

het visserijblad

Vrijdag 22 juni - Nr. 24

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. 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

HETZE VAN HET BELGISCH VISSERIJBLAD TEGEN DE NEDERLANDSE VISSERS

Verleden week verscheen een bijdrage uitgaande van de Nederlandse Visserijbond via de heer Hoekstra, die het vooral had over het Belgisch ongenoegen vanwege het vissen van Nederlanders in de Belgische 12-mijlszone. Het Visserijblad werd er ook in vernoemd. In dit verband en meer specifiek wat onze kritiek op het vissen door bepaalde Nederlandse treilers in de Belgische twaalfmijls-zone betreft, heeft het Visserijblad eerder de aanklacht van een Belgisch informatieblad gerelativeerd. Om zo objectief mogelijk te blijven, heeft het Visserijblad dan ook een bijeenkomst gehad met kapitein ter zee Troispont en korvettenkapitein Vandendriessche en in onze uitgave van 18 mei duidelijk gesteld, dat heel wat Nederlandse vissersvaartuigen, waaronder bijzonder deze uit Breskens, wel in de Belgische 12 mijlszone mogen vissen, buiten de 3 mijl blijvende, op voorwaarde dat deze vaartuigen beneden de 50 Brt meten en geen motor bezitten boven de 300 PK. Wat de aangeklaagde invasie van Nederlandse vissersvaartuigen in datum van 9 mei betreft, hebben wij deze teruggebracht in onze zelfde uitgave onder de rubriek «Belgisch optreden tegen Nederlandse vissers» tot wat deze in werkelijkheid was. Toen werd de Belgische fregat de «Kortrijk» ingestuurd en werden volgende vissende Nederlandse vaartuigen in de Belgische 12 mijlszone aangetroffen, de Br. 44, Br. 10, Br. 15, Br. 35 en de Vl. 7. Alleen deze laatste is een vaartuig boven de 50 Brt en met een motor van 530 PK. We hebben toen gesteld dat uitgesproken één Nederlands vaartuig aan het vissersvloten was.

We menen dat gans ons artikel korrekt is en zeker geen hetze bevat tegen de Nederlandse vissers zoals dit wel enigszins het geval was in een bepaald informatieblad, dat zich de moeite niet getroost had deze zaak nader te onderzoeken en bij de werkelijkheid te blijven, maar meent daarmee haar andere tekortkomingen bij de reders goed te kunnen maken.

Wat nu ons artikel betreft tegen de lakse houding van de Algemene Nederlandse Inspectiedienst onder meer verschenen in onze uitgave van 27 april onder de rubriek «Nederlandse minister ontkent medewerking algemene inspectiedienst bij ontduiking kwotering», hebben wij er ook aan gehouden het antwoord van de betrokken minister op een vraag van het eerste-kamerlid, de heer Broeckx in verband met de betrokkenheid van de ambtenaren van de A.I.D., trouw weer te geven. We lezen in dit artikel dat de minister Van der Stee, geantwoord heeft dat alle beweringen, alsof de ambtenarij hierij eveneens de hand zou gehad hebben, niet juist zijn. Wel hebben we toen geschreven dat, wat ons in deze terechtzetting getroffen heeft, het feit is, dat de ontduiking zelf niet ontkend wordt, maar wel de betrokkenheid van de ambtenarij.

Deze ontduiking werd zelfs niet in het midden gelaten. We schreven er nog bij, zo wij de verklaring van minister Van der Stee, zelf ook al niet met het traditioneel korreltje zout wensen te nemen, dat er dan nog alleen de vissers, de handel en de afslag overblijven in hun samenwerking bij de ontduiking van de kwotering.

Wij wijzen de heer Hoekstra er ook op, dat het Visserijblad in verscheidene uitgaven, bij herhaling er op gewezen heeft dat de Nederlandse visserij één der grootste slachtoffers is van het kwoteringssysteem en de uitgevaardigde beperkingen, waaronder zeer speciaal de gespecialiseerde Nederlandse haringvloot. We hebben ook niet nagelaten de talrijke Nederlandse uitsaneringsprojecten en maatregelen, om de Nederlandse vloot in grootte te verminderen aan onze lezers kenbaar te maken. We wezen er echter ook op dat Nederland in feite het slachtoffer werd van de ongebreidelde uitbreiding in de zeventiger jaren van, in het bijzonder de kottervloot en meer speciaal de tongenvloot, waar ondermeer motoren in de vaartuigen geplaatst werden die ons, hier in België, alleen maar deden duizelen.

(Vervolg blz. 2)

Krachtig pleidooi van volksvertegenwoordiger A. Laridon voor het zeevisserijonderwijs

De Oostendse volksvertegenwoordiger Alfons LARIDON heeft, onder de vorm van een vraag om uitleg, een krachtig pleidooi gehouden tot de Minister van de Nederlandse Gemeenschap over de reorganisatie en de invoering van nieuwe programma's in het zeevisserijonderwijs.

Dergelijke tussenkomst mag in elk geval met veel waardering begroet worden en toont op treffende wijze aan dat er bij ons nog parlementairen zijn, die zich ontfemen over het lot van de Belgische Zeevisserij.

Dhr. LARIDON liet zich als volgt uit :

„De huidige structuur van het zeevisserijonderwijs, dat ressorteert onder het Ministerie van Verkeerswezen, ontstaan kort na de oorlog, is van een zeer bijzondere aard en geeft geen enkele rationele aansluiting met de andere vormen van technisch of beroepsopleiding. Met andere woorden de leerling die de visserijschool verlaat, kan met zijn diploma nergens terecht tenzij in het gesloten wereldje van de visserij.

Als wij het visserijonderricht voor de jongeren willen aantrekkelijk maken dan moeten wij een diploma of getuigschrift waarborgen dat algemeen erkend wordt en zeker waarde heeft.

Buiten dit eerder opportunistisch aspect van de zaak is er ook het feit dat de moderne visserij steeds hogere technische eisen zal stellen aan de gezagvoerders van onze vissersschepen. De vraag kan gesteld worden aan welke houder van een diploma van de lagere secundaire cyclus men de leiding en de verantwoordelijkheid geeft over een onderneming waar, buiten menselijke levens, soms tientallen miljoenen mee gemoed zijn.

De hierboven aangehaalde tekst is verval in het document V10/1 (pagina 2) toegestuurd aan de leden van de Raad tot Verbetering van het Zeevisserijonderwijs Afdeling Zeevisserij, door het Bestuur van het Zeewezen op 14 juni 1973.

Hierop heeft men gedurende drie jaar ernstig werk geleverd in voornoemde Raad en in de werkgroepen.

De commissie Boels heeft in moeilijke omstandigheden reuze-werk geleverd en is er in geslaagd de programma's van het visserijonderwijs aan te passen aan die van Nationale Opvoeding.

Tijdens de jongste zitting van de Raad op 7 juli 1976 vroeg de commissie Boels aan de Administratie, dat ze de door de werkgroep geleverde inspanningen niet zou laten liggen en dat men er spoedig werk zou van maken. Er zijn echter opnieuw 3 jaar verlopen zonder enige wijziging in deze toestand.

Zoals het visserijonderwijs nu bestaat, beantwoordt het noch aan de vereisten van modern onderwijs, noch aan de eisen die de nijverheid aan dit onderwijs zou mogen stellen.

Bovendien dragen de inrichtende machten en dus ook het bevoegde departement de grote verantwoordelijkheid en de zorg om aan de leerlingen die op tamelijk prille leeftijd de hardste vorm van het zeemannsberoep hebben gekozen, dat van visser, een evenwaardig onderwijs te geven als dat voor andere kinderen van dezelfde leeftijd het geval is, en hen bovendien de kans te geven in noodgevallen het roer te wenden en een andere richting in onze samenleving in te slaan.

De gevolgen van de verouderde programma's blijven dus bestaan :

- onmogelijk de homologatie van de getuigschriften te bekomen (noch in type I, noch in type II)
- afgestudeerden hebben een onvoldoende voorbereiding om een verantwoordelijke post op te nemen bij het kaderpersoneel van de visserij ;
- een groot deel van de leerlingen beschikt niet over de geestelijke vermogens om de theoretisch technisch gerichte leerstof te assimileren. Spoedig verliezen de zwakkeren voeling met de meer begaafden, ze worden ontmoedigd en verlaten de school totaal onvoldoende geschoold voor hun taak in de visserij, ook al is dit slechts de taak van een matroos. Maar ook die matroos heeft ernstige verantwoordelijkheden te dragen en hij verdient dan ook een specifieke opleiding.

(Vervolgt op blz. 2)

HETZE VAN HET BELGISCH VISSERIJBLAD TEGEN DE NEDERLANDSE VISSERS

(Vervolg van blz. 1)

Dat wil zeggen, dat het Visserijblad er altijd aan gehouden heeft, een zo objectief mogelijke weergave te geven van het goede en het, voor ons minder goede. Dit is trouwens de functie van een onpartijdig blad dat er slechts is om de algemene belangen van de visserij te verdedigen. Indien er nu al eens de lams gebroken werd of wordt over de Nederlandse visserij met betrekking tot het ontduiken van de kwoeteringsmaatregelen en beperkingen, dan verwijzen wij de heer Hoekstra in het bijzonder naar de eigen Nederlandse vakpers die bepaalde onregelmatigheden aanklaagt. Het moet dan ook geen verwondering baren, dat wij dit weergeven en de Nederlandse pers en vakpers ernstig nemen in dit verband.

Ook wat de talrijk processen-verbaal in Nederland betreft wegens het in overtreding nemen van de eigen vissers, de heer Hoekstra spreekt van 1.500, hebben wij dit reeds besproken en er ook op gewezen dat men in dit verband wacht op een uitspraak van het Hof van Justitie te Luiksemburg, waar nu verleden week ter zake door de advocaat-generaal de heer Gerhard Reishl een voor de Nederlandse regering gunstige, en hierdoor voor de Nederlandse vissers ongunstige, konklusie voor het Hof uitbracht.

Waar we de heer Hoekstra niet kunnen volgen in zijn artikel, is het feit dat het totaal onjuist is alsof er ondermaatse tong in de Belgische afslagen verkocht zou worden en naar..... Nederland gestuurd. Dat er randgevallen zijn, daar valt niet aan te twifelen, dat randgevallen bij het verzenden en het droog worden van de vis, door het inkrimpen, al was het maar één enkele cm., ondermaats kunnen worden, nemen we op de koop toe. Waar de heer Hoekstra echter zegt dat Belgische verzendingen van tong waarin grote aantallen ondermaatse voorkomen, eerder regel zijn dan uitzonderingen, daar menen we, zonder gevaar voor vergissing, te kunnen op antwoorden, dat de heer Hoekstra zich door zijn humeur heeft laten verraden. Trouwens, het bezoek aan de Belgische vismijnen is vrij en de heer Hoekstra mag gerust eens de afslagen komen bijwonen. Wij zelf hebben wel gezegd, dat er ook al eens enkele bennen onofficieel uit de markt verdwijnen bij ons. De heer Hoekstra mag toch altijd eens de verhouding maken tussen deze bennen en die welke officieel afgeslagen worden, dan zal hij zeker niet alleen niet kunnen spreken van een regel, zelfs niet van een uitzondering, maar van een grote uitzondering. De toezichters die in onze afslag op en neer, langs de uitgestalde vis wandelen, laten zeker niet met zich sullen. Daar hebben we dan nog enkele B.T.W.-mannen en zelfs de diensten van douanen en accijnzen, die zich van tijd tot tijd laten gelden.

Wat nu de bewering betreft, dat er in België geen enkele beperkende maatregel genomen werd, verwijzen wij de heer Hoekstra naar ons slooppremiestelsel, waaronder er reeds tientallen vaartuigen gevallen zijn. We zijn zelfs bereid op verzoek van de heer Hoekstra een ganse lijst voor te leggen van 40 vaartuigen. Anderzijds is de Belgische vloot, mede door talrijke slopingen en het uit de vaart nemen, zo klein geworden, dat deze vloot bepaalde toegekende kwota niet aankan. We hebben ons niet holder de bolder uitgebreid. Integendeel, sinds vele jaeren kennen wij in België geen aangroei meer van de vloot, maar een regelmatige en voortdurende terugloop en een veroudering van de vloot, die zelfs het problemen van de marginalen heeft doen ontstaan. Ook de P.K. van onze Belgische vloot is, ten overstaan van de Nederlandse, we mogen zeggen, aan de eerder te bescheiden kant.

Graag houdt het Visserijblad zijn kolommen ter beschikking voor opname van artikelen van mensen uit de Nederlandse visserij en we danken de heer Hoekstra voor zijn klare uiteenzetting en zijn visie op de zaak. Ook wat zijn voorstellen betreft aangaande de maatregelen die zouden dienen genomen te worden ten voordele van de visserij, komen we graag in. Mocht het meer gebeuren dat Nederlandse mensen uit het bedrijf, hun visie en deze van het Nederlands bedrijf aan het Belgisch Visserijblad laten kennen, ook hun eventuele terechzettingen, dan zou dit ons in de eerste plaats ten zeerste verheugen. Onze kolommen staan hiervoor breed open.

Deze uiteenzettingen zouden waarschijnlijk tot meer wederzijds begrip en samenwerking leiden, wat nu praktisch veelal ontbreekt.

