

het visserijblad

Vrijdag 27 juli - nr. 28

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

DIENT EEN BOUWBELEID VOOR VISSERSVAARTUIGEN AANGEVAT ?

VOOR MEER E.E.G.-STEUN

Het is onze lezers en de visserijwereld maar al te goed bekend dat op het huidig ogenblik, nu op alle gebied inzake vissersrij aan restricties moet gedaan worden inzake aanvoer van bepaalde soorten vis, zich ook de vraag stelt, wat gedaan met de vloot, welke vaartuigen zijn economisch best uitbaatbaar, is de bouw van deze aan te moedigen, op welk niveau, voor welke visserij en van welke grootte.

Buiten het verlenen van goedkoop krediet, wordt in België daaromtrent geen visserijpolitiek gevoerd, bouwt de ene een schip van 27 m, een andere van 29 m en er zijn er die nu de bouw aangevangen zijn van 34 m, welke zeker de 50 miljoen frank zullen kosten. De vraag stelt zich daarom meer en meer: zijn deze nog uitbaatbaar, dient het vraagstuk niet eens ernstig aangepakt en welke vaartuigen zullen economisch het best aangewezen zijn.

Wij menen dat het in dat opzicht groot tijd wordt deze studie niet alleen aan te vangen, maar er een praktisch gevolg aan te geven, daar het niet volstaat 85 th kredieten te verlenen en daarenboven vele faciliteiten om achteraf bepaalde faillissementen te moeten noteren.

Want wie zegt ons dat binnenkort de Belgische IJslanvisserij tot de geschiedenis niet zal behoren?

Nu reeds is deze tot 8 vaartuigen herleid en op het ogenblik dat we dit schrijven, zijn we nog niet zeker dat België het aldaar nog één of twee jaar zal kunnen trekken, vermits een vooropzeg van zes maanden voldoende is om er een einde aan te stellen.

Onze kust- en middenslagvloot is weliswaar sterk verouderd en het is een feit, dat de huidige bouw van een kustvaartuig uiterst duur voorkomt.

In den vreemde en vooral in Engeland, Frankrijk, Duitsland, om niet te spreken van Amerika, is men de bouw aangevangen van kustvissersvaartuigen van 17 à 23 m in polyester. Is dat de toekomst? Zijn deze veel minder kostelijk van uitbating en dient geen poging aangewend om die weg op te gaan?

Is ons Proefstation of zijn de technische diensten van ons Zeewezenen, samen met landbouw niet aangewezen om zo spoedig mogelijk die studie aan te vangen en tot een praktisch besluit te leiden, in plaats van verder te gaan met de huidige sleur van nieuwbouw. Is er geen scheepsbouwwerf die er al aan gedacht heeft, de visserijtentoonstellingen, waar polyester vissersvaartuigen van dien aard tentoongesteld werden, te bezoeken en zich de ondervinding van die bouw ten nutte te maken?

Thans wordt opnieuw er maar goed op los gebouwd zoals vroeger, met weliswaar veiliger normen en moderner accommodatie, maar dat is niet de toekomst.

Wij menen dat het hoog tijd wordt met een verouderde vloot als de onze, niet alleen grote kredieten te verlenen, beroep te doen op de FEOGA en de gelden van de VOZOR, maar de jongeren, en er zijn er genoeg, in die zin aan te moedigen.

Want niet het technisch vraagstuk stelt zich, maar ook vooral het economische, het sociale en dat van het eventueel bemanningstekort.

Zo zien we in Nederland de visserij fel evolueren om de maandag te varen en de vrijdag, zelfs de zaterdag aan de markt te zijn, omdat de bemanning het niet anders wil.

(Vervolg op blz. 2)

WENST IJSLAND AAN ZIJN BILATERALE OVEREENKOMST MET BELGIE TE SLEUTELN ?

Het ministerie van Buitenlandse Zaken van IJsland tracht een herziening te bewerkstelligen van de bilaterale overeenkomst van 1976 met België in verband met de toelating voor een aantal Belgische vaartuigen, een contingent vis in de IJslandse 200 mijlszone te komen vangen.

