landen. Voor projecten voor visserij-ontwikkeling, waaraan onze werf en scheepstrustingsfirma's ook wat zouden hebben, is er in België geen plaats.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

WAT MET DE SCHEPEN VAN DE REDERIJ VAN LUL ?

Sedert enkele maanden liggen de O.180, O.181 en O.182 in de Oostendse haven stil. Elkeen begint zich af te vragen wat met die schepen zal aangevangen worden. Het vertrek van de heer Van Lul naar Senegal schijnt niet, uitgevallen te zijn zoals voorzien. En de nochtans zeer werkzame en bewaarde Van Lul schijnt daar financieel de dupe te zijn van Afrikaanse loonse middelen.

Ondertussen is het een feit dat, had de heer Van Lul zijn rederij te Oostende gehouden, de moeilijke tijd welke we in 1976 doormaakten, in 1977 en vooral in 1978 had kunnen overbrugd worden, daar reders zonder tegenslagen en hun zaak behartigend zoals hij dat kon, zeker het bedrijf voordelig konden uitbaten.

Het is ons niet bekend wat de komende maanden ons zullen brengen, maar het eventueel verlies van drie goed uitgeruste schepen, zoals deze, zou voor de vissershavens van Oostende een nieuwe klap zijn welke zowel de vishandel als allen bij het visje betrokken, zeer schadelijk zou zijn.

Hopen we dat de komende maanden ons beter nieuws zullen brengen.

REKORDAANVOER IN 1978 IN IJSLAND

Het jaar 1978 werd een rekordjaar wat betreft de aanvoer van vis voor IJsland. Deze bedroeg inderdaad 1,55 miljoen ton. Wel dient gezegd dat dit cijfers gunstig beïnvloed werd door de vangst van de capelin voor de visverwerkende nijverheid. In 1977 was de jaaraanvoer in vergelijking tot 1978 bijna twee honderd duizend ton minder. Sinds 1968 is de jaarlijkse aanvoer van visproducten gestadig gestegen nadat het in 1966 teruggelopen was tot 600 duizend ton. Na deze jaren kregen we ook de uitbreiding van de IJslandse visserijlimieten via de 50 mijl tot 200 mijl, waarvan vooral de Britse, Westduitse en Noorse visserij het gelag dienden te betalen. Met de Faroë is België nog het enig toegelaten land dat binnen de IJslandse 200 mijlszone een beperkte visserij mag uitoefenen. Beperk, naar het aantal toegelaten schepen en naar de toegelaten gebieden en in bepaalde tijden naar de soort. Het is duidelijk dat onze IJslandvisserij deze „geste" waardeert.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Kantoor van gerechtsdeurwaarder Jan VAN den MEERSCHAUT,
Torhoutsteenweg 50, 8200 Brugge — Tel. (050) 31.14.85

— 0 —

Wegens FAILLISSEMENT — STAD BRUGGE

ZATERDAG 24 FEBRUARI 1979 OM 15 UUR
te BRUGGE-ZEEBRUGGE - VISSERSHAVEN

Openbare Verkoop onder voorwaarde van hoger bod
binnen de 15 dagen van het

VISSERSVAARTUIG Z.581

« URANUS »

zijnde : motorvisser in staal, afmetingen : lengte 24 meter, breedte 6,15 meter, tonnemaat 20,61 netto, voortstuwingmachine : Caterpillar vermogen 425 PK, bouwjaar 1954 te Amsterdam bij Concordia, gebruik vaartuig : zeevisserij-middenslag, 1 dek, 1 luikhoofd, thuishaven Zeebrugge.

Voorwaarden volgens Lastenboek

TE BEZICHTIGEN : de verkoopdag van 10 tot 12 uur in de vissershaven te Brugge-Zeebrugge.

Het lastenboek kan ingezien worden ter studie van de gerechtsdeurwaarder.

(8293V)

KORTE BERICHTEN

WAAR EINDIGT DE UITRUSTING AAN BOORD VAN DE TREILER ?

Op een Zweeds vaartuig, de «Polar», een 35-meter treiler op haring, makreel en pelagische soorten, heeft men een vissbouwings-systeem aangebracht met hijs-machienthelling, transportband eindigende op in elkaar gemakkelijk wendbare buizen, waarmee men de platte visbennen in het ruim aan de lopende band vult. Een man doet aldus het werk waarvoor, bij grote vangst, vier mensen nodig zijn. Het systeem geeft dergelijke voldoening dat men het nu ook aangebracht heeft op twee 43-meter treilers, de «Timor» en de «Ingaborg». Het systeem werd door een firma uit Göttingen in Zweden op punt gesteld en schijnt te zullen doorbreken. Het is natuurlijk niet aangepast aan vissen van een bepaalde grootte en omvang. Vooral voor de industriële visserij bewijst het zijn groot nut. Al met al, kunnen we ons toch beginnen af vragen waar het ten slotte zal eindigen in de visserij en of we, als futuristen niet zullen gelijk krijgen, waar we eens schreven dat men binnen afzienbare tijd de visserij van aan land zal kunnen bedrijven met computersysteem en de behandeling van alle apparatuur, bevelen, te waterlating van het net, enz., van op het land zal kunnen uitgevoerd worden, precies of men er bij is vermits alles op een scherm zal kunnen gevolgd worden. We zijn overtuigd, dat men in de toekomst daar aardig dicht bij zal komen. Nu reeds spaart men zoveel bemanningsleden uit, dat, enkele tientallen jaren terug men het naar zee sturen van grote treilers met een bezetting zoals men die nu reeds kent, nooit had kunnen voorzien of vermoeden. Door de gesofistikeerde inrichting van de treilers wordt dit echter, voor enkelingen een niet meer draagbare financiële investering en slechts nog haalbaar voor grote kapitaalkrachtige maatschappijen of met grote staatssubsidie.