— P.V.

Pleidooi A. Laridon

(Vervolg van blz. 1)

Uit de hierboven aangehaalde elementen rijzen de volgende vragen.

1. Op welk niveau worden er tussen het bevoegde departement en het Ministerie van Nationale Opvoeding onderhandelingen gevoerd met als streefdoel aan de leerlingen van het visserijonderwijs een gelijkwaardig onderwijs te verstrekken en een gehomologeerd getuigschrift af te leveren, m.a.w. de erkenning van de studiebewijzen door Nationale Opvoeding te bekomen
2. Welke zijn de problemen die er de oorzaak van zijn dat de re-

organisatie en de invoering van de nieuwe programma's, uitge- werkt door de Raad tot Verbete- ring van het Zeevaartonderwijs, niet worden uitgevoerd ? Wat doet uw departement om tot een oplossing te komen ? In welk schooljaar voorziet U de start met nieuwe programma's ?

3. Indien er zich ernstige problemen voordoen, waarom worden ze dan niet aan de Raad tot Verbetering van het Zeevaar- onderwijs voorgelegd (laatste ver- gadering 7 juli 1976) ?

De reorganisatie en de invoering van nieuwe programma's moeten gelijktijdig in alle visserijscholen geschieden.

Prijsverlaging brandstof

Het spel van op en af in de brandstofprijzen gaat wekelijks voort, zodat niemand meer weet waaraan zich te houden.

Daarenboven was niettegenstaande alle potten vorige week vrijdag zozegd bekend gemaakt, ten belope van 7,5 miljoen ton gasolie en 7,5 miljoen extra zwaar, er geen liter te krijgen, zodat het drama van de be- hoefden, zich meer en meer laat voelen, niettegenstaande alle stocks.

In Holland zijn de grote multi nationals verplicht te leveren en dan nog tegen de prijs welke minstens 70 ct lager ligt dan in België.

In België laat men begaan, uitvoeren tegen hoge prijzen en dankt het ministerie hen als ze wat willen afstaan. Waar gaat het heen met een politiek van prijsbeperking zoals deze, welke gans de economie van het land ten gronde helpt, de prijzen niet verbetert en de concurrentie op de vrije markt uitschakelt ?

Vanaf heden donderdag zijn de prijzen voor volgende week 12 cent gedaald en blijft de benzineprijs dezelfde. Deze luiden :

	Was		Vanaf 21-6-79	
	zond. BTW	met BTW	zond. BTW	met BTW
gasolie diesel	10,09	11,70	9,97	11,57
gasolie verwarming	6,76	7,17	6,64	7,04
Lichte fuel	6,70	7,10	6,58	6,97
gasolie visserij	6,31		6,19	

Wetenswaardigheden over de Belgische vloot en bemanningsleden

De totale waarde van de Belgi- sche vissersvloot op 31-12-1978, zo- als deze geschat was door VOZOR, was 1 miljard 445.057.000 fr., dus bijna 1,5 miljard fr. Hierin was de waard van het vistuig niet be- grepen. Voor de 70 bedrijvige een- heden met al thuishaven Oosten- de was dit 493 miljoen, voor Zee- brugge (met de eenheden met thuishaven Blankenberge) 759 mi- jnen en voor Nieuwpoort bijna 193 miljoen.

Op 31-12-1978 bedroeg het aantal ingeschepte bemanningsleden van de Belgische visserijvloot 914, die op dit ogenblik aangemonsterd wa- ren, zonder een paar tientallen van toevallig stilliggende vaartuigen. Tegenover 31-12-1977 is dit een ver- mindering met 5 zeelieden. Hiervan waren 735 man dekpersoneel en 179 machinepersoneel.

Op 31-12-1978 waren als dekperso- neel in de Belgische vloot aange- monsterd, 202 schippers waaronder 38 schippers-motoristen, 54 stuur- mannen, 377 matrozen, 22 licht-ma-

trozen en 80 scheepsjongens. Bij het machinepersoneel telde men 164 eerste-motoristen en 15 hulp- motoristen.

In de Belgische vloot waren op 31-12-1978 onder de 202 schippers, 60 die terzelfdertijd reder van het schip waren die zij voeren. Van de 179 1ste motoristen waren er 12 die reder waren en onder de 377 matro- zen waren er 4 die eveneens eigen- naar waren van het vaartuig waar- op zij aangemonsterd waren. In to- taal zijn er dus onder de aange- monsterden 76 reders-eigenaars.

In de Belgische vloot telde men op 31-12-1978 in totaal 361 vissers meer dan aangemonsterden. Op het totaal van 1.275 vissers waren dus 914 aangemonsterd en 361 zozegd beschikbaar ! De leeftijd van deze vissers schommelt tussen 14 en 65 jaar. Onder de schippers telde men 5 man tussen 61 en 65 jaar en tus- sen de matrozen 1 man tussen 61 en 65 jaar. Bij het machineperso- neel telde men 3 man tussen 61 en 65 jaar.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Van de vijf geprogrammeerde zaken konden slechts twee gevallen behandeld worden tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart.

Een eerste geval betrof de motorschade die zich voerde aan boord van de O.518 „Cutty Sark”. Als betrokkene werd motorist Desomer Alfons opgeroepen. De feiten deden zich voor medio februari van dit jaar tijdens een strenge vorstperiode. De „Cutty Sark” lag gemeerd langs de vismijn om de vangst te lossen maar wegens een te abondante aanvoer kon het vaartuig pas 's anderendaags gelost worden. De strenge vorst zou voornoemd motorist fataal worden. Toen hij op een bepaald moment de motor wilde starten werd zware schade opgelopen. De Raad is nu van oordeel dat motorist Desomer foutief handelde door het water van de interkoeling van de motor niet te hebben afgelaten maar daarop replikeerde Desomer dat zijn schipper daags voor dien de motor wel had gestart en dat hij het toen wel deed. In een volgende zitting zal de Raad de techniek van het herstelbedrijf onderhoren om precies te kunnen nagaan wat er gebeurd is.

Een tweede, tevens laatste zaak, betrof de aanvaring die zich in februari van dit jaar voerde tussen de Z.12 „Sabrina” en de Engelse zandzuiger „Marine Stone”. De fei-

ten gebeurden vlak voor de haven van Duinkerken. Schipper Welvaert Patrick van de „Sabrina” moet zich nu verantwoorden. Hij beweert dat zijn radar niet zo'n scherp beeld gaf ingevolge de opgetrokken bokken en dat hij bovendien de „Marine Stone” niet kon waarnemen omdat het vaartuig van achter de havenmuur van Duinkerken kwam. Pas toen de „Marine Stone” op zo'n 30 meter afstand uit de mist opdoemde werd het vaartuig opgemerkt. Welvaert beweert wel regelmatig geluidseinen te hebben gegeven terwijl het venster op de scheepsbrug open stond om een maximale uitkijk te waarborgen. Van de „Marine Stone” werden geen geluidseinen gehoord. De Raad betwijfelt echter of de „Sabrina” inderdaad slechts vijf knopen liep zoals de schipper laat verstaan. In de komende weken zal men proberen een verklaring op de kop te tikken van de bevelvoerder van de „Marine Stone”.

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

Vissershaven Zeebrugge zou niet verdwijnen maar uitbreiden!

Ter gelegenheid van een persbezoek aan de Zeebrugge haveninstellingen, naar aanleiding van een bezoek aan de havenwerken door twee topambtenaren van het ministerie van Openbare Werken, de heren Simoens en Velckeneers, heeft de voorzitter van de Zeebrugge haveninstellingen M.B.Z., de heer Traen, van deze gelegenheid gebruik gemaakt om de geruchten over een eventuele verdwijning van de vissershaven, met klem te weerleggen. De uitbreiding van de Zeebrugge haven betekent volgens hem absoluut niet het verdwijnen of het ontmantelen van de vissershaven. Meer nog, er zullen zelfs mogelijkheden aanwezig zijn om de vissershaven uit te breiden omdat de daar nu bestaande jachthaven zal verdwijnen. Het is inderdaad zo dat volgens de heer Traen en volgens de heer Simoens, de plannen om ten Oosten van de oostelijke havendam, een nieuwe en grote jachthaven te bouwen, nog altijd bestaan. Het is dus niet juist dat men aan de bouw van deze jachthaven verzaakt heeft. Deze jachthaven zou de grootste van de kust zijn. In dit verband vernamen we anderzijds dat Nieuwpoort de grootste jachthaven van West-Europa zou hebben. Vermits Zeebrugge, de grootste van de Belgische kust zou worden, dan zou Nieuwpoort in dit

geval nog slechts op de tweede plaats komen. We vragen ons echter af waarom te Zeebrugge, waar de trafiek groot en gevaarlijk is, daar nu nog een jachthaven zou moeten komen die meer dan één miljard zou kosten daar waar dit geld veel nuttiger en economischer aan de visserij zou kunnen beteed worden.

We houden er echter aan er op te wijzen, dat de ontkenning van M.B.Z.-voorzitter, de heer Traen, dat de uitbreiding van de Zeebrugge haven, terzelfdertijd het einde van de vissershaven zou betekenen, we met het nodige korreltje zout nemen, als zijnde een uitspraak van een persoon die absoluut alle tegenstand tegen de uitbreiding van de Zeebrugge haveninstellingen wil doen weggebben. In dit verband wijzen we er op dat men slechts spreekt over de „mogelijkheden” van een uitbreiding van de vissershaven, door een mogelijkheid dat de bestaande jachthaven „zal kunnen” verdwijnen, vermits de plannen voor de bouw van een nieuwe jachthaven „nog altijd bestaan”. We besluiten hieruit dat alles nog mogelijk is, dat de plannen nog bestaan, maar dat op geen enkel ogenblik, precies gezegd werd dat de plannen voor een nieuwe jachthaven „zullen” uitgevoerd worden en dat de vissershaven „zal” uitgebreid worden. We mogen dus zeker niet zo maar affirmeren dat de Zeebrugge vissershaven blijft. We geloven zelfs, dat dit de minste van de bekommernissen is, ten minste voor het huidige ogenblik, voor de voorzitter van de M.B.Z., de heer Traen, als voor sommige ministers. Deze heren hebben voor het ogenblik andere katten te geselen. Het is, van uit hun standpunt gezien, begrijpelijk, dat ze daar heel wat meer belang aan hechten en alles in functie van deze belangen opgelost wordt. We hebben zo de indruk opgedaan, dat de passage over de vissershaven en over de jachthaven, er één is voor de goegemeente en om de pers en beroepsmiddelen te kalmeren. Daarmede kunnen de vissers het dan weer voor enkele jaren stellen in afwachting dat andere plannen weer andere gedachten doen opperen, nu de Zeemacht er ook steeds uitbreiding neemt en men er steeds van droomt, Mr. Traen inbegrepen, Zeebrugge op handelsgebied meer uit te breiden

Het nieuwe yachtdok te Nieuwpoort - Schande!

Dat er miljarden besteed en verkwist worden en werden voor het maken van een yachtdok te Nieuwpoort om talrijke hoogwaardigheidsbekleders, barons, staatsambtenaars, enz toe te laten aan hun geliefkoosde sport te doen met al of niet luxueuse yachten, is een feit en daar zijn deze honderden miljoenen niet te veel voor uitgegeven. De invloed en achter de schermen gebruikt, om dit alles snel te verwezenlijken, niettegenstaande het land een formidabele financiële crisis doormaakt, zijn ondenkbaar voor wie het niet weet.

En dan spreekt men van besparingen, van brandstoftekort, van sober omgaan met de Staatsgelden, enz.....

Ondertussen moet de visserij te Zeebrugge al tien jaar bedelen om een betere vissershaven te krijgen, worden de tientallen rotte meerpalen niet vernieuwd of op de rug van de sukkelaar die er tegenaan loopt, hersteld, kan men zelfs geen trappen vervangen of plaatsen om de vissers die na weken uit zee komen toe te laten hun schip te verlaten en wil men elkeen doen geloven, dat het met de verkwestingen uit moet zijn, enz.....

Daarenboven jaagt men nu de helft van onze vissersvloot naar vreemde markten omdat er hier

geen brandstof is en als ze hier markten, ze minstens één frank per liter meer moeten betalen dan in de vreemde.

Ondertussen wordt de ganse visgroothandel naar de invoer of naar het failliet geleid, moeten vissers drie à vier weken van huis wegblijven en bekommeren die overheden of politiciers zich alleen om met hun gloriol, te kunnen pronken en verkwesten ze het geld van de massa voort met miljarden.

En dan spreken we niet van al de aanverwante handel en nijverheid, die geweldig van die toestand te lijden hebben.

Als men dan nog van soberheid spreekt, dan stellen we vast zoals voor volgende week donderdag dat te Nieuwpoort de nieuwe yachthaven, die met al zijn annexen meer dan één miljard zal kosten, op lusterrijke wijze om 16 u. zal ingehuldigd worden voorafgegaan door een grote lunch op de kosten van de gemeenschap door de socialistische burgemeester Mommerency aangeboden. Daar zal opnieuw in tegenwoordigheid van veel hogwaardigheidsbekleders en profiteurs kunnen genoten worden van de rijke woordenschat en de verspilzucht van mensen die groepen zijn, hun stadsgenoten te dienen, de belastingen op een laag peil te houden en

het sober aan te doen, zoals zijn voorganger het altijd gedaan heeft.