Niettegenstaande we van een bilaterale overeenkomst spreken, is het in feite een IJslandse tegemoetkoming aan de Belgische visserij, die een jaarkontingent van 6.500 ton toegekend werd, waaronder 1.500 ton kabeljauw. Gezien de gevoelige teruggang van de IJslandkabeljauwstock wenst IJsland nu beperkingen op te leggen aan de Belgische IJslanders en de 1.500 ton kabeljauw aan het Belgisch contingent te ontnemen, zodat dit laatste van 6.500 ton tot 5.000 ton zou terugvallen. Wel zou er nog, bij de vangst op de andere toegelaten soorten zoals koolvis, rode poot, schelvis, leng enz... 15% als bijvangst toegelaten worden. Dat wil zeggen dat op de 5.000 ton maximum 750 ton kabeljauw en gul mag gevangen worden en de rest bestaande uit andere soorten. De Belgische onderhandelaars staan natuurlijk niet in een bijzondere sterke onderhandelingspositie omdat we zo een beetje uit de hand van IJsland eten. We zijn inderdaad het enige Europese land, de Faroë niet te na gesproken, die echter tegenprestaties kan bieden, die nog in de IJslandse wateren mag komen vissen. Zelf kunnen wij IJsland op visserijgebied niets aanbieden. We moeten dan ook trachten het beste uit de onderhandelingen te rapen en de goede IJslandse "geste" ten overstaan van onze visserij indachtig zijn. IJsland zelf legt beperkingen aan de eigen vloot op in verband met de kabeljauw en de gullenvisserij. Onlangs nog werd een maatregel getroffen waarbij elk IJslands vaartuig die op kabeljauw vist, minstens 90 dagen aan deze visserij dient te verzaken tussen 1 mei en 30 september van dit jaar. Waar men beperkingen oplegt aan de eigen visserij, is het moeilijk verdedigbaar dit niet te doen aan derden, ook al gaat het hier om een zeer klein contingent. We mogen dan ook rekening houden dat er wel een beperking uit de bus zal komen, al duimen we voor een kompromis waar elkeen iets aan over houdt.

Herinneren we er aan, dat in de overeenkomst met IJsland eveneens is opgenomen dat de vaartuigen van de Belgische rederijen die het bedrijf stilleggen en die op IJsland mochten varen, automatisch hun vergunning verliezen. Normaal gezien, moet de Belgische IJslanvisserij dus met de tijd uitsterven. In dit verband herinneren we er aan, dat vroeger volgende vaartuigen ingeschreven waren met een vergunning op IJsland: de O.81, O.202, O.216, O.129, O.282, O.317, O.318, O.334, O.288, O.182, O.316, waarvan de O.288 reeds is uitgevallen door totaal verlies de O.282 wegens stopzetting van het bedrijf, en de O.316, rederij Van Lul wegens verkoop aan het buitenland.

Gezien het contingent 6.500 ton voor de overblijvende vaartuigen, konden deze dit normaal jaarlijks zelfs niet aan. Nu echter met de beperkingen op de kabeljauw, zal dit wel een weerslag hebben op de aanvoeren, vooral ook omdat men hierdoor eveneens beperkt wordt in de toegang tot de vangstgebieden en men in de seizoentijd van de kabeljauw, deze gebieden zal dienen te mijden. Het is duidelijk dat dit een ernstige teruggang betekent voor onze IJslanvisserij, meer dan 1.500 ton die zou afgenomen worden. Een beperkt optreden wat de vangstgebieden betreft, zou zeker remmend werken op de normale uitoefening van de visvangst en hierdoor een grotere weerslag hebben dan men in feite geneigd zou zijn aan te nemen of in de cijfers te zien. Het ware natuurlijk beter, dat men een zeker kabeljauwcontingent zou blijven toekennen en het algemeen contingent zou relativeren. Hopen we maar dat onze onderhandelaars van Buitenlandse Zaken met een goed kompromis aan wal komen. Anderzijds moeten we IJsland toch dank weten, voor de tegemoetkoming tegenover onze vissers en we hopen dat onze regering dit indachtig zal zijn waar het ook maar kan, de vriendschapsbetrekkingen ten bate.

P.V.

(Vervolg van blz. 1)

Maar dan stelt zich bij het uitgeven van dergelijke kapitalen, de vraag of het rendement van een vaartuig voldoende zal zijn in acht nemend dat de visgronden welke wij bevissen, veel verder afgelegen zijn dan die van onze burenen.

HET BOUW EN VISSERIJBELEID IN NEDERLAND

In Nederland heeft men dat vraagstuk, nu de visserij beperking is opgelegd, al van naderbij bekeken.

Een vaste regeringscommissie voor de visserij van de Tweede Kamer, heeft in april jl. overleg gepleegd met de betrokken minister van Landbouw over zijn beleid ten opzichte van bouwopdrachten voor vaartuigen, die de visserij in de toekomst zullen bedrijven en de vraagstukken er mee verband houdend.

Bij ons is van dit alles nog niets in huis gekomen. Het verslag daarover is onlangs verschenen.

Daaruit menen we te moeten vaststellen dat de Hollandse vloot van de grote zeevisserij, daar 42 eenheden telt met een totaal motorvermogen van 66.400 PK.