HET BELANG VAN DE CAPELIN VOOR IJSLAND

We lieten reeds opmerken dat de rekordaanvoer van IJsland in 1978 voor een totaal van 1,55 miljoen ton, gunstig beïnvloed werd door de aanvoer van de capelin waarvan zowat 1 miljoen ton werd binnen gebracht. De capelin wordt nu zowel in de herfst als in de eerste maanden van het jaar gevestigd. Vroeger beperkte dit zich tot de eerste kwartaal maanden van het jaar, maar sinds een paar jaar worden nu ook grote vangsten aan capelin gemaakt, in de nazomer. De capelin is van uitzonderlijk belang voor de IJslandse verwerkingsindustrie en bepaalt zelfs, net zoals voor de

ansjovis in Chili, het wel en wee van de vismeel en visoliebedrijven. In 1978 was de uitvoer van vismeel en olie bijna één zesde waard van de totale uitvoersom. In 1978 brachten 16 IJslandse vaartuigen meer dan 20 duizend ton capelin op de markt. De grootste aanvoer door één enkel IJslands vaartuig in 1978 gebracht, was iets meer dan 33 duizend ton. We moeten hierbij rekening houden dat zowel in het najaar als in het begin van het jaar slechts een paar maanden op de capelin gevestigd wordt, namelijk wanneer deze vis zich in dichte scholen verzamelt.

BINNENKORT OOK VROUWELIJKE SCHIPPERS ?

In bepaalde landen heeft men reeds beslist dat men de vrouwen niet kan beletten op vissersvaartuigen naar zee te gaan. Discriminatie is immers verboden. Men voorziet zelfs dat eerlang ook vrouwen tot de rang van schipper zullen kunnen opklimmen. Inderdaad is er aan boord van de treilers heel wat veranderd. Vroeger was een zeemannsjob specifiek mannenwerk omdat het hier over zeer zware handenarbeid ging. Verder was de accommodatie aan boord ook maar navenant. Met de inbreng van de techniek en de apparatuur is veel van dit zwaar werk uitgeschakeld en herleidt zich tot een eenvoudige bediening. Ook de accommodatie en het comfort is er gevoelig op vooruit gegaan. In een paar landen, onder meer in Frankrijk behaalden vrouwen reeds de rang van officier ter koopvaardij. Men verneemt nu, dat enkele progressieven van het vrouwelijk geslacht naar een brevet van schipper streven. Afwachten echter of het ooit zo ver komt, want, heeft het werk aan boord zich in vele gevallen herleidt tot een bediening van apparatuur en „handles”, dan blijft men op zee toch nog altijd gekonfronteerd met perioden van zeer zwaar weder dat van elk bemanningslid zware fysieke inspanningen vergt, die misschien te..... zwaar zouden aankomen voor vrouwen. Anderzijds menen we ook dat, wanneer te veel vrouwen medevaren, er minder en minder mannen zullen gevonden worden voor de overige posten. Niet zozeer omdat de jobs minder aantrekkelijk geworden zijn, verre vandaar, maar omdat vele thuisblijvende vrouwen van bemanningsleden geneigd zullen zijn een veto aan manlief op te leggen om aan boord in „commune” te gaan werken.

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

NOORWEGEN RICHT ZICH OP DE VANGST VAN BLAUWE WIJTING

In 1978 bracht Noorwegen reeds 120 duizend ton blauwe wijting aan, terwijl intussen de vangstcapaciteiten en de verwerkingsmogelijkheden opgedreven werden zodanig, dat dit land in 1979 zou kunnen instaan voor een aanvoer van praktisch een half miljoen ton. Hiertoe waren wel enige aanpassingen geveerd, onder meer zelfs wat de netten betreffende, die de netting hadden te barsten en waarvan verholpen werd door een netwaarschuwingssysteem.

We zeggen dus wel dat Noorwegen bij machte zou zijn de aanvoer van blauwe wijting tot het viervoudige op te drijven van 1978, maar hiervoor moeten zij de vrije hand blijven krijgen om ook onbelemmerd te kunnen blijven vissen rond de eilanden ten Noorden van Groot-Brittannië en in de Faroë-waters. Het is echter mogelijk dat deze landen (voor Groot-Brittannië de EEG) een onbegrensde visserij op de blauwe wijting in hun visserijlimieten niet zo maar zullen toestaan. Zo werkelijk zonder beperkingen mag gevestigd worden, dan zijn we overtuigd, dat de EEG dit als pasmunt zal weten te gebruiken voor toegevingen in de Noorse wateren ten voordele van de EEG-visserij.

Iets dat de Noren toch ook wel

zwaar ligt, is het feit, dat de proefnemingen om de blauwe wijting te kunnen laten dienen voor menselijk verbruik, tot geen voldoende resultaten hebben geleid. De pogingen om het vlees van de blauwe wijting te gebruiken voor het maken van de Japanse „surimi”, een soort delicatesse op de Japanse markt, zijn niet volledig geslaagd. Ook is de blauwe wijting te klein om er met succes filets van te maken voor de consumptie. Men zoekt derhalve nog volop om de blauwe wijting toch op de één of andere manier dienstbaar te kunnen maken aan het menselijk verbruik. Dit zou natuurlijk voor de aanvoerders de prijs interessanter maken. Ondertussen neemt de industriële visserij in Noorwegen een uitzonderlijke uitbreiding. Als we nagaan dat aan „capelin” alleen reeds rond het miljoen ton aangevoerd wordt en men nu ook verwachtingen bouwt op een aanvoer van 400 duizend tot een half miljoen ton blauwe wijting, dan kunnen we voor de Noren alleen maar hopen dat deze grote aanvoer geen nadelige gevolgen zal hebben op de stocks opdat ze niet het slachtoffer zouden kunnen worden van hun onverantwoordelijke uitbreiding van de vangstcapaciteit.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

DEENSE TREILER ZWAAR BEBOET IN NOORWEGEN

Een Deense treiler de „Connie Dam” die door de Noorse marine opgebracht werd naar Bergen, zag zich daar voor de rechtbank veroordelen tot een boete van 180 duizend B.fr. en het in beslag nemen van het vistuig, eveneens voor een waarde van 180 duizend B.fr. Reden tot het opbrengen en de veroordeling van de „Connie Dam”, was het gebruik van beschermstukken op de netten waarvan de maaswijdte minder dan 16 mm was voor vangst, op vissoorten waar een minimum netmaaswijdte van 16 mm vereist was. De Noorse marine-inspectie vond dergelijke netten aan boord en dit was ruim voldoende, om het vaartuig in overtreding te nemen. Veel Denen zijn net zoals de Russen en andere vissers uit de Oostbloklanden. Zij zouden alles uit zee meenemen, die maar leeft, voor vismeel doeleinden. Herinneren we ons in dit verband het artikel over de Britse verontwaardiging toen zij een paar maanden terug Deense havens bezochten om