Maar neen, er is om 11 uur een verwelkoming op het stadhuis gevolgd van een lunch, waarvoor honderden invloedrijke geestesgestelden van allerlei ministeries, enz..... en invloedrijke yachtsmen uitgenodigd werden om de brave massa van Nieuwpoortenaars en het land te doen geloven, dat daar de toekomst en de redding van het land zal verzekerd worden.

Is het op die manier dat het werklozenprobleem, het financieel debacle van onze schatkist, en het brandstofprobleem zal opgelost worden?

En dan wil men de bevolking aanmanen tot sparen, tot werken, tot soberheid.

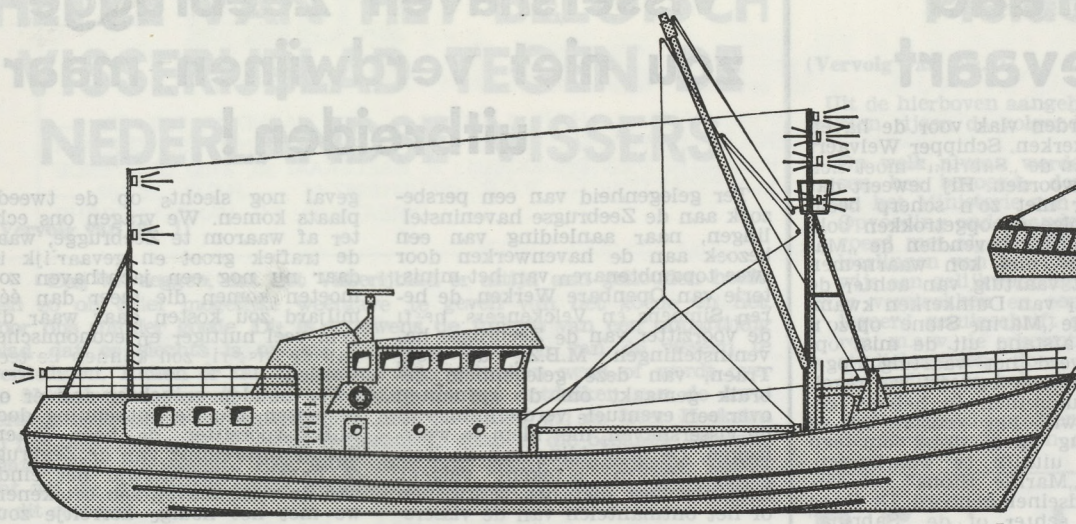
Triestige burgemeester, die als socialist, tenware hij niet meer weet wat dit woord betekent, het voorbeeld zou moeten geven van soberheid, wijs beleid en de verdediging van de belangen van de vissers, die nu nog steeds wachten op zijn hulp inzake brandstof en het nemen van maatregelen tegen de talrijke staande netjes, waarvan de vangsten veel schade berokkenen aan onze kustvissers.

P. Vandenberghe

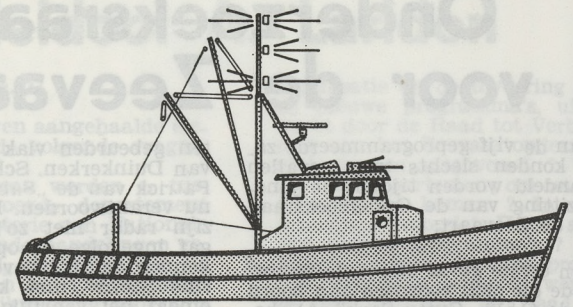
SCHADEGEVALLEN

■ Tijdens de terugreis van de garnaalgronden ter hoogte van Middekerke werd aan boord van de O.101 „Benny” plots een abnormaal geluid gehoord in de motor. Het toerental van de motor reageerde niet normaal. Op slow werd koers gezet maar Oostende waar vastgesteld werd dat één der tandwielen gebroken was in de raderkast.

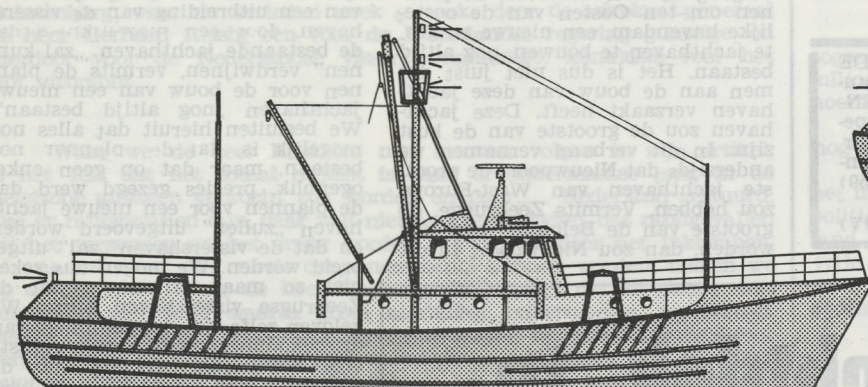
■ Tijdens de visserij bleef de N.706 „Ster de Zee” met de boel klem zitten aan de grond. Door afwisselend met de schroef op vooruit en achteruit te slaan werd vastgesteld dat de keerkoppeling geen oliedruk meer kreeg. Het bleek dat de flexibele tussen de keerkoppeling en het vlieg wiel doorgescheurd was. Toch kwam de visboel los maar er diende wel sleephulp ingeroepen van de N.45 die de sleep naar Oostende volbracht



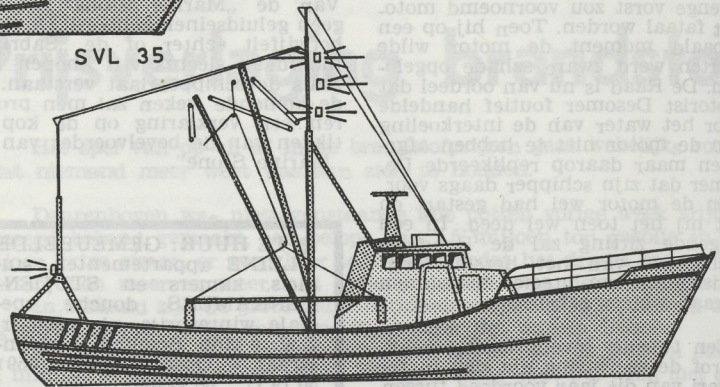
SVL 35



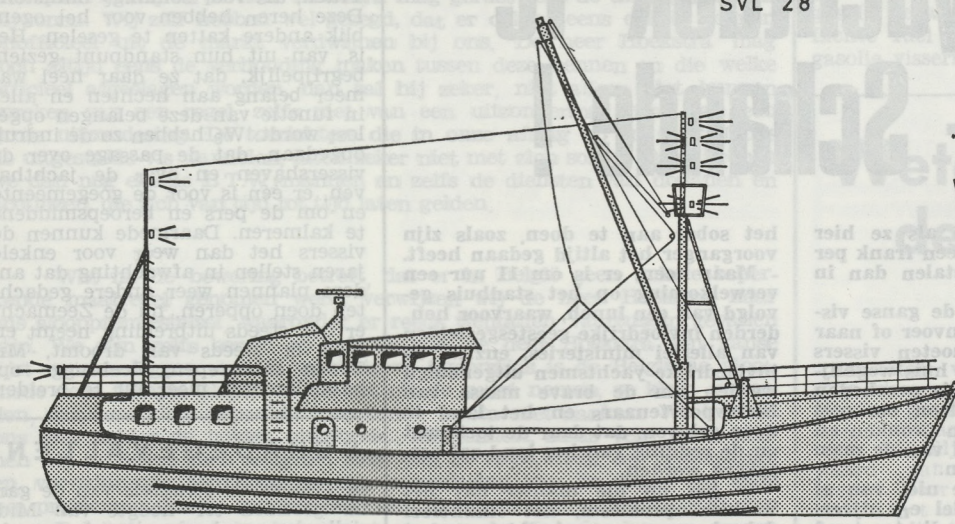
SVL 18



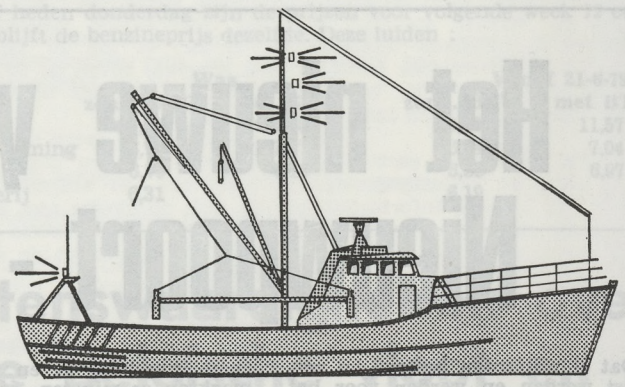
SVL 28



SVL 22



SVL 30



SVL 19



SCHIEPswerVEN VAN LANGERBRUGGE N.V.

MOERVAARTKAAI 15 9020 GENT TELEFOON 091/45.04.01 TELEX 11522

NA BURELUREN ir J VERHOEST TELEFOON 059 / 70.00.13

(8330V)

Belgisch - Nederlandse perikelen

Vanwege de vissersvereniging «Ons Belang» te Breskens ontvingen we naar aanleiding van de hetze tegen Nederlandse vissers, hiernavolgend artikel, welke we graag in het kader van onze Beneluxbetrekkingen opnemen, daar het een aanmoediging tot samenwerking, moet zijn.

De laatste maanden lezen we in de Belgische vissersrijpers regelmatig van klachten over stroperijen van Nederlandse vaartuigen in het Belgisch visserijterritorium.

De discussie over het vissen binnen de twaalf mijl staat in deze maanden weer centraal, zowel in België als in Nederland.

De krachttermen die hier, misschien begrijpelijk, bij gebruikt worden liegen er niet om.

Ook Dhr. Hoekstra van de Nederlandse vissersbond draagt zijn steentje bij wanneer hij spreekt over een «Hetze» in «Visserijwereld» Nr. 23. Hoewel er een aantal positieve zaken in het schrijven van dhr. Hoekstra zitten vinden we de kop waaronder dat plaatvindt niet gelukkig gekozen.

Het staat nu ook onder het hoofd: «Mededelingen onder redactie van..... Dhr. Hoekstra heeft dan ook kennelijk zijn leden iets mee te denken, wat ons toch wel vreemd voorkomt gezien de Belgische klachten v.n.l. de «Zevibel» leden betreffen.

Nistemin zijn we het met hem eens dat wat bepaalde kritieken betreft we niets kunnen doen dan beschaamd ons hoofd buigen.

Er is nu eenmaal een hoop veranderd in de laatste jaren.

Nieuwe denkwijzen, Europese regelingen, een voortdurende aanslag op het wezen van de visserman, het vrij ondernemer zijn op een al eeuwenlange vrije zee zijn toch zaken die men van de ene op de andere dag aan het individu kan opdringen?

We willen ons hiermee niet excuseren, doch wel pleiten voor meer onderling begrip.

Het is een goede zaak dat er ongezouten kritieken komen op zaken die heden ten dage zowel in Nederland als in België als niet meer tolererbaar beschouwd worden, zoals door zeer grote krachtschepen vissen binnen de Europese beschermde visserijzones.

Wanneer deze kritieken echter ontaarden in het voortdurend buitenhangen van elkaars vuile was, kunnen we in de toekomst nog lachen. We zullen dan ook nog vele vuile broeken aan elkaars waslijn kunnen zien hangen.

We denken dan ook wel eens met weemoed terug aan een tijd die nog maar zeer kort achter ons ligt.

Het is nog maar enkele jaren geleden dat we allen schepen hadden van drie tot vierhonderd P.K. met een enkele uitschieter naar 500 P.K.

Een tijd dat het Europa van nu nog niet verenigd was en we nog visten achter de «Wenduin» en de Nieuwpoortbank, de Trapegeer, ja zelfs in het «Potje», op enkele honderden meters van het Belgische strand. Dat was toen allemaal doodnormaal. We wisselden gegevens uit met onze Belgische collega's en waren vrienden.

Het was in een tijd dat de schepen zo groot waren, dat we nog wel eens voor een storm naar binnen moesten en verwaaid lagen in alle Belgische havens, waar we dan dikwijls gezamenlijk een pintje dronken in etablissementen met ook nu nog welluidend klinkende namen, zoals café «Westhinder», de «Oceaan» of de «Delfijn».

Het was in een tijd dat het kon gebeuren dat een van de toenmalige topschippers van Zeebrugge een visboel verloor ergens achter de «Westhinder» en dat Zeeuwse, Nederlandse schepen de visserij staakten om gezamenlijk achter deze visboel te gaan driften. Dat kon toen allemaal.

Ondertussen zijn de bedrijfsomstandigheden gewijzigd echter de mensen zijn grotendeels toch dezelfde gebleven.

Dat de «Mens» in het bedrijf in die paar jaar dan ook zo veel slechter geworden is valt toch nauwelijks aan te nemen.

Ondertussen lijken «l'Egalité et Fraternité» wat het verenigd Europa het hoofd in zijn vaandel heeft staan na het tot stand komen van de gemeenschap, in visserij verder weg dan het ooit geweest is.