De Hollandse vloot van de kleine zeevisserij, wat wij kust en middenslag noemen, en in Holland voornamelijk rond en platvis vangt, is sinds 1973 ingekrompen, maar het gemiddeld motorvermogen is per vaartuig fel gestegen, wat bewijst dat men meer en meer streeft naar krachtiger motoren overtuigd de vangsten sneller en groter binnen te halen.

De besommingen van die totale vloot zijn in stijgende lijn gegaan. Deze tendensen blijken uit onderstaande cijfers, die voornamelijk ontleend zijn aan de publikatie 5.53 van oktober 1978 van het LEI.

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Aantal vaartuigen van de kleine zeevisserij per 31 december	456	469	472	458	387	344	345	348
Gemiddeld motorvermogen in PK	471	510	621	747	846	867	866	862
Besomming in miljoen gulden	190	217	268	268	282	306	306 ±	320

In 1975 en 1976 verminderde de vlootomvang met 114 eenheden, vooral als gevolg van de twee opeenvolgende saneringsregelingen. In 1975 werden echter nog 19 en in 1976 nog 1 schip aan de vloot toegevoegd uit lopende bouwopdrachten. Verder zijn er kleine wijzigingen in het aantal schepen doordat vaartuigen uit de kleine zeevisserij naar de garnalensector zijn gegaan en andersom. Vanaf 1974 werden geen bouwopdrachten gegeven.

In 1978 en 1979 is hier verandering in gekomen, want volgens de gegevens van de Scheepvaartinspectie zijn er tot 13 maart 1979 ACHTTIEN nieuwbouwopdrachten voor kotters verstrekt. Deze kotters hebben een totaalvermogen van 27.130 PK, dus gemiddeld 1500 PK. Voor tien van deze achttien schepen zijn aanvragen om een Investeringspremie Zeescheepvaart ingediend. Inmiddels is 1 aanvraag goedgekeurd, zijn er 4 afgewezen en verkeren er 5 in behandeling, waarvan er vermoedelijk 3 zullen worden afgewezen.

Een vergelijking van de gestegen besommingen met een gelijktijdig verminderd aantal schepen duidt aan dat het gemiddeld financieel resultaat per onderneming is gestegen. De hieruit voortvloeiende verbeterde economische positie kan het in voorkomende gevallen mogelijk maken tot vervanging van verouderde schepen over te gaan.

Bij een dergelijke beslissing zullen waarschijnlijk ook andere overwegingen een rol spelen. In de visserij is men ontvankelijk voor de fiscale mogelijkheid om door afschrijvingen op nieuwe investeringen de betaling van inkomsten- en vennootschapsbelasting voor een deel naar de toekomst te verschuiven. Ook de WIR zal een rol spelen bij de beslissing tot investeren, maar deze kan niet als een nieuwe stimulans beschouwd worden. Die premie van 15 pct, is immers in de plaats getreden van de Investeringspremie Zeescheepvaart, die in 1976 en 1977, 5 x 4 pct bedroeg en van de vervroegde afschrijving van 33,3 pct.

Voor zover deze overwegingen van de visser leiden tot de vervanging van een vaartuig door een nieuw schip met een praktisch gelijk motorvermogen als het oude, kan de Minister een dergelijke beslissing positief waarderen. Wordt in een dergelijk geval een beroep gedaan op de nu van kracht zijnde Investeringspremie Zeescheepvaart die vijf jaar in successie een premie van 1,1 pct, dus in totaal 5,5 pct mogelijk maakt, dan wordt zijn advies voor de toekenning gevraagd. Dat advies zal positief zijn ingeval verwacht mag worden dat met het nieuwe vaartuig binnen de legale vangstmogelijkheden een rendabele exploitatie in het verschiet ligt.

Ook de bestemming van het te vervangen vaartuig zal mede bepalend kunnen zijn of de Minister zich al dan niet positief opstelt ten aanzien van steun bij nieuwbouw. In het afgelopen jaar zijn steunaanvragen voor 12 schepen voor de garnalensector en voor vervanging van schepen die met bordes op rondvis vissen met een positief oordeel naar de EEG in

Brussel gestuurd, aangezien in beide sectoren vervanging van oude schepen gewenst is. Een wezenlijke voorwaarde voor deze positieve opstelling was, dat het aantal schepen van de vloot door de nieuwbouw niet zou worden uitgebreid, doordat een gelijk aantal vervangen schepen de Nederlandse visserij zou verlaten.

In gevallen dat de nieuwbouw gepaard gaat met de aanmerkelijke uitbreiding van het motorvermogen spelen waarschijnlijk andere overwegingen mede een rol. Naar het verleden kijkend wordt verwacht, dat met een krachtiger schip hogere besommingen behaald kunnen worden. De beloning van de bemanning is direct afhankelijk van de besomming, zodat verwacht wordt met hogere beloningen gemakkelijker een bemanning voor het nieuwe schip te kunnen werven.