daar te moeten vaststellen, dat gans kleine onvolwassen haring weggevangen werd en tot vismeel doeleinden bestemd in tijden waarin praktisch in 90 procent van het EEG-gebied een totaal vangstverbod op de haring werd uitgevaardigd. We menen dan ook dat men niet streng genoeg kan zijn voor diegenen die ondermaatse vis aanbrengen of minstens hun netten zodanig inrichten en kamoefleren om ondermaatse vis te vangen. Als er met normale netten een bepaalde kleine hoeveelheid ondermaatse vis gevangen wordt, is het gemakkelijk begrijpelijk dat men niet altijd zo bereid is, na het aan boord halen, deze vis terug over boord te zetten omdat voor deze vis het leven toch niet meer haalbaar is van wege een min of meer lang verblijf in het net. Nochtans mag men zich hier niet achter wegsteunen om dit goed te praten en het vissen, mede op ondermaatse vis, te benaaststellen.

VAN MENSEN, SCHEPEN EN DE ZEE

JAAR (1)

Ieder onderwerp kan interessant gemaakt worden en daardoor kan ieder onderwerp vervelend gemaakt worden, zei Belloc en in Nieuwpoort was dit waarschijnlijk de reden waarom leeggangers er hun genot in vonden om de trossen van een aantal schepen los te gooien. Dit was meteen ook een «happening» van het voorbije jaar. Een gebeurtenis die evenwel maar een bleke kleur gaf aan het dagelijkse visserijbestaan en die geen enkele zeeman kan aanvaarden. Is het, bij Neptunus, te geloven of in te denken, dat iemand zo gemeen geboren is; dat hij zich verheugt in de rampen van zijn naasten uit diens ellende zijn eigen voordeel zoekt. Deze vraag stelde Terentius zich reeds. Om maar eens te zeggen dat dergelijke streken vroeger ook al bestonden. Ook in '78 stelde zich de vraag of men van onze goede vissershaven een stort zou maken? En in dit jaar des Heren werd ons gezegd dat we er rekening moesten mee houden dat kustwachtvliegtuigen oog in 't zell houden om alle overtredingen te noteren die we met ons scheepje zouden kunnen begaan rondom de zuidoostelijke hoek van Engeland. Lotgenoot zeeman, waar is nog de waarde van het gezegde dat wie de zee bevaart, de vrijheid beleeft. Wat is daar nog van aan? Waar is de tijd dat we nog eens ongestraft een trekje konden doen binnen de limiet en meteen 3 zakken konden binnenzetten? Dat was de vrijheid!

Het is ook tijdens het afgelopen jaar dat we konden vernemen dat een surfplank een strandtuig is en geen vaartuig.

Mare liberum, wat blijft er nog over? Nu ook weeral boeten in Ierland voor illegaal vissen in de limieten.

Usus maris publicus, et proprietas nullus, staat er in de nog niet zo oude dokumenten. Dat moest eens allemaal herzien worden.

Charles en Roland Verbiest werden garnaalkeizers..... En ze hebben daarvoor hard moeten vissen; dat kunnen we u op een briefje geven! Zij zijn nog de «echte» overgoten van het zout van de zee, dit soort mensen van wie God zegde: «Laat ons mensen maken naar ons beeld; naar onze gelijkenis en dat ze heerschappij hebben over de vissen en de zee». De garnalen moeten er ook wel bij geweest zijn.

Er stonden geen orders meer in het boekje van Beliard's toen de «Schelde» van stapel liep en zelfs Tindemans' aanwezigheid veranderde daar toen niks aan, maar nu, voor 't nieuwe jaar dat reeds druk bevangen wordt — hebt ge reeds uw bilan gemaakt, maat? Gaat er toch weeral iets gebeuren want er worden weer nieuwe vissersvaartuigen gebouwd. («SCAP» verlengde tijdens '78 haar rederscoöperatieve voor een duur van 30 jaar. Dat is optimisme! Een doorslaand bewijs van vruchtbaarheid! Ons beste visserijblad blotletterde toch nog maar eens over de verplichting tot hulpverlening op zee. 't Is misschien wel eens goed de geesten van sommige zeevaarders op te frissen maar deze verplichting, indien ze waarlijk een verplichting is, wordt op zee zonder meer uitgevoerd. Men denkt niet of het verplicht is of plicht, maar er zijn altijd wel piraten.

X X X

In the last night's storm I such a fellow saw,
wich made me think a man a worm..... (King Lear)

Maar wellicht kent ge wel beter het vlaamse vers:

Aan boord van het vaartuig in de storm,
wanneer iemand gerust kan zeggen ik ben maar een worm,
die noch zijn eigen kan helpen, noch zijn natuurgoten
al stond hij ook op zijn achterste poten.....

JAAR (2)

We kregen tijdens '78 ook eindcijfers te zien van de thuishaven Oostende, de visserij dan.

1976 21.439.162 kilo vis die 629.915.464 fr. opbrachten
1977 19.733.744 kilo vis die 637.415.800 fr. opbrachten.

Een wat heeft men ondertussen in Boulogne, niet zover van hier, uitgericht?

Daar werd in 1973 ongeveer 142.000 ton gevist
in 1976 ongeveer 122.000 ton gevist
in 1977 ongeveer 109.000 ton gevist

Maar Boulogne is dan ook de eerste Franse vissershaven.

In Lorient werd in 1973 74.000 ton gevist
1976 75.000 ton gevist
1977 72.000 ton gevist

Lorient is de tweede Franse visserhaven.

Er zijn in Boulogne 33 «visbakken» die bemand zijn door 820 zielen en zij voeren 67 t.h. van de aanvoer aan. Daarnaast zijn er nog kleinere vaartuigen (ongeveer 105) die bemand zijn door 650 zielen (er staat niet bij hoeveel jongetjes). Zij staan in voor 15 t.h. van de aanvoer.

Koolvis, kabeljauw, makreel, sardienen en haring worden aangevoerd en 17.900 ton vis werd er omgezet in blikjes, 11.102 ton, 5.850 ton haring werd gerookt en 200 ton gezouten.