Interessant is dan ook na te gaan, hoe dat allemaal zo is kunnen groeien.

Er zijn dan de vangstkota voor diverse vissoorten in Europa zoals die gezien worden door de biologen.

Nu waren biologen in de tijd zoals hierboven gememoreerd het soort mensen die arbeid verrichten in laboratoria en universiteiten waarvan we ons toenmaals niet konden voorstellen dat deze arbeid nog wel eens ooit tot enig nut zou kunnen leiden.

Het zijn nu de inzichten van biologen waar ook wij naar luisteren, inzichten waarvan we gebruik, en ook misbruik maken als dat zo uitkomt.

Het zijn echter ook deze inzichten die samengeklitst in een grote Europese politieke ommelet het leven en werken van de visserman bij voortdurend verzuren met als resultaat steeds groter tegenstellingen onder de bedrijfsmensen, ook nationaal, maar zeker internationaal. En we zijn dan ook speciaisten geworden in het uitdenken van troetelnaampjes voor elkaar waarvan «Dieven» en «Stroperers» nog tot de zachtste soort behoren.

De Engelsen gaan nog wat verder en noemen eenieder die met een bokketuig vist een «Moordenaar van de zee».

Gelukkig voor ons, daar worden de Belgen ook onder gerekend. Als we dan nagaan dat deze toestanden zelfs door wetenschappe-

lijke verklaringen onderbouwd worden, vragen wij ons bij het doorlezen van de geschiedenis van het Zeeuwsvlaamse stadje Sluis af, of we soms op een wetenschappelijke manier aan het afzakken zijn naar de middeleeuwen?

Genoemde geschiedenis vermeldt het volgende:

Gedurende de oorlogen die Karel de Vijfde tegen Frankrijk voerde ging ook de visserij achteruit, daar geregeld Franse schepen voor de kust kruisten.

De Sluisenaren lieten zich echter ook niet onbetuigd, en bedreven kaapvaart, waarbij menig Frans schip genomen werd tijdens deze oorlogen.

Bij deze tochten onderscheidde zich vooral de Sluisse bevelhebber Gerrit van Meeckere, die door Karel de Vijfde later tot opperbevelhebber benoemd werd.

Bovendien kreeg de «Smalle Nering» een visserij, die zich bezighield met het vissen op kleine tong, spiering en garralen een klap, daar op bevel van de Keizer, de «MAASWIJDTE» van de netten niet kleiner mocht zijn dan «Vijf Vissersduimen».

Zoals we zien is er ook heden nog niets nieuws onder de zon.

We zijn wel knap geworden in het uitdenken van allerlei redeneringen, waarbij we er vanuit moeten gaan dat al die redeneringen tenminste een kern van waarheden zullen bevatten.

Deze erkenning kan een discussie zinvol en interessant maken.

Het was in Zeeland dat dit voorjaar de gedachte geboren werd te trachten de Belgisch-Nederlandse visserijbetrekkingen wat leven in te blazen en zo dit nodig mocht zijn deze te verbeteren. Met dit doel wordt er op de visserijdagen op 11 augustus a.s. te Breskens een discussiemorgen georganiseerd waaraan belangrijke personaliteiten uit België en Nederland hun medewerking reeds hebben toegezegd.

Er wordt dan in Zeeland op gerekend dat ook de h. Hoekstra te Breskens aanwezig zal zijn op genoemde datum, daar we het reeds een verdienste van hem vinden dat hij in zijn punten vermeld van A. tot en met I. genoeg discussiestof aandraagt om er een conferentie over te houden.

We zijn er van overtuigd dat onze Belgische vrienden het lijstje vanaf de I. tot de Z. wel zullen kunnen volmaken, waarbij we zo vrij zijn onder de J. alvast een punt voor de Belgen in te vullen nl. het beperken van het motorvermogen in de kottervisserij waar we in Nederland al jaren over praten en waar nooit iets van terecht komt, en waar in België niet over gepraat is maar men dat gewoon geregeld heeft.

Al met al stof tot discussie genoeg waarbij zonder dat men het precies eens behoeft te worden met elkaar, goede contacten op het menselijke vlak een basis zouden kunnen vormen voor een betere verstandhouding in de toekomst tussen het Nederlandse en het Belgische visserijbedrijf.

We hopen dan ook op 11 augustus te Breskens allen die in genoemde betrekkingen belang stellen te mogen begroeten.

„VAN HARTE WELKOM”.

De visserij een hard en zwaar beroep

Dat de visserij een hard en zwaar beroep is, kunnen we afleiden uit bepaalde statistische gegevens verscholen in het jaarverslag van het bestuur van het zeewezen.

Op een totaal actieve vissers van 914, treffen we er 194 of 21,2% in de klasse van 14 tot en met 20 jaar aan, 278 of 30,04% in de ouderdomsklasse van 21 tot en met 30 jaar, 223 of 24,3% vanaf 31 tot en met 40 jaar, 147 of 16% in de ouderdom van 41 tot en met 50 jaar, 67 of 7,3 procent van 51 tot en met 60 jaar en slechts 5 vissers boven de 60 jaar!

Het grootste ten honderd, hetzij 30,04 treffen we aan van 21 tot 30 jaar. Van 31 tot 40 jaar vermindert dit reeds tot 24,3%, terwijl van 41 tot 50 jaar men reeds genoeg moet nemen met slechts 16%. Dit wil dus zeggen dat we boven de 30 jaar en vooral boven de 40 jaar een reeds gevoelige vaandelvlucht kennen onder de vissers, waarvan dan reeds velen uitzien naar een land-

job om er meer op hun gemak te zijn. Boven de 50 jaar wordt het dan bijzonder erg omdat we dan nog slechts 7,3% in deze jaarklasse aantreffen en een 0,5% van 60 tot 65 jaar. In geen enkel tak van de bedrijvigheid zien we dergelijke verschuivingen waar reeds vanaf de dertiger jaren en in het bijzonder bij de veertigers de actieven in der gelijke mate het beroep verlaten.

De visserij is dus een beroep voor uitermate jonge krachten en bemanningsleden. Dit is het natuurlijke gevolg van het zwaar labeur en het harde werk aan boord van de vaartuigen. Ook stellen we vast, dat veel jongeren die het in de visserij proberen, afvallen. Aldus leren ons de statistieken, dat vanaf 15 tot en met 20 jaar er 194 aangemonsterden waren op 31-12-1978 maar tevens 102 afgemonsterden.

Dus op een totaal van 296 zijn er 102 afgefallen, of waren op het einde van het jaar afgemonsterd.

Weetjes...

Shetland seiners die op makreel gingen, kwamen vorige week eerder van een kale reis terug. Het is sinds het makreelseizoen op de Engelse Cornwallkust, dat de meeste seiners oplagen gezien het nog altijd heersende haringverbod. Men wenste het nu rond de Shetlands te proberen maar, behalve het feit, dat men in dit gebied maar weinig ervaring heeft, komt daar nog bij, dat men onwetend is over het verblijf en/of de verspreiding van de makreelscholen.

De heer Meek, voorzitter van de Britse White Fish Authority, is uit Canada teruggekeerd waar hij het daar, sinds 10 jaar in voege zijnde vergunningsstelsel voor de visserij bestudeerde. De heer Meek zal nu de Britse regering voorstellen eveneens tot een vergunningsstelsel voor de Britse visserij over te gaan omdat dit de enige goede methode zou zijn voor beschermingsmaatregelen.

Te Newlyn vernieuwt men de kademuren en men zet er alles op om in tijds klaar te zijn tegen de makreelkampagne, begin volgend jaar. Mocht dit niet zijn, dan zouden de makreelvisserij met grote moeilijkheden te kampen krijgen en zou het niet denkbeeldig zijn, dat men naar andere loshavens zou moeten uitzien.

De nieuwe Britse minister Peter Walker die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, zal binnen een drietal maanden een bezoek aan Grimsby brengen, waar men hem bijzonder zal konfronteren met de visserijproblemen en... natuurlijk met die wensen van de Britse visserij in verband met een eventuele visserijreglementering in E.E.G.-verband.

De dokkers van Grimsby die zich eveneens bezig houden met het lossen van vis, hebben 10% loonopslag bekomen en aanvand alhoewel zij liefst 15% loonsverhoging in één enkele keer eisten! De reder en visser zullen het wel betalen, want zij kunnen het zelf niet doorrekenen in hun prijs.

Het voorstel van het lagerhuislid voor Hull, de heer Prescott viel niet in goede aarde in visserijkringen. De heer Prescott had bij de E.E.G. aangedrongen voor een subsidie van 325 miljoen B.fr. voor het bekomen van visserijrechten vóór de kusten van Guinée-Bissau, Mauritanie, Sénégal en de Cap-Verde eilanden. Met het ongelukkig Australië-avontuur van de B.U.T.-rederij voor hem waar de experimentele visserij een flop werd, wensten de grote rederijen van Hull en Grimsby hier niet op in te gaan.

Het plaatselijke Shetland regionaal bestuur zoekt besprekingen aan te gaan met de visserij die tegen de geplande uitbreiding van havenfaciliteiten is voor een olie-terminal.

Verleden week telde men in Grimsby niet minder dan 32 vreemde vaartuigen die er op de plaatselijke afslag hun vis aan de koper brachten. Hieronder heel wat Belgische vaartuigen, die er vooral hun gulvangst brachten.

Een 16-meter kusttreiler uit Brixham, de «Karel Marie» die op sleptouw was genomen wegens indringend water in de machinekamer, zonk binst de sleep op 10 mijl ten zuid-oosten van Berry Head. De bemanning werd gered.

Te Plymouth heeft de visserij gedreigd naar andere havens uit te wijken indien het gemeentebestuur geen einde stelt aan het in bezit nemen van de kaideplaatsen door autobussen en auto's van toeristen. De Spaanse lorries die er de vis van de lokale vissers komen opnemen, gemaakten niet bij de vaartuigen.

Het Japans elektronisch Furuno bedrijf tracht grote voet op de Britse markt te krijgen met haar gamma van radars met in Londen, Peterhead, Aberdeen en Southampton filialen te openen. Behalve radars, produceert dit bedrijf eveneens sonars en echo-sounders.

In Frankrijk zijn de kopers en inleggerijen niet akkoord gekomen met de vissers op de tonijn in verband met de gewaarborgde minimumprijs en een verzekerde tonne-maatafname. Vooraleer deze overeenkomst tot stand komt, wensen de vissers niet in zee te gaan voor de nieuwe tonijnkampagne.

In Frankrijk hebben de oesterkwekers van het gebied van Cancale (St. Malo) met hun wagenpark een protestmars ingericht om te protesteren tegen het opleggen van bepaalde zuiveringsmaatregelen voor hun produkten. Velen kunnen de kosten hiervoor niet aan en zullen hun oesterparken moeten sluiten.

Te Marseille hebben de werkgevers in de dokken geweigerd de dokkers te werk te stellen omdat deze een langzaam-aan-actie uitvoeren. De syndikaten zijn hierover zodanig gebelgd, dat ze een klacht ingediend hebben wegens de instelling door de werkgevers van een onwetelijke lock-out. Met andere woorden: de dief die roept „houdt de dief”!

Nadat in verscheidene steden in de Verenigde Staten een actie en een gerechtelijke vordering ingediend werd door de schadelijders van de massale olievervuiling door de mammoettanker „Amoco-Cadiz”, hebben de verschillende rechtbanken beslist, alles samen te brengen voor de rechtbank van Chicago, die het ganse dossier zal behandelen. Een geval van jaren of van een generatie als men het ons vraagt.

De voorzitter van de Franse Nationale Zeevaartmaatschappij heeft aan de aandeelhouders laten weten dat vóór eind 1979 een nieuwe mammoettanker van stapel zal lopen, namelijk de „Prairie” van 550 duizend ton! Wensen we deze nieuwe mastodont een langer en beter leven dan de „Amoco-Cadiz”.

Onder de 164 motoristen is er één houder van het brevet van werktuigkundige diepzee, 42 of 25,6% houders van het brevet van motorist, 46 of 28% houder van een brevet van matroos-motorist, 75 of bijna 46% houders van een vergunning van motorist tot 120 PK. Was vroeger 120 PK voor de kustvisserij een voldoende diploma, dan is het nu met het immer opvoeren van de drijfkracht, zeker aan de zeer lage kant.

Van de 119 bevelvoerende schippers 2e klasse in de Belgische visserijvloot, zijn er 6 die, met een vergunning van de zeevaartininspectie, het bevel voeren over een vaartuig waarvoor een hoger brevet vereist wordt. Er zijn echter 161 bemanningsleden houder van een brevet van schipper 2de klasse. Van de overige 42 zijn er 5 gemonsterd als stuurman, 26 als matroos en 11 als motorist.

Van de 99 aangemonsterde vissers van minder dan 18 jaar oud, die, volgens de wet op de aanwerving van het personeel ter visserij, allen als scheepsleerjongens worden beschouwd, vervulden er 80 de functie van scheepsleerjongen, 14 deze van lichtmatroos, 4 deze van matroos en 1 deze van motorist. Volgens de wet zouden er 180 scheepsleerjongens moeten aangemonsterd zijn, zodat het tekort op 31-12-78 nog altijd 81 bedraagt!