Verder wordt in een aantal vissersplaatsen het sociaal prestige van de visser mede bepaald door het motorvermogen van het vaartuig.

De Visserijwereld van 12 juli geeft het overleg van deze vaste parlementaire commissie weer.

Deze commissie is ten andere van oordeel dat bij de beslissing om een aanmerkelijk hoger motorvermogen in het vervangende vaartuig te laten installeren dan in het vervangen vaartuig aanwezig was, veelal onvoldoende rekening wordt gehouden met de toekomstmogelijkheden. De toekomst van de visserij is, door een ontbreken van een gemeenschappelijk visserijbeleid van de EEG, nog in nevelen gehuld, maar het is wel duidelijk dat de toekomstige vangstmogelijkheden beperkt zullen zijn en dat van vrije bevissing geen sprake meer zal zijn. Er is in principe vrijheid van produktie in de EEG, maar dat ontslaat het visserijbedrijfsleven niet van zijn verantwoordelijkheid om binnen de opgelegde beperkingen ter bescherming van de visbestanden, vlootomvang en vangstcapaciteit te beheersen.

De Nederlandse Minister wil er overigens geen twijfel over laten bestaan dat een verhoging van de vangstcapaciteit, hetzij door opvoering van het motorvermogen, hetzij door uitbreiding van de vloot van de ondernemer, binnen het huidige beleid niet zal leiden tot een verhoging van de individuele contingenten voor platvis. Anderzijds zal een verhoogde vangstcapaciteit er wel toe kunnen leiden dat niet individueel verdeelde national quota (onder andere rondvis) sneller zullen zijn uitgeput.

Bij de behandeling van de begroting 1979 is door de vaste Hollandse Commissie voor de Visserij reeds gevraagd of het niet de hoogste tijd werd om normen voor het optimale schip in de Visserijwet vast te leggen.

Toen is daarop geantwoord dat de Minister het niet doelmatig acht ten behoeve van een visserij-conservatiebeleid normen voor vissersvaartuigen in de wet vast te leggen.

Onder invloed van technische vooruitgang, economische ontwikkeling en wijziging van visserijmogelijkheden zullen normen voor een optimaal schip herhaaldelijk aan wisseling onderhevig kunnen zijn.

In dit standpunt is ondanks de huidige ontwikkeling geen wijziging gekomen. Een beperking van het motorvermogen voor kottersvaartuigen via nationale wettelijke maatregelen acht de Minister niet gewenst. Een dergelijke maatregel sorteert slechts effect, indien ook aan het aantal eenheden (licenties) grenzen zouden worden gesteld, zoals in het concept-visserijbeleid van de Europese Commissie is overwogen.

De Minister wilde er bovendien op wijzen dat het nationaal stellen van bedoelde limieten een produktiebeperking inhoudt, hetgeen op Europees-rechterlijke gronden niet mogelijk moet worden geacht. Dergelijke maatregelen kunnen dan ook slechts in het kader van de Europese Gemeenschappen integraal en over de gehele linie worden getroffen.

Vermoedelijk kampt Engeland ook met dit probleem. De directeur van de semi-publiekrechtelijke White Fish Authority heeft onlangs (Financial Times van 28 februari 1979) publiekelijk geklaagd, dat de Britse vloot sterk in omvang toeneemt, maar dat een restrictief vergunningstelsel nog ontbreekt.

Het beleid is er op gericht in een communautair kader te komen tot algemeen geldende regels die erop gericht zijn de vangstcapaciteit van de visserijvloeten van de lid-staten af te stemmen op de visserijmogelijkheden welke binnen het totale verband aanwezig zijn en in elk geval te voorkomen dat de vissers uit de lid-staten onder van elkaar afwijkende regimes worden gebracht. In de wet kan hierop niet worden vooruitgelopen door de vlootomvang te beperken, maar het beleid is erop gericht uitbreidingsinvesteringen in de vloot te ontmoedigen.

Wordt voor uitbreidingsinvesteringen — waardoor of het aantal schepen van een ondernemer of het motorvermogen van zijn schip toeneemt — overheidssteun gevraagd en is voor de toekenning ervan het advies van de Minister nodig, dan zal dat in principe negatief zijn.

Ingeval een beroep gedaan wordt op het Besluit Investeringspremie Zeescheepvaart 1978 dan zal het advies slechts positief zijn, als kan worden aangetoond dat binnen de legale vangstmogelijkheden, onder meer rekening houdend met de toegewezen tong- en scholcontingenten, een rendabele exploitatie mogelijk is. Worden voor nieuwbouw leningen met overheidsgarantie aan de Nationale Inves-

(S. sid go plovav)

(Vervolg op blz. 3)

teringsbank verzocht, dan zal de opstelling dezelfde zijn.