Naast deze visserijbedrijvigheid heeft Boulogne, net als onze goede haven, een passagiersvervoer met ferry's en dit beliep 1.528.865 passagiers en 227.319 voertuigen. En, verschiet niet, er zijn zo maar eventjes tot 54 dagelijkse diensten met Dover.

Onze vissershaven en haar problematiek kwam ter sprake in de gemeenteraad te Oostende en er was zelfs een ministerieel antwoord omtrent bepaalde vraagstukken. Och Here, Och God, Neem het ons niet kwalijk, Meneer de minister, maar daar verschieten wij van, 1978 hield niet op ons te verbazen.

Maar daar schiet ons een vers door het hoofd, Meneer de Minister, ongewild:

Al kost het moeheid, worstlen, wee
Slechts wie van haar drift lijdt, vat ook de zee.....

Daar moest u maar eens diep over nadenken. Meneer, over deze enkele lijnen van Cyriel Verschaeve. Daarom geloven we niet aan uw ministerieel schrijven, dat ge trouwens al lang vergeten zijt. Vergeten maakt trouwens geen schuld!

Voor en tegen het gewicht van de bennen

Van een bepaalde reder kregen we de opmerking te horen, dat men de tarra voor het gewicht van een ben op 5 kg bepaalt, ook wanneer het om de platte bakken gaat. De ze laatste bakken wegen echter slechts 4 kg. Bijgevolg zou de tarra voor de ben hier van een kg moeten verminderd worden. Over 200 ben met veel rare vis, zoals tongen, tarbot, griet, staart, enz..... kan dit inderdaad tot een heel be- drag oplopen. We kunnen dus niet anders dan deze reder gelijk geven. Elk zijn recht en Pietje zijn knik- kers, hebben we van oudsher ge- leerd.

Van koperszijde hoorden we ech- ter een andere klok. Zo heeft een betrokken koper, die reeds meer dan eenmaal, zoals hij het typisch uitdrukte, een onaangename „far- ce” tegenkwam, zijn visbennen la- ten wegen toen men met de wagen aan zijn pakhuis kwam. Daar was zelfs een officieel persoon bij en niet van de minste. De vis werd overgegoten in de bak van de weeg- schaal, er evenwel zorg voor dra- gend dat het ijs in de ben acher- bleef en hier bewees de weegschaal

dat heel wat bennen slechts 48 en/ of 49 kg. vis haalden met in be- paalde gevallen zelfs 47 kg. Dit zou zelfs in een eerstkomende vergade- ring van de Vissershavenkommissie een punt van de dagorde worden. Wij zelf kunnen wel besluiten, dat er voor en tegen is en dat waar- schijnlijk de waarheid wel in het midden ligt. Er zullen waarschijn- lijk wel bennen zijn die het ge- wicht niet halen en wellicht ook bennen, die het ruim halen. Met kleine vis kan de weger wel het juiste gewicht halen. Met kabel- jauw wordt dit echter moeilijker. Verder zou wel beter dienen reke- ning te worden gehouden met het gewicht van de bak en de tarra hieraan aangepast. Omgekeerd moet dan ook rekening gehouden worden, vooral in koude periodes als er geen ijswater uit de bennen verdwijnt, vooraleer deze gewogen worden, dat er een overwicht voor het aanwezige ijs dient gesteld.. Waar het echter op aankomt, is vooral van beide zijden een goed begrip voor bepaalde moeilijke si- tuaties, want waar is de juiste be- slissing?

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een ruimere aanvoer dan verleden week met maandag van IJsland alleen reeds meer dan 3.200 bennen vis. Dat was wat veel en aanzien ook de andere schepen redelijk ruime vangsten aan boord hadden, konden slechts tien vaartuigen gelost worden. Weinig prijsverschil voor de verschillende soorten op de verschillende dagen met dinsdag zelfs stijgende noteringen voor de meeste gulsoorten.

De aanvoer van tong is niet zo groot geweest als verwacht, ook al omdat de vangsten van de meeste schepen kleiner uitvielen dan anders. Op de West is de beste tijd om tong te vangen blijkbaar voorbij.

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER/ FOLKESTONE UURTABEL DER OVERVAARTEN

Uurtabel der overvaarten voor de week van 18 tot 24 februari '79.

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 18 februari bijkomende afvaart te 23.15.

Op 19, 20, 21 en 22 februari 1979 bijkomende afvaarten te 5.15 23.15.

Op 23 februari bijkomende afvaarten te 5.15 11.15 14.15 23.15.

Op 24 februari bijkomende afvaart te 11.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

Dagelijks te 5.10.

Op 19 februari bijkomende afvaart te 6.40.

Op 20, 21, 22, 23 en 24 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 19, 20, 21 en 22 februari bijkomende afvaarten te 3.20 6.20.

Op 23 februari bijkomende afvaarten te 3.20 6.20 15.20 18.20.

Op 24 februari bijkomende afvaarten te 3.20 15.20.

Afvaarten uit Folkestone:

Dagelijks te 22.45.

Op 19, 20, 21, 22 en 23 februari februari bijkomende afvaarten te 0.10 21.00.

Op 24 februari bijkomende afvaarten te 0.10.

n.JaJa

De gullen werden trouwens ook minder aangevoerd, zodat mag verwacht worden dat stilaan meer schepen de visserij naar het kanaal of de Monkey Bank zullen verleggen.

Voor IJslandvis werden behoorlijke prijzen betaald waarbij de O.81 een topopbrengst bereikte van 3 milj. 149.000 fr. De meest aangevoerde IJslandse soorten waren rode zeebaars, koolvis en schelvis. Inderdaad ook grote vangsten schelvis die een middelmatige prijs kregen, schommelden rond de 31 fr. De uitvoer was hier de voornaamste afnemer. Kabeljauw en gul zijn van IJsland weer erg goedkoop geweest. Voor leng werd rond de 40 fr. betaald, witte leng kreeg rond de 33 fr. Weinig Schotse schol die redelijk duur was.

Voor de Kustvisserij blijft het een triestige bedoening. De enkele schepen die het tijdens de voorbije week probeerden om wat garnaal te vangen, zullen nog een tijdje wachten vooraleer het nog eens te proberen. Dinsdag zette de O.100 35 kg. in de markt, woensdag verkocht de O.160 nog eens 27 kg. De prijs lag tussen 168 en 195 fr. het kg. De garnaal zelf was erg klein.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 16 FEBRUARI 1979

WEST: O.127 (220 m., t.t.z. 120 gul, 50 wijting, 15 rog, 25 grondvis).