Van de 99 gemonsterde scheepsleerjongens zijn er 18 aan boord van schepen die in feite niet onder de wet vallen, dat wil zeggen, die verplichting niet opgelegd worden een scheepsleerjongen aan te monteren, namelijk de vaartuigen met minder dan 3 volwassenen. Het aantal vaartuigen dat wel een scheepsleerjongen aan boord moeten hebben, maar waar er geen mede vaart bedraagt 96! Er zouden er dus geen beschikbaar zijn!

In Frankrijk telt men meer dan 9 duizend sloopjes die op dichte kusten vissen die minder dan 10 Brt tellen. Het is duidelijk met dergelijke uitgestrekte kust langs de Atlantische Oceaan en Middellandse Zee, dat er aan heel wat lokale en gelegenheidsvisserij wordt gedaan.

Het waren weer treilers uit IJsland die te Fleetwood verleden week voor de nodige vis zorgden. Behalve deze IJslanders waren er slechts 3 schepen uit de eigen vloot die verleden week aan de markt kwamen te Fleetwood. Het is dus niet alleen op onze afslagen dat het erg dunnetjes is en dat men beroep moet doen op buitenlandse vis of invoer.

Twee Britse 37-meter treilers, de «Artic Challenger» en de «Artic Riever» die in span staatsbanken maakten samen 5,33 miljoen B.fr. na een 17-daagse reis. De verkopen werden verdeeld over de twee havens Fleetwood en Hull. Het waren vooral koolvisvangsten. Samen werden 4.900 van onze bennen in de afslag gezet die een gemiddelde prijs van 1.100 fr. haalden.

Uit Britse bron vernemen we over toenemende moeilijkheden in de bevoorrading van de visserij in brandstof. Een en ander heeft geleid dat men bij de staatsminister voor visserij Buchanan heeft aangeklopt, die beloofd heeft alles in het werk te stellen om de visserij bij de prioritair-hebbenden in te delen. Het is vooral te Fleetwood dat de moeilijkheden in brandstofvoorziening aan het licht komen.

Een Duitse treiler, de «Angel», die te Hull aan de markt kwam met 930 van onze bennen, meestal van de kleinste gul, waarvan er 480 bennen naar de vismeelfabrieken gingen wegens gebrek aan belangstelling. Van de IJslander «Gissur Hviti» die met 780 bennen aan de markt kwam, werden 138 bennen om dezelfde redenen naar de vismeelfabrieken verwezen. De andere bennen brachten het tot 1.600 B.fr. gemiddeld.

En dan spreekt men van de maaswijdten niet te vergroten!

In Frankrijk telt men in de visserij meer dan 28.500 vissers, die hetzij het ganse jaar, hetzij tijdelijk varen. Tegenover ons cijfer dat slechts rond de 1.000 actieve vissers schommelt, nog altijd een verhouding van 1 tot 28! Verder telt Frankrijk ook heel wat mensen die in de mossel-, oester- en schelpenteelt ingezet zijn en in het verzamelen en verwerken van zeewier.

In Frankrijk is Boulogne nog altijd de voornaamste vissershaven met in 1978 een aanvoer van 95.192 ton vis van de diepzeevloot of meer dan 2,5 maal de aanvoer van de ganse Belgische vloot, verder 17,7 duizend ton aanvoer van de koter vloot en kustvisserij of zowat de helft van de jaarlijkse Belgische aanvoer in onze afslagen. Verder komt Concarneau met Lorient met samen bijna 33 duizend ton, Douarnenez met 16 duizend ton, La Guilvinec met 15 duizend ton, La Rochelle met 9 duizend ton, enz.....

In België zijn van de 202 schippers die het bevel voeren over een vissersvaartuig, 23 of iets meer dan 11% houder van het brevet van schipper eerste klasse, 119 of bijna 59% zijn houder van het brevet van schipper 2e klasse, 52 of bijna 26% zijn houder van het brevet van schipper ter kustvisserij, 8 of bijna 4% zijn houder van het brevet van aspirant-schipper.

In België zijn er: 164 rederijen die 1 schip uitbaten, 20 rederijen die 2 vaartuigen uitbaten, 1 rederij die drie vaartuigen uitbaten, 1 rederij die 4 vaartuigen uitbaten en 1 rederij die 5 vaartuigen uitbaten.

WEETJES

Volgens de A.F.Z. Hamburg, maakt de 1ste burgemeester van Cuxhaven zich zorgen over moeilijkheden van de visserij, waartegen de stad onmachtig staat. Gelukkig voor de visverwerkende nijverheid is er voldoende invoer, hetgeen echter de zorgen van de eigen visserij niet wegneemt.

Eveneens volgens de A.F.Z. Hamburg, maakt de West-Duitse minister van landbouw die eveneens de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, de heer Ertl, zich zorgen over de tendens in de commissies van de Internationale Zeerechtconferentie aan de kuststaten meer bevoegdheid te geven wat de wetenschappelijke internationale oceanische marinevorsingen betreffen. De Westduitse minister vreest dat hierdoor de wetenschappelijke vorsching aan banden zou kunnen gelegd worden.

Op de kusten bij Florence in Oregon zijn 64 potvissen gestrand. Deze soort walvissen van 6 tot 12 meter lengte en met een gewicht van verscheidene tonnen, heeft men tevergeefs getracht terug in diep water te brengen. De potvissen vonden dan ook een verstikkingsdood op het strand. Men heeft weefselstalen van de dieren genomen ter ontleding in laboratoria om na te gaan of deze dieren niet door een ziekte aangetast waren.

Volgens een mededeling door een woordvoerder van de Franse president na het onderhoud van deze laatste te Parijs met de nieuwe Britse eerste-minister, mevrouw Thatcher, zouden de Britten niet meer vasthouden aan een 12-mijlszone voor hun visserij, maar aan een adequate eksklusieve zone. Met andere woorden aan een passend eksklusieve zone. Bij voorbaat kunnen wij hier nog niet uitmaken of dit betere horizonten opent voor de vissers van de partnerlanden.

Zeevisserij wordt niet geregionaliseerd

Toen wij in het Visserijblad van 17 mei wezen op het ontwerp van het K.B. waardoor de zeevisserij ook zou geregionaliseerd worden, wezen wij onze parlementairen via Het Verbond der Kust- en Middenslagvisserij op de zeer nare gevolgen welke dit voor de zeevisserij zou meebrengen.

Als gevolg van onze aktie stelden volksvertegenwoordigers D. Claeys, E. Desutter, en A. Laridon, de minister in kwestie verschillende vragen, en drongen er op ons verzoek bij minister Lavens op aan opdat deze regionalisatie niet op de zeevisserij zou toegepast worden.

Daarover gaven wij in ons blad van 15 juni 1979 een artikel weer van de Heer Lavens, Minister van Landbouw, die tevens de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, en de Heer M. Galle, Minister van Gewesten verzoekende de zeevisserij nationaal te houden. Ook volksvertegenwoordiger Laridon drong eind de mei in een schrijven hierbij nog maals aan en wel als volgt:

„Betreft: het K.B. in uitvoering waarbij de visvangst, de jacht en bossen geregionaliseerd worden.

Hierbij ben ik zo vrij, dringend beroep te doen op uw welwillendheid en onmiddellijke tussenkomst ter zake.

Volgens art. 1-10 van het K.B. is onder de visserij eveneens de zeevisserij begrepen. De zeevisserij zou dan de enige sektor zijn die geregionaliseerd zou worden. Zo een situatie is dramatisch te noemen. Mag ik dan ook voorstellen dat in het K.B. alle betrekking daarop hebbende teksten, het woord „Zeevisserij” zou geschrapt worden en onder visserij zou verstaan worden de rivier en sportvisserij.

De Belgische visserij dient uitsluitend in functie van de E.E.G. aangezien te worden en moet dan ook in dit kader — vermits in de E.E.G. slechts landen vertegenwoordigd zijn en niet de gewesten of re-

gio's — door ons nationaal ministerie van Landbouw vertegenwoordigd worden!

Ik dring ten zeerste aan opdat in het ter verschijnend gereed liggend K.B. het woord „Zeevisserij” te laten schrappen.

In de hoop, Kameraad Minister, een gunstig gevolg op mijn sihriven te mogen ontvangen, bied ik U mijn oprechte dank en kameraadschappelijke groeten aan”.

A. LARIDON

Tot daar dit schrijven.

Het verheugend antwoord

Als gevolg van dit schrijven ontving de Heer Laridon deze week het volgende antwoord.

„Hierbij meld ik U goede ontvangst van Uw schrijven van 26-5-79, in verband met de regionalisering van de Zeevisserij.

Ik houd er aan U mede te delen, dat ik het niet helemaal eens ben met het door U ingenomen standpunt ter zake.

Nochtans bij de onderhandelingen inzake de regionalisering van deze materie, die reeds in een gevorderd stadium zijn, blijkt dat de Zeevisserij onder Nationale bevoegdheid zou blijven.

Inmiddels teken ik met kameraadschappelijke groeten”,

Marc GALLE

Wij zijn overtuigd dat Minister Lavens ook hier een oogje in het zeil zal houden daar hij de zeevisserij zeer genegen is.

Hopen we nu maar dat de Brusselsche hanekraaiers en Madam Spaak het verschil zullen kennen tussen een forel en een zeetong, en dat ze zullen inzien dat de regionalisering voor de zeevisserij een katastrofe zou zijn.

Verwachte aanvoeren en werkelijkheid

Volgens de verwachtingen waren er voor maandag 12 vaartuigen aan de afslag voorzien, namelijk de O.317 uit IJsland, de Kanaalders O.35 en Z.34, de Noordzeevaartuigen O.369/O.141, N.719/O.309, N.708/N.709, van de West de Z.72 en de N.736 en de Monkeybanker Z.38. Hetzij dus in totaal 12 vaartuigen waarvan er 4 aan de afslag kwamen de maandag, namelijk de O.317, de O.35, de N.708/N.709 en een vijfde vaartuig die voor de dinsdag voorzien was, namelijk de O.206. Wel waren de spannen in de verwachtingen onder voorbehoud opgegeven. Om te besluiten geen feest dus aan de maandagmarkt. Gelukkig dat de O.317 uit IJsland aanwezig was, zoniet zou het terug een fiasco geweest zijn, zowel voor de kopers als voor de O.V.A. als voor de stedelijke vismijn zelf.

Delen we nog mede dat de O.369/O.141 reeds verleden week vrijdag in Engeland verkochten en de N.719/O.309 op maandag van deze

week. De gemiddelde prijs voor kabeljauw en gul voor de O.369/O.141 in Engeland was 1.500 fr. de ben van 50 kg. Zij hadden ongeveer 800 bennen aan boord.

Dinsdag waren dan 3 vaartuigen aan de afslag, de Z.72, de Z.34 en de N.720. De spannen O.118/O.134 en O.275/O.135 waren dus niet aan de dinsdagmarkt.

Hoger prijzen te Oostende

Tegenover de gemiddelde prijs per ben in Engeland voor kabeljauw en gul van de O.369/O.141, hetzij 1.500 fr. de ben van 50 kg., stellen we vast dat het koppel N.708/N.709 die praktisch op dezelfde visserij varen en ook hoofdzakelijk gul binnenbrachten, een betere gemiddelde prijs toegewezen kreeg in de Oostendse afslag. Beide schepen verwezenlijkten, met elk 450 bennen toch telkens 800 duizend fr., hetzij een gemiddelde van bijna 1.800 fr. de ben!

L.N.G.-Terminal komt er te Zeebrugge

In werking gepland tegen 1 januari 1986!

Niettegenstaande de vele bemoeiingen van drukkingsgroepen en van streekparlementairen, staat het, na het bezoek aan de haveninstelling van Zeebrugge door twee topambtenaren van het ministerie van Openbare Werken, met zekerheid vast, dat de L.N.G.-terminal, niet alleen te Zeebrugge komt, maar dan nog in de voorhaven van Zeebrugge op 1.500 meter uit de kustlijn.

We breken zeker niet de lans over de akties van de drukkingsgroepen, maar hun betekenis is te zwak tegenover de sterke internationale financiële belangenwereld. Wij ook hadden graag gezien dat de L.N.G.-terminal verder uit de kust zou gebouwd worden, want rampen door menselijke vergissingen zijn altijd mogelijk, alhoewel men de kansen daartoe als uiterst minime, ja zelfs niet bestaande aangeeft. Anderzijds zal de L.N.G.-terminal, de waarde van Zeebrugge toch wel sterk in aanzien doen vermeederen zeker wel te sterk in geval van internationaal konflikt.

Sinds mei heeft men in de kabinetsraad beslist dat de L.N.G.-terminal er te Zeebrugge komt in de nu volgende fase. Eerst wordt met de bouw van de oostelijke havendam een aanvang genomen, want het is daarop en in die dam dat de L.N.G.-terminal komt. Dat er, met de bouw van deze havendam en de inplanting van de gasterminal, nog heel wat jaren werk om de hoek komen kijken, blijkt duidelijk uit de time-planning die ingenieur Velckeneers aan de pers mededeelde. Inderdaad zou voor de voorbereiding en de bouw van de oostelijke havendam, 26 maand tijd van doen zijn. Voor het graven van de 4 grote putten om de reservoirs voor het gas te ontvangen en dit tot op 15

meter onder het peil van laag water, zou er achttien maand van doen zijn. Voor het plaatsen van de reservoirs door Distrigaz en de fabriek voor het opwarmen van het ondergekoelde gas, zou er nogmaals 3 jaar van doen zijn! In totaal zou dus, behalve onvoorzien omstandigheden, de gasterminal operationeel kunnen worden vanaf 1986!