Voor de rente-overbrugging is het Ministerie van Economische Zaken autonoom verantwoordelijk. Het beleid van het Ministerie van Landbouw en Visserij inzake de nieuwbouw van vissersvaartuigen is aan economische zaken uiteengezet met het verzoek ingeval een beroep gedaan wordt op de rente-overbrugging bij de nieuwbouw van vissersschepen, het advies in te winnen van de Minister van Landbouw en Visserij. De reactie van economische zaken op dit verzoek luidde positief.

VRAGEN UIT DE COMMISSIE

In visserijkringen is men geneigd het beleid van de Minister zo op te vatten, dat niet op steun van de overheid gerekend mag worden, indien problemen met de energievoorziening zouden leiden tot een beperking van het oliegebruik. Is deze interpretatie juist?

Heeft de Minister contact gehad, luidde een volgende vraag, met de Vereniging Visserijbelangen die uit een oogpunt van rentabiliteit geadviseerd heeft geen schepen met een groter vermogen dan 1250 PK te bouwen?

Welke stappen, zou het PvdA-lid gaarne vernemen, zijn in 1979 gezet op weg naar een gemeenschappelijk visserijbeleid?

In welke mate, aldus de laatste vraag van het hier sprekende lid, wordt gebruik gemaakt van de saneringsregeling voor de grote zeevisserij?

Een lid van de VVD-fractie informeerde naar de opvatting van de bewindsman over een eventueel verbod van haringvangst, juist nu in deze sector aarzelend enige nieuwbouw op gang komt?

Wat is het motorvermogen van de vervangen schepen en wat is de bestemming van deze schepen?

Is de Minister bereid zich sterker dan tot nu toe in Europees verband in te zetten voor een verplichte beperking van het motorvermogen?

Hoe komen nieuwe schepen aan quota, vroeg de VVD-woordvoerder, en is er enige greep te krijgen op de vrije markt in quota?

Richten nieuwgebouwde schepen zich alleen op de vangst van platvis of rondvis of op beide?

Het hier sprekende lid stelde vast dat de Minister kritisch aankijkt tegen uitbreidingsinvesteringen, maar hoopte een meer positief gestemde visie van de bewindsman te vernemen over vervangende investeringen, ook wanneer deze met enige uitbreiding gepaard gaan.

Een ander lid vroeg of het waar is dat de eigenaar van een bepaalde kottier zijn motorvermogen van 1200 PK heeft teruggebracht tot 300 PK.

Een lid vroeg of het in het voornemen van de Minister ligt om — al of niet samen met collega's uit andere landen — te komen tot een beperking van het motorvermogen, waarom een aantal jaren geleden vanuit de Kamer gevraagd is. Het economisch criterium ligt nu wel op 1250 PK, maar intussen worden schepen van 2000 PK gebouwd.

In het antwoord op de gestelde vragen en gemaakte opmerkingen zette de Minister van Landbouw en Visserij uiteen, dat binnen het huidige beleid vervanging van vissersschepen mogelijk moet zijn. Het is immers van belang zo modern en doelmatig mogelijk het bedrijf uit te oefenen. Daarbij wordt erop gelet de capaciteit niet uit te breiden, zij het dat in individuele gevallen een uitbreiding van het motorvermogen toegelaten wordt. De nationale invoering van een licentiestelsel — evenals van een veilplicht — stuit op Europees-rechterlijke bezwaren, zodat de Minister deze niet overweegt. Het staat hem evenwel vrij door middel van het premie-instrument een ontmoedigend beleid te voeren.

In het geval van een onverhoopte energiecrisis zal uiteraard geen subsidie op olie gegeven worden.

Aan een verplichte beperking van het motorvermogen per schip kan alleen in Europees kader gedacht worden.

De beraadslaging in de Visserijraad van januari droeg een formeel karakter; in hoofdzaak werden bestaande regelingen verlengd.

De discussie over haringvangst in de Noordzee moet nog worden gevoerd. Volgens de laatste gegevens is er een voorraad van 450.000 ton. Dat zou een beperkte bevissing mogelijk maken, maar aangezien kleine quota in de praktijk worden overschreden, lijkt het verstandig te wachten tot de voorraad is aangegroeid tot 800.000 ton.

Quota zijn in beginsel verhandelbaar, aldus de bewindsman, maar een marktprijs is niet tot stand gekomen. Aan de eigenaar van een nieuw schip, die niet over historische vangst beschikt, wordt een miniquotum ter beschikking gesteld: 500 kg tong en 1000 kg schol. Hij wordt niet geacht hiermee economisch te vissen, indien hij zich althans aan de regels houdt.