MAANDAG 19 FEBRUARI 1979

IJSLAND: O.216 (1.350 m., t.t.z. 300 bennen, 400 schelvis en totten, 200 kools, 300 kab. en gul, 100 leng, 50 varia)

KANAAL: O.83, O.141, O.303.

MONKEY BANK: O.232.

WEST: N.719, N.706, O.309, N.752, O.26, N.40, N.3.

DINSDAG 20 FEBRUARI 1979

WEST: O.306, N.709.

MONKEY BANK: Z.62.

WOENSDAG 21 FEBRUARI 1979

WEST: O.114 (vermoedelijk)

OOSTENDE

VRIJDAG 9 FEBRUARI 1979

WEST

O.123 9 150 — 185.910

N.41 9 320 — 382.750

MAANDAG 12 FEBRUARI 1979

O.81

17 2000 — 3.149.391

O.202

16 1270 — 1.864.677

WEST

O.229

5 150 — 156.110

N.45

8 465 — 438.560

O.206

7 350 — 337.830

N.708

9 460 — 513.070

O.243

11 280 — 298.990

Z.509

10 140 300 262.014

O.33

8 120 4130 817.423

Z.502

12 180 1390 398.630

DINSDAG 13 FEBRUARI 1979

KANAAL

O.315 17 250 330 481.522

O.118 19 320 210 447.964

WEST

O.82

14 165 4020 782.150

O.134

12 445 — 489.400

O.518

7 75 1025 227.269

N.736

7 215 — 221.530

O.275

9 225 — 192.130

O.66

6 190 — 204.130

O.35

13 260 — 227.885

O.274

11 235 — 277.670

O.279

9 215 — 221.530

WOENSDAG 14 FEBRUARI 1979

WEST

Z.38 10 530 — 589.145

Z.209 7 175 — 145.315

Z.499 5 95 960 254.837

BIJ DE RIJKS- VISSELIJSCHOO TE HEIST

De directie van de Rijksvisserijschool te Knokke-Heist deelt mede dat de volgende cursus ter voorbereiding van het examen voor SCHIPPER ter KUSTVISSELIJS aanvangt op MAANDAG 23 APRIL '79 (na de Paasvakantie).

De kandidaten worden verzocht zich tijdig (liefst vóór de Paasvakantie) in verbinding te stellen met de school, teneinde hun inschrijvingsdossier samen te stellen. (Monsterboekje meebrengen a.u.b.).

ZEEBRUGGE

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

DONDERDAG 8 FEBRUARI 1979

Z.474 W 5 400 20 157.840

Z.465 W 12 1000 50 359.519

Z.578 Ku 2 100 35 109.120

Z.564 W 12 1600 90 565.450

Z.599 W 4 100 25 111.200

1.308.129

VRIJDAG 9 FEBRUARI 1979

Z.484 N 13 1000 210 605.006

Z.516 Kr 13 400 125 312.372

Z.405 W 7 200 60 135.265

Z.600 Kr 10 100 110 208.836

Z.99 W 10 4500 250 1.017.206

Z.30 N 10 1800 170 509.853

Z.570 W 9 400 30 155.925

2.944.465

MAANDAG 12 FEBRUARI 1979

Z.525 Ku 14 900 120 398.080

Z.533 Ku 7 400 40 179.818

Z.429 7 800 65 307.297

Z.568 5 250 75 162.020

Z.331 10 1800 180 649.670

Z.313 15 5000 270 1.166.065

Z.537 5 400 70 181.020

Z.506 8 2200 260 685.140

Z.589 4 400 35 99.260

Z.492 7 1000 180 397.960

Z.431 7 1000 220 431.020

Z.580 4 400 70 179.380

Z.402 Kr 12 200 130 273.340

5.110.070

DINSDAG 13 FEBRUARI 1979

Z.574 N 10 1000 250 464.751

Z.424 N 10 1000 220 531.958

Z.596 N 10 1000 230 505.626

Z.582 W 10 300 60 153.186

Z.427 W 10 250 40 139.134

Z.497 W 10 700 140 320.663

Z.176 N 10 2200 350 903.525

Z.510 W 10 1000 120 523.155

Z.584 W 8 1500 120 426.716

3.968.714

WOENSDAG 14 FEBRUARI 1979

Z.575 W 2 250 30 138.188

Z.196 W 7 2500 250 780.364

Z.563 W 7 400 40 174.188

Z.200 W 8 1500 150 557.220

Z.526 Ku 9 2000 290 816.040

Z.161 Ku 9 2500 260 981.572

Z.126 Ku 9 1700 230 786.110

Z.128 Kr 9 300 160 484.200

KUST (gul)

Z.201560 295.350

Z.601-551 30.580

Z.471-472 92.770

Z.403-501 77.000

Z.184-447 48.170

Z.554-538 28.870

Z.809 11.020

5.301.642

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

	12-2-1979		
Schelvis grote	29,80-37,80		
Schelvis midden	30,—31,—		
Schelvis klein	30,—31,—		
Kabeljauw	30,—31,—		
Gul	28,—31,60		
Wijting	26,20-31,40		
Schaat	13,60-35,—		
Zeebaars	46,—60,40		
Leng	23,60-35,80		
Schartong	33,80-43,40		
Heilbot	11,40-43,—		
Koolvis	83,—221		
Hondstong	17,—25,20		
Zeeewolf	47,40,—		
Staart	140,—,—		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	12-2-1979	13-2-1979	14-2-1979
Lappen	169 -175	159 -172	169 —,—
Grote	209 -216	203 -223	210 -218
3/4	168 -173	172 -181	176 -183
Blok	149 -158	153 -156	159 -165
Voor-kleine	136 -139	136 -150	132 -136
Kleine	108 -115	113 -118	119 -127

Zeebrugge

Grote	173 -185	174 -178	178 -182
Blok	215 -224	217 -220	224 -230
Fruit	174 -178	169 -176	178 -182
Schone kleine	142 -144	128 -139	137 -138
Kleine	120 -130	124 -125	134 -141
Tout petit	112 -116	110 -119	125 -127
Slips	100 -110	104 -107	108 -114