Wel zit Distrigaz met bepaalde moeilijkheden omdat deze maatschappij in een vroeger afgesloten kontrakt met Algerië, de verplichting op zich genomen heeft om van af 1982 een bepaalde hoeveelheid (5 miljard m³) te ontvangen. Het is dus duidelijk dat Distrigaz naar wisseloplossingen uitgekeken heeft, dat wil zeggen naar voorlopige opslagplaatsen elders. Deze werd gevonden onder meer in een gasterminal te Montoire nabij St.-Nazaire in Frankrijk, waar echter slechts 3 miljard m³ zal kunnen opgeslagen worden, terwijl dan tevens een pijplijn zal moeten aangelegd worden naar België om het gas over te brengen. Er rest dan natuurlijk nog een overschot van 2 miljard m³ waarvoor men eveneens een oplossing dient te vinden en de blikken wendt naar Willemshaven in West-Duitsland die daar een L.N.G.-terminal bouwt die tegen 1982 operationeel zal zijn. Er komen dan nogmaals de kosten van een pijplijn naar België. Eén en ander zal, omdat Zeebrugge niet klaar is, gekomen, waarvoor Distrigaz de verantwoordelijkheid op Openbare Werken legt en dus op de Belgische Staat, aan deze laatste de slordige som van 8 miljard B.fr. kosten of niet veel minder dan duizend fr. per inwoner, van groot tot klein.

Maar wat zal er van de Zeebrugse vissershaven dan geworden, niettegenstaande alle beweringen?

GAAT DE DEENSE VISSERIJ DE KWOTAREGELING ONTDEKEN DOOR VERKOPEN IN ENGELAND ?

Uit Britse bron vernemen we dat Deense vissersvaartuigen die over hun kwota kabeljauw en gul zijn, de weg gevonden hebben naar Grimsby om er hun kabeljauwvangsten te gaan verkopen. De Deense marine is inderdaad een paar weken terug tussen gekomen om de kabeljauw-gul-landingen in Deense havens en afslagen te verbieden vanwege overschrijding van de kabeljauwkwota. Verleden week waren verscheidene Deense seiners aan de markt in Groot-Brittannië, waar zij door de kopers natuurlijk graag gezien werden.

Over één ding stellen we ons nu toch wel vragen, namelijk of een overschrijding voor een bepaald land van de «Negen» van één of andere kwotabepaling, nu aan een haven of aan havens van een bepaald land verbonden is. Met andere woorden, dat het zou voldoende zijn voor een bepaald land om de kwotabeperkingen te omzeilen,

door eenvoudig in een ander partnerland te gaan verkopen.

Anderis kunnen we het niet uitleggen, wanneer we vernemen dat Deense vissersvaartuigen, juist vanwege overschrijding van bepaalde kwota, dan maar gaan verkopen op de afslagen in havens van partnerlanden? Als dit mogelijk is, dan is niemand meer gehouden aan de kwoteringbeperkingen en kunnen de Nederlanders bij ons verkopen, de Denen in Groot-Brittannië, enz... en omgekeerd. We kijken dan ook uit naar een of andere uitleg of rechtzetting of desnoods naar een of andere tussenkomst van de diensten van de E.E.G.-kommissaris te Brussel die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft. We hebben nog gehoord over een Nederlandse reder die, op de Britse kwota vaarde, maar dat ging dan ten laste van het Brits kontingent. Hier zou het eenvoudig om een duidelijke overschrijding van het Deens kontingent gaan.

AANTAL VISSERSVAARTUIGEN MET BRUTOTONNEMAAT

De evolutie van de Belgische vissersvloot volgens het aantal eenheden en volgens de gezamenlijke brutotonnemaat vanaf 1970 tot en met 1978 wordt in volgende tabel weergegeven :

Jaar	aantal	Brutotonnemaat	Gemiddelde Brt
1971	302	24.061	79,6
72	284	23.175	81,6
73	268	22.824	85,1
74	268	24.042	89,7
75	255	23.904	93,7
76	253	24.044	95
77	219	21.002	95,9
78	216	20.737	96

Wat het aantal actieve eenheden betreft, zien we een voortdurende achteruitgang van 302 eenheden in 1971 tot 216 in 1978. De achteruitgang is vooral opvallend tussen 1976 en 1977. Dit is vooral te wijten aan de instelling van het slopingspremiestelsel, waarvan heel wat reders gebruik gemaakt hebben om hun oud vaartuig te slopen.

Van de 216 eenheden die nog in bedrijvigheid waren op 31 december 1978, zijn er 70 eenheden met Oostende als thuishaven, 110 met Zeebrugge, 3 met Blankenberge en 33 met Nieuwpoort. De brutotonnemaat voor deze havens komt respectievelijk overeen voor Oostende 7.551 Brt., Zeebrugge 10.414, Blankenberge 288 en Nieuwpoort 2.484 Brt. Voor de drijfkracht is dit respectievelijk 27.792, 43.793, 1.065 en 9.705.

Thuishaven	Eenheden	Brt	P.K.
Oostende	70	7.551	27.792
Zeebrugge	110	10.414	43.793
Blankenberge	8	288	1.065
Nieuwpoort	33	2.484	9.705
Totaal	216	20.737	82.355

Voegen we er nog aan toe dat de gemiddelde drijfkracht per varende eenheid over de ganse vissersvloot 380 P.K. is. Per thuishaven wordt dit gemiddelde 381 P.K. voor Oostende, Zeebrugge 398, Blankenberge 355 en Nieuwpoort 294 P.K.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

EURO-CATCH TENTOONSTELLING

Van 27 juni tot 1 juli gaat in de Nationale Hallen van Olympia te Londen de Euro-visserijvangsttentoonstelling door. Wat een bijzondere kleur aan deze tentoonstelling geeft is de openingsceremonie waar de h. Alick Buchanan-Smith, de nieuwe Britse staatssecretaris voor visserij-aangelegenheden in Groot-Brittannië, het woord zal nemen. In verband met de politiek die de nieuwe Britse regering op visserij-gebied zal volgen, ziet men met belangstelling de openingsrede van de h. Buchanan tegemoet. Dit niet alleen in Britse visserijkringen, maar eveneens in E.E.G.-middelen. Ergens zal de staatssecretaris toch in de kaarten moeten laten kijken in verband met de visserij-aangelegenheden en de vóór de deur staande onderhandelingen in E.E.G.-verband te Brussel.

Samen met de inrichters en vooraanstaanden uit de visserij zal de h. Buchanan naderhand de standen bezoeken. Hij zal er de mogelijkheden geboden worden om te spreken en van gedachten te wisselen met heel wat mensen uit de visserij, het verwerkend bedrijf, de leveringsbedrijven en de handel. De standen zullen vooraf gestoffeerd zijn met scheepsleveringstoerusting, zowel wat het vistuig, als de apparatuur betreft.

Vroeger gingen dergelijke tentoonstellingen altijd door in specifieke visserijplaatsen zoals Aberdeen, Hull, enz.... Men aanzag het dan ook als een risico deze tentoonstelling nu te houden in een stad als Londen die geen visserijtraditie hoog te houden heeft. Nochtans zijn alle standplaatsen ingenomen, zodat van een werkelijk succes mag gesproken worden. Al met al zal Londen deze dagen toch een stukje van de Britse, Europese en zelfs internationale visserij binnen zijn muren hebben. Als buitenlandse deelnemers worden leveringsfirma's uit Denemarken, Noorwegen, Canada (vooral uit de provincie Nova Scotia), Frankrijk, West-Duitsland, IJsland, Italië, Japan, Polen, Portugal, Spanje, Zweden, Verenigde Staten en Israël genoemd. Alhoewel we moeilijk konden verwachten, dat er stands van Belgische leveringsfirma's aanwezig zouden zijn, vinden we het toch ergens spijtig, dat wij weerom uitblinken door onze niet-aanwezigheid.

CANADESE INVOER DOET PRIJS VAN DE « CLYDE-HARING » ZAKKEN

Zoals we vorige week mededeelden, werd een kontingent van 2 duizend ton haring in het gebied van de Clyde in Groot-Brittannië, voor de lokale visserij vrij gegeven. Dit kontingent is anderzijds maar de helft van wat het vorig jaar toegelaten werd. De Clyde-vissers waren dan ook overtuigd dat men voor deze beperkte hoeveelheid haring grote prijzen zou geven. Dit gebeurde enigszins met de eerste gevangen haring, maar de tweede week reeds verminderde de prijs in de afslag met 35%. Inderdaad wordt Canadese haring ingevoerd tegen 'n prijs die zelfs nog de helft lager ligt, terwijl anderzijds ook Ierse haring ingevoerd wordt tegen prijzen die meer dan 25% lager liggen dan de reeds, door de Clyde-vissers als te geringe prijs aangezien wordt. De lokale haringvissers zouden natuurlijk graag zien dat de invoer van Canadese haring verboden wordt, maar voor het in stand houden van de Britse verwerkende haringnijverheid, rokerijen en inleggerijen, is deze invoer absoluut noodzakelijk. Anderzijds behoort Ierland tot de E.E.G. en kan dan ook de invoer van Ierse haring niet belet worden. Daarom zullen de Clyde-vissers nu voorstellen het aantal haringdagen in de week waarop zou uitgevaren worden, te beperken om een overaanbod te vermijden en de prijzen hierdoor enigszins op peil te houden.

Behalve voor de haring, hebben Britse makreelvisserij nu ook de vrees uitgedrukt, dat met het ingaan van het nieuw makreelseizoen in de herfst, door het feit dat de Bulgaarse faktorijsschepen thans op Canadese makreel gaan vissen, er eveneens een weerslag zal volgen op de prijs van de eigen Britse makreel.

Anderzijds beschouwt men de invoer van Canadese haring toch als een argument om, hetzij het vrijgeven van een gedeelte haring in de Noordzee of minstens een aanleiding om invoer uit derde landen te beperken.

WAAR BLIJFT HET VERANTWOORDELIJKHEIDSGEVOEL BIJ SCHIPPERS EN REDERS BIJ HULPVERLENING ?

In onze vorige uitgave kwam onder deze hoofding een bijdrage over het praktisch totaal negeren door vele schippers en reders van oproepen door collegas die hulp behoeven. In dit verband kregen we als reactie een bericht doorgespeeld over het geval van de Z.69 verleden jaar in augustus, geval dat ons inderdaad goed bekend is en dat ons artikel van verleden week ten zeerste typeert. Toen heeft de Z.69 die door een kor in het schroef niet meer op eigen kracht kon varen, meer dan twee dagen hulpeloos gelegen. Geen enkel vaartuig werd bereid gevonden op de oproepen om hulp in te gaan. De Z.69 kon tenslotte in verbinding komen met een sleepboot van een olieboortoren die voor de Z.69 een verbinding verwezenlijkte met IJmuiden.

De opsleping van uit IJmuiden ging echter meer kosten dan de waarde van het vaartuig en het was ten slotte een lijnvisser uit IJmuiden, die bereid gevonden werd, de Z.69 uit zijn netelige positie weg te halen en naar IJmuiden op te slepen. Vele jaren terug maakte men het tot een eenzaak een medevisser uit de nood te gaan helpen. Dit was de natuurlijkste zaak ter wereld. Intussen zijn de tijden en vooral de mentaliteit in de visserij gevoelig veranderd, maar dan in negatieve zin. Aan de andere kant vergeet men nu te gemakkelijk dat men nog altijd wettelijk verplicht is iemand in nood te helpen. Dit maakt deel uit van ons strafrecht. Voor het weigeren van hulp in dergelijke gevallen kan men dus, mits bewijsmateriaal, in geval van aanklacht door de rechtbank gestraft worden.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Slechts één span verkocht tijdens de afgelopen week te Oostende. Engeland heeft dus blijkbaar nog andere troeven om onze reders aan te trekken buiten de prijzen. Die waren inderdaad ook hier erg goed aangezien voor de kleine gulsortering nog tot 1.500 fr. en meer betaald werd. De gemiddelde prijs lag dan ook rond de 1.700 fr. per ben wat zeker niet slecht is. Het is nochtans niet alles koek en ei in Engeland, want er moet herhaaldelijk getelefoneerd worden om te zien of het mogelijk is er te verkopen. Wat er ook van zij, van de N.708/N.709 werd het zeker geen teleurstelling want er werd 1,6 miljoen besomd na een reis van een tiental dagen.

Ook een behoorlijk resultaat voor de IJslander O.317 die met 1.400 bennen aan een opbrengst van 2 milj. 613.000 fr. geraakte. Voor kabeljauw werd tussen 1.800 en 2.000 fr. betaald, gul kreeg van 1.500 tot 1.830 fr. de ben en schelvis werd verkocht tussen 1.800 en 2.600 fr. per ben. Voor rode zee-

baars lag de prijs ook boven de 50 fr., van deze soort werden echter slechts een vijftigtal bennen aangevoerd.