Volgens een berekening van het Landbouw Economisch Instituut is er op het ogenblik, gelet op de prijzen van olie en vis, boven een motorvermogen van 1250 PK geen sprake meer van een stijgend inkomen.

Inderdaad is één kottiereigenaar teruggeschakeld op een klei-

ner motorvermogen; hij verwacht binnen de 12-mijlszone met minder kosten lonend te kunnen vissen.

De Algemene Inspectiedienst (AID) is van het begin van de individuele quotering af geconfronteerd geweest met een aantal problemen. Enerzijds trachten de vissers een zo groot mogelijke vangst te behalen, onafhankelijk van de vraag of dit zou leiden tot overschrijding van de contingenten. Anderzijds moest het openbaar ministerie inspelen op een voor hem nieuwe situatie. Nadat zowel in EEG-kader als nationaalrechtelijk tot in de hoogste ressort de quoteringsregeling rechtsgeldig was bevonden, werd aan de vissers een opgaveplicht van hun aanvoer opgelegd en de AID met de controle hierop belast. Inmiddels is bij het Luxemburgse hof de bevoegdheid van de individuele lid-staten in geding gebracht, maar hangende een uitspraak heeft de Minister de AID opgedragen de aanvoer te blijven registreren en bij overtredingen proces-verbaal op te maken. De AID behoeft zich niet gefrustreerd te voelen, aangezien zonder zijn werkzaamheden de quota ongetwijfeld sterker zouden zijn overschreden dan nu het geval is.

In tweede termijn sprak een lid de hoop uit, dat spoedig een licentiesysteem tot stand zal kunnen gebracht worden. Dit scheidt meer duidelijkheid over het beleid, hetgeen ook in sociaal opzicht de voorkeur verdient.

Hetzelfde lid zou graag vernemen in hoeveel gevallen een miniquotum aan «nieuwkomers» wordt toegekend en of de ontwikkeling van zulke bedrijven van overheidswege in het oog wordt gehouden.

Een lid vroeg of de Minister informatie kon verschaffen over de beoordeling door de Europese Commissie van multispeciesbenadering. Dit lid zou voorts willen vernemen welk gedeelte van het motorvermogen op een nieuwbouwschip rechtstreeks gericht is op de visvangst en hoeveel op de apparatuur en verbetering van de werksituatie.

Een ander lid vroeg inlichtingen over de plaats en de intensiteit van de AID-controle.

Een lid vroeg de bewindsman in hoeverre de garantie bestaat, dat Nederlandse vervangen schepen niet in EEG-kader gebruikt worden voor de visvangst.

Ook vroeg dit lid in welke mate naar de indruk van de Minister de quotering in andere lid-staten van de EEG nageleefd wordt.

Een lid wilde weten in hoeverre het ontmoedigingsbeleid van de Minister gebaseerd is op de verhouding tussen gebruikte energie en gevangen vis.

In antwoord op de gestelde vragen zei de Minister, dat miniquota slechts in enkele gevallen zijn toegekend. De betreffende visser zal na deze start een quotum door opkopen moeten verwerken.

De belangstelling van de Europese Commissie gaat eerder uit naar de monospecies- dan naar de multispeciesbenadering, die als te ingewikkeld ervaren wordt.

Er is geen Nederlands belang mee gemoeid om het onmogelijk te maken, dat schepen verkocht worden naar andere EEG-landen. Deze zijn immers ook aan vangstbeperking gebonden.

Naar de indruk van de Minister worden de quoteringsvoorschriften in het buitenland in het algemeen beter nageleefd dan in Nederland.

Het motorvermogen dat vermeld wordt bij een schip is uitsluitend voor de voortstuwing bestemd. Meestal is er een hulpmotor aan boord voor de opwekking van elektriciteit. Bij de advisering inzake nieuwbouwpremies wordt ten Departemente van Landbouw en Visserij inderdaad gelet op de meest gunstige verhouding tussen oliegebruik en opbrengst van de vis. Bij de aanvraag moet dan ook een begroting overgelegd worden. De AID-controle in de aanvoerhavens werd van de zijde van de Minister gekenschetst als een intensieve steekproef.

Totdaar het advies van de Nederlandse Visserijcommissie.

xxx

Wij hebben gemeend wat de Nederlanders in die vaste parlementaire commissie naar voren hebben gebracht omtrent de huidige te voeren visserijpolitiek inzake bouw, hier te moeten weergeven omdat het oordeel van die commissie en de talrijke gestelde vragen ook onze parlementairen en visserijverantwoordelijken niet mag ontsnappen.