Nieuwpoort

Tong I	169 —,—		171 —,—
Tong II	213 —,—		215 —,—
Tong III	173 —,—		179 —,—
Tong IV	147 —,—		159 —,—
Tong V	129 —,—		137 —,—
Kleine	110 —,—		156 —,—

PLADIJS

Oostende

Grote	18,80-21,40	18,80,—	20,60,—
Grote iek	18,80-21,40	18,80-19,60	21,—
Kleine iek	21,40-27,—	18,80-20,—	21,—24,60
Derde slag	26,80,—	19,—23,—	22,—25,40
Platjes	18,—20,—	16,20-19,—	16,—20,—

Zeebrugge

I	19,—20,—	19,—20,—	19,—,—
II	19,—21,—	19,—20,—	19,—,—
III	21,—25,—	19,—23,—	19,—24,—
IV	16,—22,—	18,—21,—	20,—22,—
V			

Nieuwpoort

Moeien	19,—,—		19,—,—
Grote pladijs	24,—,—		22,—,—
Platjes	18,—,—		22,—,—
Drielingen			

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

9-2	2	573.360
12-2	10	8.286.119
13-2	112	4.212.401
14-2	3	985.067
-	27	14.068.795

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

9-2	4	19.835	590.923
12-2	6	40.872	1.261.411
14-2	2	7.006	259.639

NIEUWPOORT

VRIJDAG 9 FEBRUARI 1979

N.172	207.393 + RC 910
Z.512	204.151 + RC 9.679
N.761	106.172 + 405
N.346	73.207 + RC 162

Vier vangsten, samen 19.800 kg met inbegrip van 850 kg tongen. Er was keus op tarbot, grieten, staartvis, vlissers, enz. Deze soorten werden heel goed verkocht. De tongen kregen de volgende prijzen: grootste 165 F, de 2de 207, de 3e 172, de 4e 145 à 154, de 5e 125 tot 136 F en de kleine van 117 à 124 F de kg. Weinig kabeljauw, die 2.500 F de benne kreeg. Gulsoorten van 1.900 tot 1.300 F voor de voor-kleine. Mini's 900 F. Grote platvis kreeg, buiten enkele bennen, slechts de opvangprijs. Drielingen rond de 1.100 F. Visjes van 850 tot 970 F de benne. Grote wijting 1.350 F, kleine 900 F. Er stonden een 70 bennen rogsoorten op de markt en deze werden gekocht aan 2.600 F voor de keillroggen, de moers 2.600 F, de tilten 2.250 F, scherpstaarten 1.970 F, kleine 1.000 F. Een partijtje speerhaaien kreeg 1.820 à 1.900 F. Stekkers (knorhaan) 980 tot 1.300 F voor «goed» gesorteerde. Zo was de vrijdagmarkt met een eindcijfertje van 590.923 F.

MAANDAG 12 FEBRUARI 1979

N.710	114.703 + RC 632
N.470	81.035 + RC 382
N.15	674.216 + RC 36.081
N.720	83.455 + RC 225
N.590	65.286 + 926
N.597	242.722 + RC 18.934

Zes vaartuigen kwamen voor de maandagmarkt en losten samen 40.870 kg of ruim 800 bennen vis met inbegrip van 3.600 kg tongen. Er was keus tussen tarbot, grietjes,

enz., dit voor de N.15. Spijtig genoeg, krijgen de andere westvisseren van deze soorten nog weinig te «guttien», waar ook ze mogen vissen! Zo werd er in de mijn reeds gezegd dat de naam van «rare» vis zou moeten veranderen in «kettingvis»! De tongen kregen de volgende prijzen: 170 F voor de lappen. De 2e 213 F, de 3e 173 F, de 4e 146 F, de 5e 129 F, de kleine 110 F. Kabeljauw kreeg 2.400 F de benne. Gulsoorten werden tamelijk goed verkocht, dit van 1.800 F voor de grootste tot 1.450 F voor de voor-kleine. Grote platvis moest opgevangen worden. Drielingen tot 1.200 F en op de visjes werd geroepen van 850 à 900 F. Grote wijting kende een stijgende prijs, dit van 1.100 naar 1.230 F de benne. Kleine van 750 F tot de opvangprijs. Rogsoorten langs de goedkope kant: keels 3.100, moerroggen 2.100, tilten 1.900, scherpstaarten van 1.300 tot 1.800 F. Een partij speerhaaien ging weg aan 1.670 F de benne voor de grote en op de midden-1.600 F. De zandscharen kregen soort werd geroepen aan 1.520 tot 1.000 à 1.100 F de benne. Kleine van 950 à 1.000 F. Zo verliep de maandagmarkt met een eindcijfer van 1.261.411 F.

WOENSDAG 14 FEBRUARI 1979

N.723	237.289 + RC 14.194
N.470	22.350

Slechts één vangst op de markt en dan als bijkomende N.470, die nog net op tijd was om ook zijn vangstje van één nacht te kunnen verkopen, waar zware storm, van noord-oosten, in de vroege morgen uren plots was uitgebroken. Alles samen was er 7.000 kg vis met inbegrip van ongeveer 500 kg tongen. Deze kregen prijzen van 137 à 215 F de kg. Gullen van 2.900 à 1.700 F de benne. De rest waren kleine hoeveelheden, wat roggen, zandschullen en platvis, die hun gewone prijzen kregen. Dit voor de woensdagmarkt.