De tongprijzen zijn gestegen. Vooral de middensoorten waren duurder en kregen tussen 205 en 230 fr. het kg. Drie kwartsortering werd het duurst verkocht, de slips noteerden tot 117 fr. van het Kanaal en tot 126 fr. van de Noord. Nog steeds een duidelijk prijsverschil tussen West- en Kanaaltong, aangezien voor de voor/kleine sortering van de West tot 217 fr. betaald werd waar die van het Kanaal het met 169 fr. moesten doen.

De garnaalvisserij komt steeds meer op gang. Dinsdag al een achtal vangsten en meer dan 550 kg. garnaal op de markt. De prijzen zijn gedaald en lagen die dag tussen 104 en 140 fr. waar zaterdag nog tot iets boven de 200 fr. betaald werd. Warmer weer kan hier veel goed doen en de garnaalaanvoer verder stijgen, de prijs verder doen dalen.

OOSTENDE

VRIJDAG 15-6-1979

KANAAL				
O.114	19	60	10.500	1.599.252
WEST				
N.408	5	80	—	121.390

MAANDAG 18-6-1979

IJSLAND				
O.317	18	1.410	—	2.613.165
NOORDZEE				
N.708-709	9	955	—	1.600.820
WEST				
O.206	9	225	—	361.318
KANAAL				
O.35	13	135	—	388.745
O.229	13	150	—	341.919
KANAAL				
Z.34	18	75	7.750	1.367.973
WEST				
N.720	5	85	—	167.730
NOORD				
Z.72	11	65	1.520	414.070

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 14 JUNI 1979

Z.427	256.070
Z.465	463.421
Z.176	605.440
Z.600	265.540
Z.12	111.320
1.701.791	

VRIJDAG 15 JUNI 1979

WEST			
Z.537	700	50	208.660
Z.560	100	60	193.570
N.710	—	50	119.295
KREEFTENPUT			
Z.573	—	70	308.565
830.090			

MAANDAG 18 JUNI 1979

NOORDZEE				
Z.596	13	800	350	720.730
Z.484	14	200	210	482.410
B.5	16	200	475	771.420
KANAAL				
Z.196	18	2000	200	1.070.786
WEST				
Z.321	11	1200	50	293.310
Z.512	6	200	35	164.420
KREEFTENPUT				
Z.402	16	—	100	410.890
3.914.016				

DINSdag 19 JUNI 1979

WEST				
Z.563	7	—	60	176.000
Z.582	9	100	100	317.340
KREEFTENPUT				
Z.599	9	—	70	283.340
Z.575	9	—	90	391.890
KUST				
Z.429	3	500	50	243.830
Z.578	9	700	55	289.150
Z.481	2	—	—	60.320
KANAAL				
Z.200	17	5000	170	1.169.865
2.931.805				

WOENSDAG 20 JUNI 1979

WEST				
Z.533	11	300	60	295.220
KANAAL				
Z.19	17	7000	220	1.706.830
KREEFTENPUT				
Z.559	10	—	135	558.920
2.560.970				

VIS ETEN

IS VERANTWOORD

ETEN

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER/ FOLKESTONE

UURTABEL DER OVERVAARTEN

voor de week van
24-06-1979 tot 30-06-1979

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks

— Dagelijks te 02u25, te 05u20, te 08u35, te 11u05, te 15u40 en te 20u45

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks

— Dagelijks te 08u15, te 11u15, te 14u15, te 17u15, te 20u15 en te 23u15
— Op 25, 26, 27, 28, 29 en 30-06-1979 bijkomende afvaart te 02u15

Afvaarten uit Oostende naar Folke- stone

— Dagelijks te 01u45 en te 06u00
— Op 26, 27, 28, 29 en 30-06-1979 bijkomende afvaart te 03u45

Afvaarten uit Dover Western Docks

— Dagelijks te 01u00, te 10u40, te 12u40, te 16u45 en te 19u45

Afvaarten uit Dover Eastern Docks

— Dagelijks te 00u20, te 09u20, te 12u20, te 15u20, te 18u20 en te 21u20
— Op 25, 26, 27, 28, 29 en 30-06-1979 bijkomende afvaarten te 03u20 en te 06u20

Afvaarten uit Folkestone

— Dagelijks te 19u00 en te 23u30
— Op 25, 26, 27, 28 en 29-06-1979 bijkomende afvaart te 21u15

EEN PRIJSVERGELIJKING IN HET VOORDEEL VAN DE BELGISCHE AFSLAGEN

Nadat we reeds op een andere plaats een prijsvergelijking gemaakt hebben tussen de spannen O.369—O.141 enerzijds en de N.708—N.709 anderzijds, die wel in het voordeel van deze laatste uitviel, die op de Oostendse markt aan de afslag kwamen, namelijk met 1.850 fr. de ben voor hun kabeljauw en gulsoorten tegen 1.500 fr. voor de eersten te Grimsby, hebben wij nu ook een vergelijking gemaakt tussen de gemiddelde prijzen die de O.317 kreeg op de Oostendse afslag en de gemiddelde prijs die de O.334 kreeg verleden week te Grimsby. Daar was de O.334 aan de markt met 1.400 fr. voor de eersten (1117 kits) voor een brutobesomming van 35.433 pond, hetzij omgezet in Belgische fr. een gemiddelde van 1.660 fr. de ben.

Als we nu aannemen dat beide vaartuigen, O.334 en de O.317 zeker wel de zelfde visserij of ongeveer dezelfde visserij uitoefenen en dat deze laatste op maandag in de Oostendse afslag 2.613 miljoen verwezenlijkte voor 1.030 bennen, dan komen we hier aan een gemiddel-

de van liefst 2.540 fr. per ben ! We zullen nu niet beweren, moesten er twee IJslanders aan de Oostendse afslag geweest zijn, dat de prijzen nog even hoog zouden zijn, maar zeker toch hoger dan de 1.660 fr. in Grimsby gemaakt.

Nadat we de reders alle gelijk gaven om in het buitenland te gaan verkopen wanneer hun profijt er mede gebaat gaat, houden we er toch aan op bepaalde aspecten van gemiddelde prijzen te wijzen, wanneer dit profijt niet zo duidelijk meer is. Inderdaad verkiezen wij toch nog altijd een verkoop en de daarmee gepaard gaande bedrijvigheid in onze afslagen, dan in deze van het buitenland, dit in het bijzonder wanneer onze reders en vissers er geen specifiek belang te verdedigen hebben.

En er is meer. Heeft men al eens nagegaan hoe zwaar de algemene onkosten wegen tegenover die in ons eigen land ?

We zijn overtuigd dat de verkoop in het buitenland geen groter winst zal opleveren.

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	42,20-59,60
Schelvis midden	42,—43,60
Schelvis klein	30,—37,60
Kabeljauw	37,60-64,—
Gul	28,—36,60
Wijting	.....
Schaat	50,40,—
Zeebaars	33,20-53,60
Leng	40,80-49,80
Schartong	42,—,—
Heilbot	113 -240
Koolvis	25,60-26,20
Hondstong	41,—,—
Zeeewolf	34,—41,40
Staart	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	18-6-1979	19-6-1979	20-6-1979
Lappen	198 -205	.....
Grote	205 -221	.....
3/4	216 -235	.....
Blok	205 -234	.....
Voor-kleine	169 -217	.....
Kleine	180 -159	.....

Zeebrugge

Grote	200 -210	201 -207	205 -215
Blok	212 -239	206 -233	215 -229
Fruit	214 -253	216 -243	224 -251
Schone kleine	192 -239	189 -226	205 -222
Kleine	192 -196	168 -194	179 -188
Tout petit	130 -163	187 -168	139 -171
Slips	114 -142	116 -123	117 -128

Nieuwpoort

Tong I	194 —,—	.....	202 —,—
Tong II	225 —,—	.....	230 —,—
Tong III	242 —,—	.....	250 —,—
Tong IV	230 —,—	.....	240 —,—
Tong V	195 —,—	.....	208 —,—
Kleine	143 -165	.....	170 —,—

PLADIJS

Oostende

	18-6-1979	19-6-1979	20-6-1979
Grote	40,20,—
Grote iek	31,40-41,80
Kleine iek
Derde slag	28,80-32,—
Platjes	17,40-24,—

Zeebrugge

I	27,—30,—	28,—30,—	48,—52,—
II	30,—34,—	34,—36,—	50,—54,—
III	28,—32,—	30,—34,—	40,—46,—
IV	20,—24,—	18,—20,—	30,—34,—
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Moelen	.....	.....	.....
Grote pladijs	50,—,—	.....	.....
Platjes	52,—,—	.....	.....
Drielingen	31,—,—	.....	.....

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

15-6	2	17.500	1.737.667
18-6	6	143.750	5.360.268
19-6	3	20.530	2.038.735

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

19-6	8	576	69.848	104,—	136,—
20-6	6	504	65.166	110,—	138,—

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

18-6	1	47	6.808	144,—	146,—
19-6	2	171	18.916	102,—	146,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

15-6	1	7.016	265.106
18-6	6	5.589	391.526
20-6	4	585	58.563

NIEUWPOORT

VRIJDAG 15 JUNI 1979

N 346 265.106 fr.
Een Westvisier, met 7.000 kg. vis of 140 bentjes gullen en wijting waren de hoofdschotel. Geen tongen. Enkele hopen tarbot die voor de grootste stuks 285 fr. de kg. kregen, en andere 170 fr. Grieten van 100 à 165 fr. voor de grootste Koopjes robaard kregen ook 50 en 65 fr. de kg. Kabeljauw was er niet, maar de gullen, vanaf de grootste kregen 4.000 fr. - 2.100 fr. Ook de „voorkleine” kregen 1.800, en de „mini's” 1.150 fr de bennen. Grote wijting 2.350, en op de kleine werd geroepen aan 1.400 en 1.100 fr. Met de rest van de „poosjes” achtervis kwam er voor deze vangst ook een mooi cijfertje uit de bus !

MAANDAG 18 JUNI 1979

N.172	31.070	N.470	160.097
N.736	120.090	N.700	20.559
N.88	24.254	N.1	35.451

Kleine vangsten van deze vaartuigen, alles samen slechts 5.600 kg. of 112 bentjes. Er was echter een mondje tongen bij, samengesteld van alle vaartuigen : 1.060 kg. Er was heel wat belangstelling, ieder wilde zijn deeltje hebben, dure prijzen waren reeds in „roep” van verleden week, en er werd nog een schepje bij gedaan. Dus voor alle soorten topprijzen ! De tongen van 194 à 236 fr. de kg. De kleinste soort van 145 à 165 fr. Kabeljauw was er niet, dan maar gullen gekocht, en op deze werd geroepen van 3.450 à 1.880 fr. de bennen. De voorkleine van 1.650 à 1.800 fr. Grote wijting 2.800 fr., kleine 1.300 à 1.400 fr. Enkele bennen zeehonden werden gekocht aan 1.900 en 2.450 ! Tongen : voor de drie soorten 120, 90 en 60 fr. Andere vissoorten in kleine hoeveelheden : roggen, speerhaaien, robaard, scharren enz., werden ook peperduur verkocht !

Zo was de maandagmarkt, met dure prijzen, en te weinig vis om ieder zijn part te kunnen geven, en nu begint pas de „opligperiode”.

WOENSDAG 20 JUNI 1979

N.1	10.601	N.88	10.592
N.700	21.494	N.788	15.876

Alleen kleine vangstjes van de kustvisserij die voor hun tongen, andere vis was er niet, prijzen kregen van 200 à 250 fr. de kg. De kleinste soort zelfs 168 à 177 fr.

Buiten die vier kleine vangstjes, mag men spreken van een „visloze” woensdag !

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 22 JUNI 1979

NOORDZEE : O.118/O.134 (950 m), O.26/O.285 (280 m)
KANAAL : O.518 (80 vis 4.800 tong)
WEST : Z.38 (220 m)

MAANDAG 25 JUNI 1979

KANAAL : N.705
WEST : N.736
NOORDZEE : N.45/N.706, N.752/O.306 (onder voorbehoud)

DINSDAG 26 JUNI 1979

NOORDZEE : O.127/O.303, Z.209/Z.509 (onder voorbehoud)

WOENSDAG 27 JUNI 1979

NOORDZEE : O.232/O.274, Z.62/O.243 (onder voorbehoud)

VIER FRANSE

VISSERS VERMIST

NA EEN AANVARING

De vissersschepen die ten Noorden van Cornwall aan de vangst waren, werden verleden week verwoest uit te kijken naar 4 vermiste vissers van de Franse treiler „Antioche” die in dikke mist, 28 mijl Noordwest van St. Ives, in aanvaring kwam met een Grieks vrachtschip van 10 duizend ton. Aan boord van de Franse treiler die 420 Brt. meet waren 14 bemanningsleden. Negen hiervan werden door een ander Franse treiler, de „Lena” gered en aan boord genomen. Zij werden te Falmouth aan wal gezet. Verscheidene Franse treilers onder medewerking van het Britse Navyschip „H.M.S. Bulwark” namen onmiddellijk aan een speurtocht deel naar de overblijvendenden van de gezonken treiler. Ook de reddingsboot uit St. Ives vervoegde de zoekenden ter plaatse. Door een Franse treiler werd het dode lichaam van de Franse schipper gevonden en geborgen. Door een helikopter werd het lichaam naar Truro gevlogen. Het was bij het verlaten van de treiler die zeer spoedig zonk, dat vijf man te water kwamen. Inzittenden van de Griekse cargo smeten houten banken naar de te water liggenden, maar de mist ontrok deze spoedig aan het oog. Men heeft tevergeefs naar de vier andere vissers gezocht.