P. VANDENBERGHE.

NIEUWSJES UIT DE OOSTENDSE VISMIJN

Toen de O.129 met een vangst uit IJsland aan de verkoopbeurt kwam op maandag 16 juli in de Oostendse afslag, werd door de heer Freddy Passchyn in naam van de Stad Oostende, aan de kopers en omstaanders om een minuut stilte verzocht ter nagedachtenis van de overleden reder Pieter Vincent. Met ontbloot hoofd en ingetogenheid werd hieraan spontaan gevolg gegeven.

Het wordt langzamerhand tijd dat men weer eens strenger gaat

optreden tegen de lawaaiwakers tijdens de verkoopbeurten. Het is inderdaad opvallend, hoe dikwijls de afslager dient stil te houden omdat, zelfs met behulp van een luidspreker, het geluid niet ver genoeg draagt opdat iedereen, zonder kans op vergissing, voldoende zou kunnen volgen. Aan het gesjouw en het werpen van bakken, het tergend gerucht van tractoren en caterpillars en het geroep van de laders, die meer dan eens de afslagers in verwarving brengen, zou minstens een beperking dienen opgelegd te worden.

DE Z.592 "HOSANNA" BIJ SCHEVENINGEN OP HET STRAND GELOPEN

De Zeebrugse middenslagtreiler Z.592 van de rederij p.v.b.a. rederij De Pax, is verleden donderdag voor de kust van Scheveningen op het strand gelopen. Het schip was bestuurloos geraakt, nadat het de netten in het schroef kreeg en dreef hierdoor weerloos naar het strand nadat het door zijn anker ging.

De reddingsboot uit Scheveningen, de "Bernhard van Leer" rukte toen uit om bijstand te verlenen, maar kwam op zijn beurt aan de grond. Hierop haalde de strandbrigade van de Scheveningse politie met een rubberen motorbootje de vijf bemanningsleden van de Z.592 die zware slagzijde leed, van boord. Op dezelfde avond werd de red-

dingsboot reeds door een sleepboot van een Rotterdamse bergingsmaatschappij bij hoog water losgetrokken. Voor de Z.592 die moeilijker lag, werd nog wachten geblazen. Zelfde sleepboot slaagde er dan zaterdagmiddag in bij hoog water de Hoassanna los te krijgen en naar de sleephelling te Scheveningen over te brengen waar men eerst het vaartuig naar eventuele opgelopen strandingschade zal onderzoeken. Eigenaar van de Z.592 is de gekende Ackx Germain. Het los-trekken en bergen van het vaartuig door de sleepboot van de Rotterdamse bergingsmaatschappij zal wellicht een kostelijk grapje worden voor de verzekeringsmaatschappij van de Z.592 en het is duidelijk dat men de "Hosanna" niet zal laten vertrekken vooraleer de nodige bankwaarborgen geleverd worden in afwachting van een latere minnelijke schikking of procedure over de kostennota van de berging. Aan boord van de Z.592 was onder meer schipper-eigenaar Ackx Germain en zijn twee zonen, die voorheen al grote moeilijkheden heeft gehad inzake de bevoorrading van het illegaal radioschip Miami.

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

DE PAKHUISPOORTEN TER VISMIJN

Men schrijft ons :

Bepaalde poorten van pakhuizen vooral dan in de haringhalle, zijn zodanig verweerd en radikaal versleten, dat men deze met de uiterste omzichtigheid dient te openen. De meeste poorten zijn gelapt en getapt. De verweerde raamomlijstingen houden geen ruiten meer in, zodat ongedierte zoals ratten gemakkelijk binnen geraken. De stad Oostende heeft geen geld om in vervanging van de poorten te voorzien, maar bepaalde pakhuishouders hebben toch reeds laten verstaan, dat men de Stad zal verantwoordelijk stellen bij diefstallen waar het bewezen kan worden, dat poorten zodanig verweerd en ten einde hersteld zijn, dat zij geen afdoende sluiting meer kunnen waarborgen. Men heeft anderzijds wel geld genoeg voor verwezenlijkingen "genre Olympisch zwembad" waar men met veel, minder geld, tot de zelfde resultaten zou gekomen zijn, terwijl dit "beestje" nu tientallen miljoenen aan de gemeenschap kost vanwege deficitaire uitbating.

Nota der redactie :

Wanneer we het goed voor heb-

ben, is er hiervoor een aanbesteding uitgeschreven en wacht men op de goedkeuring van de aanbesteding. Deze aanbesteding gaat slechts over een gedeelte van de te herstellen aangelegenheden, zodat er bij gebrek aan geld dit verspreid is over vijf jaar om dan te moeten vaststellen dat de kosten verdubbeld zijn.

Wat het zwembad betreft, is het verkeerd dit een geldverspilling te noemen, daar duizenden mensen er een gezonde ontspanning vinden.