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.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge		Nieuwpoort
	12-2-1979	12-2-1979	13-2-1979	13-2-1979	14-2-1979	14-2-1979	12-2-1979	14-2-1979
Tarbot : groot (123)	155 -186	245 -257	195 -225	200 -265	239 —,—	265 -309	252 —,—	—,—
middel (123)	135 —,—	185 -189	143 -156	153 -160	127 —,—	165 -185	190 —,—	210 —,—
klein (123)	95 -101	90 -132	95 -110	92 -117	94 —,—	108 -125	115 —,—	—,—
Griet : groot (123)	100 -103	83 -85	95 -105	86 -92	—,—	80 -89	80 -120	120 —,—
middel (123)	79 —,—	70 -73	75 -85	70 -77	96 —,—	78 -82	—,—	—,—
klein (123)	53 -61	68 -70	—,—	64 -69	—,—	69 -72	—,—	—,—
Schelvis : groot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
middel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Heek : groot	—,—	—,—	55 -83	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
middel	—,—	—,—	41 -63	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	—,—	—,—	10 -31	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Lom	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Leng	—,—	—,—	26 -38	17 —,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Rog (1)	37 -61	56 -60	23 -47	40 -52	42 —,—	48 -53	—,—	—,—
Keilrog (123)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	62 —,—	—,—
Rog (23)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	42 —,—	46 —,—
Tilten (23)	—,—	38 -42	—,—	50 —,—	—,—	38 -42	38 —,—	40 —,—
Scherpstaart (23)	—,—	58 -62	—,—	52 -56	—,—	42 -48	36 —,—	38 —,—
Halve mans (23)	—,—	28 -36	—,—	38 -40	—,—	24 -32	20 —,—	30 —,—
Teelt (2)	—,—	29 -34	—,—	26 -38	—,—	28 -30	—,—	—,—
Katrog (2)	—,—	9 -15	—,—	8 -10	—,—	12 -19	—,—	—,—
Kabeljauw	37 -43	—,—	29 -43	40 -42	35 -39	45 -51	55 —,—	60 —,—
Gul (groot)	17 -38	34 -38	16,80-38,60	40 -42	22 -37	40 -42	24 -40	25 -55
Gul (middel)	—,—	33 -35	—,—	34 -38	—,—	34 -38	—,—	—,—
Gul (klein)	—,—	30 -32	—,—	30 -34	—,—	32 -36	—,—	—,—
Hozemondhamme	120 -181	—,—	111 -161	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Wijting : groot	15 -26,40	30 -34	13,80-23	16 -21	13,80-23	21 -29	25 —,—	27 —,—
klein	—,—	16 -18	—,—	14 -16	—,—	13 -15	15 —,—	14 -16
Schar	19 —,—	26 -21	12 -15,60	16 -20	16 -19	10 -21	20 -22	32 -40
Steenfisch	34 -95	100 -103	36,40-103	74 -82	35 -75	85 -84	—,—	—,—
Zeehaai	30,60-38,60	42 -46	21 -37,60	42 —,—	—,—	38 -44	35 —,—	34 —,—
Hondshaai	28 —,—	—,—	11,40-16	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Doornhaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pieterman	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Makreel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Horsmakreel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeekeereft	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schaat	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeebaars (klipvis)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Kongeraal	—,—	—,—	6 -24,80	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schartong	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Volle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Ijle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Haringshaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Steenholk	—,—	—,—	8,80-11	—,—	8 -9,60	—,—	—,—	—,—
Heilbot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koolvis	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeeewolf	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pollak	—,—	—,—	36,80-43	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zonnevis	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koningsvis	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Vlaswijting	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeeduivel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schotse schol	—,—	95 -168	—,—	105 -165	—,—	105 -165	—,—	—,—
Zeehond	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Bot	—,—	30 —,—	—,—	36 —,—	—,—	21 -24	31 —,—	—,—
Rode Poon (robaard)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	6 —,—	—,—
Grauwe Poon (knorh.)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Rode Knorhaan	23 -27	—,—	24 -31	—,—	—,—	—,—	6 -15	30 —,—
Posten	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Langoesten (midden)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
(klein)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 5 februari werd aangevoerd : 35.900 kg. tong; 248 kisten tarbot en griet; 3411 kisten kabeljauw; 555 kisten wijting; 4935 kisten schol; 64 kisten schar; 2 kisten schelvis en 111 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : tarbot 16,46-15,19; grote tong 12,64-grootmiddel tong 15,99-15,28; klein-middel tong 9,19-9,62; tong één 8,72-7,89; tong twee 8,16-6,89.

Per 40 kg. : tarbot 518-216; griet 280-162; kabeljauw één 98-78; kabeljauw twee 124-94; kabeljauw drie 84-72; kabeljauw vier 78-67; kabeljauw vijf 76-66; schol één 57-52; schol twee 61-52; schol drie 63-59; schol vier 67-60; wijting drie 61-48; schelvis drie 76; steenbolk 45-24; bot 24; haai 72; tongchar 202-104.

De besommingen waren : KW.11 f 16.240; KW.22 f 50.260; KW.25 f 14.190; KW.34 f 15.415; KW.45 f 22.350; KW.51 f 25.340; KW.83 f 14.730; KW.113 f 11.110; KW.117 f 16.700; KW.145 f 22.180; KW.149 f 29.210; KW.152 f 6870; KW.173 f 21.120; KW.175 f 14.760; KW.189 f 19.520; KW.137 f 21.430; KW.189 f 19.320; KW.214 f 27.540; KW.226 f 13.390; WR.32 f 14.620; WR.57 f 15.610; SCH.256 f 8.960; LJM.44 f 27.790; LJM.115 f 20.960; LJM.154 f 16.880; LJM.209 f 4.130.

Aan de woensdagmarkt van 7 februari werd aangevoerd : 2.315 kisten kabeljauw; 569 kisten wijting; 38 kisten schol; 37 kisten schar; 9 kisten schelvis; 56 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Kabeljauw één 96-62; kabeljauw twee 122-66; kabeljauw drie 104-76; kabeljauw vier 90-78; kabeljauw vijf 88-71; schelvis drie 142-118; wijting drie 70-34; schar 104-76; schol één 82; schol twee 126-124; schol drie 136-114; schol vier 106-90; kuit 74-34; bot 28-24; steenbolk 45-24.

De besommingen waren : UK.7 + UK.159 f 16.200; UK.17 + UK.18 f 23.800; UK.78 + VD.77 f 29.800; UK.218 + UK.236 f 31.000; UK.142 + UK.235 f 30.300; WR.98 f 400; VE.25 f 2.900; LJM.19 f 12.000; één Deensvaartuig de RI.334 f 2.100.

Aan de donderdagmarkt van 8 februari werd aangevoerd : 2.585 kg. tong; 21 kisten tarbot en griet; 2602 kisten kabeljauw; 17 kisten schelvis; 593 kisten wijting; 516 kisten schol; 52 kisten schar en 87 kisten diversen.

Prijzen in guldens : Per 1 kg. : tarbot 19-12-19,09; grote tong 13,58-12,96; grootmiddel tong 16,37-16,04; kleinmiddel tong 11,61-10,49; tong één 9,33-8,87; tong twee 8,14-7,91.