Het is wèral met een Griek, dat een aanvaring plaats had.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	18-6-1979	19-6-1979	19-6-1979	19-6-1979	19-6-1979	20-6-1979	20-6-1979	18-6-1979	20-6-1979	18-6-1979	20-6-1979	18-6-1979	20-6-1979	
Tarbot : groot (123)		179 -203	172 -209	194 -209			198 -210						264 —,—	
middel (123)		122 -133	159 —,—	158 -180			140 -162							
klein (123)		84,—96,—	110 -124	102 -127			98,—108							
Griet : groot (123)	127 —,—	124 -136	125 —,—	122 -132			130 -142							
middel (123)	97,—,—	108 -114	100 -110	102 -106			107 -118							
klein (123)		75,—82,—	73,—90,—	75,—99,—			90,—100							
Schelvis : groot														
middel														
klein														
Heek : groot	70,—80,—													
middel	62,—64,—													
klein	47,—52,—													
Lom														
Leng	35,70,—						70,—,—		70,—,—					
Rog (1)	48,—71,—	68,—70,—	13,—66,—	75,—78,—										
Keilrog (123)	62,—70,—		78,30,—											
Rog (23)		57,—59,—		58,—66,—			52,—,—		65,—,—					
Tilten (23)		64,—68,—		73,—74,—			69,—,—		60,—,—					
Scherpstaart (23)		42,—48,—		40,—44,—			51,—,—		60,—,—					
Halve mans (23)		4,—44,—		40,—44,—			50,—,—							
Teelt (2)		24,—26,—		16,—20,—			24,—,—							
Katrog (2)		84,—100	83,50,—	58,—63,—			60,—69,—		90,—100					
Kabeljauw	47,—65,60	40,—54,—	33,406-5,80	48,—54,—			50,—58,—		30,—85,—					
Gul (groot)	28,40-52,—	30,—36,—		44,—46,—			46,—50,—							
Gul (middel)		32,—34,—		32,—37,—			40,—46,—							
Gul (klein)			99,—169											
Hozemondhamme	118 -182		22,—56,—											
Wijting : groot	28,40-47,—													
klein	18,—41,—	40,—44,—		36,—40,—			38,—40,—		27,—,—					
Schar		12,—16,—		8,—12,—			16,—18,—		28,—40,—			65,—,—		
Steenschol	34,—84,60	48,—70,—	40,40-100,4	60,—74,—					37,—,—					
Zeehaai	23,—141,—	30,—34,—	28,—39,60	30,—34,—										
Hondshaai	23,—25,—		17,40-30,—											
Doornhaai														
Pieterman														
Makreel														
Horsmakreel														
Zeekreeft														
Schaat														
Zeebaars (klipvis)														
Kongeraal	33,—47,—		35,20-62,—											
Schartong														
Volle haring														
IJle haring														
Haringshaai														
Steenholk	13,—15,60		13,80,—											
Heilbot														
Koolvis														
Zeewolf														
Pollak														
Zonnevis	41,—53,60													
Koningsvis	98,—210													
Vlaswijting														
Zeeduivel		84,—189					90,—198							
Schotse schol														
Zeehond		18,—22,—		20,—,—			18,—20,—		45,—,—		16,—,—	16,—,—		
Bot									100,—,—					
Rode Poon (robaard)		12,—25,—	38,—,—	32,—,—			45,—50,—		30,—,—					
Grauwe Poon (knorh.)		7,—10,—	31,60,—	16,—,—			18,—20,—							
Rode Knorhaan	19,40-25,—		57,10-75,60											
Posten	30,60-54,—													
Langosten (midden)		8,—14,—		11,—,—			14,—16,—							
(klein)														

Lees "HET VISSERIJBLAD,"



LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN

Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

V73

(8317V)

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 12 juni werd aangevoerd : 389 kg tong, 12 kisten tarbot en griet; 99 kisten kabeljauw; 166 kisten wijting; 158 kisten schol; 96 kisten schar; 6 kisten makreel en 80 kisten diversen.

Prijzen in gulden :
Per 1 kg.: tarbot 12,75-12,30; grote tong 14,86-14,34; grootmiddel tong 15,76-15,19; kleinmiddel tong 15,05-13,08; tong één 14,94-12,76; tong twee 12,90-12,30.

Per 40 kg.: tarbot 430-217; griet 307-171; kabeljauw één en twee 134; kabeljauw drie 120-96; kabeljauw vier 98; kabeljauw vijf 84; schol één 138-96; schol twee 126-92; schol drie 96-90; schol vier 82-76; wijting drie 67-34; makreel één 72; makreel twee 24-21,60; schar 62-23; horsmakreel 35-24; bot 24; rode poot twee 156-76.

De besommingen waren :
KW 141 f14.500; HD 28 f2.900; UK 4 f250; VD 18 f4.900; VD 19 f6.500; WA 13 f2.100; IJM 19 f3.500; IJM 20 f11.700.

X X X

Aan de woensdagmarkt van 13 juni werd aangevoerd : 670 kg tong; 17 kisten tarbot en griet; 4 kisten kabeljauw; 21 kisten wijting; 100 kisten schol; 2 kisten makreel; 105 kisten schar; 127 kisten diversen.

Prijzen in gulden :
Per 1 kg.: tarbot 12,30-11,98; grote tong 14,98-14,69; grootmiddel tong 15,20-14,54; kleinmiddel tong 14,66-14,50; tong één 14,66-14,50; tong twee 11,29-10,49.

Per 40 kg.: tarbot 348-209; griet 321-190; kabeljauw één 144; kabeljauw twee 144-134; kabeljauw drie 130-124; kabeljauw vier 128-120; kabeljauw vijf 77-68; wijting drie 98-90; makreel twee 82; schar 48-38; horsmakreel 43-20; rode poot 156-108.

De besommingen waren :
HD 28 f3.800; UK 4 f170; UK 8 f4.200; VD 18 f5.600; VD 19 f6.300; WR 13 f1.490; WR 15 f4.070; IJM 19 f4.800.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 14 juni werd aangevoerd : 938 kg tong; 44 kisten tarbot en griet; 141 kisten kabeljauw; 251 kisten schol; 4 kisten schelvis; 190 kisten wijting; 108 kisten schar; 4 kisten makreel; 123 kisten diversen.

Prijzen in gulden :

Per stuk : haai 400.
Per 1 kg.: tarbot 12,60-12,29; grote tong 15,33-14,40; grootmiddel tong 15,71-14,89; kleinmiddel tong 15,65-14,19; tong één 14,12-13,56; tong twee 11,27-10,29; zalm 20,79-18,63.

Per 40 kg.: bot 34-24; horsmakreel 20-17; haai 104; tongschar 229-140; hake 156; makreel twee 92-80; schar 50-24; wijting drie 90-52; tarbot 441-192; griet 311-190; kabeljauw één 370; kabeljauw twee 144; kabeljauw drie 200-136; kabeljauw vier 194-132; kabeljauw vijf 190-94; schelvis 132; schol één 102-84; schol twee 124-84; schol drie 116-82; schol vier 96-72.

De besommingen waren :
HD 28 f1.900; HD 80 f20.300; UK 135 en UK 145 f15.200; UK 234 f11.200; VD 18 f4.200; VD 19 f5.100; WR 13 f1.300; WR 15 f1.600; IJM 18 f5.200; IJM 19 f3.500.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 15 juni werd aangevoerd : 4.824 kg tong; 204 kisten tarbot en griet; 1.118 kisten kabeljauw; 7 kisten koolvis; 3 kisten leng; 82 kisten schelvis; 522 kisten wijting; 1.278 kisten schol; 112 kisten schar; 1 kist haring; 11 kisten makreel en 185 kisten diversen.

Prijzen in gulden :
Per 1 kg.: heilbot 15,97; grote tong 14,89-14,29; grootmiddel tong 15,62-14,79; kleinmiddel tong 14,59-13,09; tong één 14,57-11,74; tong twee 13,00-10,19; tarbot 12,60-11,59; zalm 25,00.

Per 40 kg.: tarbot 424-158; griet 282-178; kabeljauw één 232-97; kabeljauw twee 212-100; kabeljauw drie 132-92; kabeljauw vier 124-94; kabeljauw vijf 112-84; koolvis één 68; koolvis twee en drie 130; schelvis één 104; schelvis twee 162-72; schelvis drie 150-86; schelvis vier 130-74; schol één 100-74; schol twee 100-80; schol drie 102-73; schol vier 90-50; wijting drie 70-50; haring één 56; makreel twee 100-51; schar 60-24; tongschar 202-178; leng 140-86; hake 252-200; hammen met kop 186-176; kleine ham met kop 130-120; haai 110-56; wolf 140; mullets 438-160; horsmakreel 43-25; steenbolk 56; krab 45; rode poot één 132-110; rode poot twee 82-56; bot 24.

De besommingen waren :
KW 25 f20.700; UK 17 f21.900; UK 18 f20.900; UK 20 f19.500; UK 78 f3.300; UK 137 f19.500; UK 138

f11.900; VD 6 f18.200; IJM 19 f2.600; IJM 24 f26.000; IJM 44 f19.900; IJM 207 en IJM 209 f42.100; verder waren er 6 Texelaars met een totale besomming van f125.000.

X X X

Aan de maandagmarkt van 18 juni werd aangevoerd : 15.962 kg tong; 154 kisten tarbot en griet; 1.092 kisten kabeljauw; 718 kisten wijting; 14 kisten schelvis; 812 kisten schol; 82 kisten schar; 54 kisten makreel; 4 kisten hake; 95 kisten varia.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg.: tarbot 12,00-10,80; grote tong 15,09-13,49; grootmiddel tong 15,33-12,99; kleinmiddel tong 14,26-11,78; tong één 12,91-9,82; tong twee 12,36-8,57; heilbot 16,50; zalm 25,00.

Per 40 kg.: tongschar 212-120; mullets 200-160; pieterman 30-20; krab 30; tarbot 370-63; griet 262-152; kabeljauw één 222-152; kabeljauw twee 160-120; kabeljauw drie 142-82; kabeljauw vier 108-83; kabeljauw vijf 98-82; schol één 98-82; schol twee 98-80; schol drie 92-78; schol vier 82-56; schelvis één en vier 118-110; schelvis drie en vier 104-102; wijting drie 77-55; schar 58-22; makreel twee 66-41; hake 220-78; rode poot 100-70; haai 108-90; steenbolk 62-56.

De besommingen waren :
De besommingen waren :
KW 4 f18.800; KW 11 f54.400; KW 22 f45.700; KW 29 f13.300; KW 45 f28.000; KW 51 f18.100; KW 88 f22.700; KW 117 f14.300; KW 145 f20.600; KW 152 f15.700; KW 167 f17.300; KW 173 f13.800; KW 175 f22.900; KW 185 f16.500; KW 189 f25.100; KW 194 f28.400; KW 214

f11.600; KW 221 f15.900; SCH 256 f11.300; IJM 115 f13.300; IJM 154 f10.500; één Deens vaartuig de VE 244 f35.500.

X X X

Aan de dinsdagmarkt van 19 juni werd aangevoerd : 500 kg tong; 5 kisten tarbot en griet; 75 kisten kabeljauw; 123 kisten wijting; 40 kisten schol; 64 kisten schar; 17 kisten makreel en 132 kisten diversen.

Prijzen in gulden :
Per 1 kg.: tarbot 12,56; grote tong 15,20-14,80; grootmiddel tong 15,65-15,25; kleinmiddel tong 15,59-15,16; tong één 14,73-14,26; tong twee 13,14-12,84.

Per 40 kg.: tarbot 329-204; griet 282-186; kabeljauw drie 124; kabeljauw vier 94; kabeljauw vijf 100-84; schol één 124; schol twee 122; schol drie 122-120; schol vier 84-75; wijting drie 76-53; makreel twee 40 23,60; schar 61-33; rode poot 142-118; bot 26-24; horsmakreel 36-24.

De besommingen waren :
KW 141 f14.400; VD 18 f4.800; VD 19 f7.600; WR 13 f920; IJM 18 f3.400; IJM 4 f450.

DEN HELDER

In de week van 11 tot en met 15 juni werden door 98 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd: 31.446 kg tong, f424.151,48, prijs in kg f15,65-8,63 ; 23.493 kg tarboot, f161.156,03, f17,62-2,54 ; 145.580 kg schol, f229.743,79, f3,24-1,38 ; 24.880 kg kabeljauw, f67.333,51, f3,95-0,94 ; 4.054 kg griet, f20.906,60, f5,76-4,01 ; 17.640 kg schar, f14.144,16, f1,35-0,60 ; 11.925 kg wijting, f12.582,14, f2,28-0,85 ; 177.927 kg diversen, f610.952,85. Totaal : 436.945 kg, f1.610.970,56.

Hoogwaterboekjes

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

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

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

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