Per 40 kg. : tarbot 579-266; griet 321-209; kabeljauw één 84-73; kabeljauw twee 108-81; kabeljauw drie 87-76; kabeljauw vier 80-76; kabeljauw vijf 72-60; schelvis één 134; schelvis twee 134-102; schelvis drie 124-112; schelvis vier 102-96; schol één 56-54; schol twee 62-55; schol drie 112-26; schol vier 92-48; wijting drie 52-31; schar 92-40; kuit 30-20; bot 28-24; steenbolk 31; tongschar 90.

De besommingen waren : LJM.209 f 20.000; LJM.18 f 4.400; KW.185 f 17.300; KW.221 f 14.000; HA.62 f 20.100; VD.20 f 330; VK.7 + UK.159 f 4.000; UK.135 + UK.145

f 12.000; UK.218 + UK.236 f 3.600; VD.19 + VD.73 f 25.200; verder waren er 2 Texelaars met f 35.600 aan besomming.

Aan de maandagmarkt van 12 februari werd aangevoerd : 23.700 kg. tong; 268 kisten tarbot en griet; 4940 kisten kabeljauw; 41 kisten schelvis; 873 kisten wijting; 2300 kisten schol; 106 kisten schar; 101 kisten varia.

Prijzen in guldens : Per 1 kg. : tarbot 17,80-16,48; grote tong 12,96-12,55; grootmiddel tong 16,10-15,73; kleinmiddel tong 10,57-9,23; tong één 10,12-8,43; tong twee 9,37-7,69; za'm 12,70.

Per 40 kg. : bot 24; steenbolk 28-24; tarbot 491-248; griet 234-181; kabeljauw één 85-63; kabeljauw twee 90-62; kabeljauw drie 78-72; kabeljauw vier 77-70; kabeljauw vijf 73-55; schelvis één 132-124; schelvis twee 130-104; schelvis drie 102-84; schelvis vier 94-76; schol één 60-52; schol twee 72-59; schol drie 82-65; schol vier 78-59; wijting drie 56-34; schar 62-45; kuit (grof) 40-20; kleine kuit 162; krab 45-40; hammen met kop 230-88; tong-schar 192-125.

De besommingen waren : KW.11 f 27.500; KW.25 f 20.800; KW.29 f 15.200; KW.45 f 54.900; KW.51 f 12.500; KW.88 f 19.400; KW.113 f 10.900; KW.117 f 13.600; KW.137 f 25.400; KW.145 f 20.000; KW.149 f 16.900; KW.152 f 9.400; KW.167 f 34.700; KW.173 f 16.200; KW.175 f 19.200; KW.185 f 18.800; KW.214 f 29.200; KW.221 f 2.000; KW.226 f 18.900; SCH.256 f 12.800; VL.90 f 29.150; WR.32 f 15.000; WR.57 f 19.600; LJM.20 f 17.800; LJM.44 f 35.200; LJM.115 f 25.400; LJM.154 f 21.100; LJM.207 f 11.700.

DEN HELDER

In de week van vijf tot en met negen februari werden door 90 kot-ters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg. : 19.856; vis-soort : tong; opbrengst : f 191.972,78 prijs per kg. : f 15,95-7,13, 13,298 kg. tarbot; f 109.582,06; f 18,10-5,10, 116.630 kg.; schol; f 164.553,17; f 2,50-1,16, 181.135 kg. kabeljauw; f 356.029,36; f 4,05-1,28, 3.158 kg. griet; f 16.703,63; f 6,30-4,13, 4.550 kg.; schra; f 7.724,78; f 2,49-1,21, 8.780 kg.; wijting f 9.964,64; 1,88-0,85, 192.778 kg.; diversen 509.824,82. Totaal hoeveelheid in kg. 540.185; Totale opbrengst : f 1.366.355,24.

REDERS

LEEST UW VAKBLAD

HET NEDERLANDS HOSPITAALSCHIP « DE HOOP » HELPT BELGISCHE TREILER IN MOEILIKHEDEN

We hebben reeds herhaalde malen gewezen op het prachtig werk door het Nederlandse hospitaalkerschip op zee ten voordele van de Nederlandse visserij gepresteerd. Thans vernemen we een bijzonder moedige en moeilijke tussenkomst van „De Hoop” ten voordele van een Belgische treiler in moeilijkheden.

In de voornacht van dinsdag op woensdag brak de as van de winch van de Oostendse treiler O.303 ter hoogte van de visserij op Trevos-Head. Het was heel zwaar weder en men kon onmogelijk de korre inhalen met de gebroken winchas. Om hulp verzocht werd door het in dit gebied opererende hospitaalkerschip „De Hoop” onmiddellijk geantwoord en men steevende naar de O.303 toe, waar men om 23 uur des avonds toekwam. In dit zwaar weder kwam men aan boord van de O.303, bouwde de as van de winch af en nam deze aan boord van „De Hoop” waar een reparatuerbedrijf voor herstel van mechanische defekten ingebouwd is. Daar werd de as bij zover hersteld, dat deze weer kon gebruikt worden. De as werd terug aan boord gebracht van de O.303 en werd in de winch gemonteerd. Hiervoor heeft het Nederlands vaartuig een stand by dienen te doen van 23 uur

's avonds tot 6 uur in de morgen en in heel zwaar weder een as van de winch van boord halen van de O.303 en terug aan boord doen. We menen dat dit zeker erkentelijkheid verdient van de ganse Belgische visserij in het algemeen en van de O.303 in het bijzonder.

Wel mag de O.303 van geluk spreken dat het schip „De Hoop” in de buurt was op terugreis naar de thuishaven. Ten voordele van de bevelvoerder van het Hospitaalkerschip en van de bemanning komt hier nog bij, dat ze hun terugreis naar de thuishaven van een ganse nacht verlengd hebben om hulp te verlenen aan een treiler, laat ons het ten slotte maar zeggen, van een vreemd land, alhoewel buurland zijnde.

Het Visserijblad kan dan ook niet genoeg de bevelvoerder en de ganse bemanning danken voor dit prachtig gebaar.

EEN WEDERGEBAAR

Naar aanleiding hiervan heeft de beheerraad van de Coöperatieve redersverzekering Hulp in Nood, aan de bevelhebber van het schip een ere-lidmaatschap van tien duizend frank gezonden uit erkentelijkheid voor de bewezen dienst, welke niet genoeg kan geloofd worden.

P.V.

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)