Er zijn andere verkwistingen veel erger te noemen.

GESLAAGD

Bij het ter perse gaan vernemen we dat de heer Marc Vanden Bossche, zoon van de heer en mevrouw Marcel Vanden Bossche, adviseur van de Minister van Verkeerswezen ter universiteit van Leuven met grote onderscheiding geslaagd is in zijn examen van Burgerlijk Ingenieur.

Onze beste gelukwensen aan de knappe student.

In de Nationale Visserijcommissie

Op het Ministerie van Landbouw kwam de Nationale Visserijcommissie bijeen ter bespreking van visserijzaken op verzoek van de belanghebbenden.

Secretaris-generaal Vande Moortel zat de vergadering voor, waaraan — benevens een afvaardiging van de visserij — ook de Zeevisserijdienst en het Proefstation, alsook de beide vakbonden deelnamen.

Het momenteel zwaarst wegende punt was natuurlijk de stookolie, zowel inzake prijs als inzake bevoorrading.

Het bevoorradingprobleem is hoogstens voor de reders nijpend, die zich in het verleden lieten bevoorraden door SCAP, Hand in Hand en Avia. De anderen komen aan hun trekken en voelen zich bevoorrecht, zodat de kwestie prijs nauwelijks besproken wordt. Nochtans zal met de huidige prijs iedereen plots heel sterk bewust worden van de uitbatingsmoeilijkheden. Waar stookolie vroeger een normale uitbatingskost was van zegge 15%, zal dit wellicht voor 1979, maar zeker voor 1980 een kostenpercentage geven van ca 25% en een dergelijk procent op de brutoopbrengst wordt voor iedereen onrendabel.

DE STOOKOLIEPRIJS

Maar de regering zit in geldnood en gezien de STOOKOLIEPRIJS voor de gehele Belgische industrie een crisis betekent, verkeert het land in de onmogelijkheid alle nijverheden met staatssteun in leven te houden. Elk voor zich, zal moeten trachten uit de rode cijfers te blijven en voor de visserij blijft er dan ook maar één oplossing : EN hogere vangsten, EN hogere visprijzen ! Iedere reder zal dan ook trachten zo lang mogelijk in zee te gaan in de hoop dat meer en meer vaartuigen aan de kade zullen blijven, zodat voor een geringe aanvoer, een betere prijs zal gegeven worden, waardoor de overblijvers kunnen gered worden. Dat is de redenering welke het eigenbelang van de grote dicteert. Wie dus geen of onvoldoende stookolie kan krijgen, blijkt dus het eerste slachtoffer te worden, al is dit ver van een natuurlijk proces. Het Ministerie van Landbouw is dan ook terecht van oordeel, dat iedereen gelijke kansen moet krijgen en dat geen enkel vaartuig in de haven mag blijven wegens brandstofgebrek. Te dezer werden de meest formele beloften gedaan en zou er bij de Minister van Economische Zaken aangedrongen worden op een verzekerde bevoorrading. Maar de nieuwe regeling doet alles in het honderd lopen. De eerste was wel minder kostelijk en verstandig.

VERVROEGD PENSIOEN

Verder werd er gesproken over een VERVROEGD PENSIOENSTELSEL voor de visserij. De huidige wetgeving doet immers zowel reder als bemanning betalen voor een Fonds waaruit kan geput worden om op 60

jaar vervroegd met pensioen te gaan VOOR WIE 40 JAAR DIENST HEEFT. Natuurlijk kan geen enkele visser daarvan genieten want het beroep is al te zwaar opdat iemand tot zijn 55 of 60 jaar met de bokken zou kunnen varen. Volgens de vakbonden zou er echter een Koninklijk Besluit in de maak zijn, dat hieraan grote verbeteringen zou brengen. Het bedrijf echter denkt aan een systeem waarbij een visser die 50 jaar geworden is en aan wal een lichtere betrekking heeft gevonden, een jaarpremie zou krijgen.

Hiervoor had men alle aandacht en er werd overeengekomen daaromtrent een ernstige studie te maken om, tegen het einde van het jaar, met concrete voorstellen bij de betrokken minister tot een afdoend resultaat te komen.

HET FONDS VOOR SCHEEPSJONGENS

Ook inzake het Fonds voor Scheepsjongens werd opdracht gegeven aan de Zeevisserijdienst om de ganse zaak van de opleiding te bestuderen en te herzien. Het is namelijk duidelijk geworden dat meer en meer reders, naarmate de uitbatingskosten zullen stijgen, zullen nalaten de op het Fonds gemonsterde scheepsjongens nog een percentje bij te geven. Een jongen die echter louter en uitsluitend de vergoeding van het Fonds ontvangt, ca. 400 fr. per zeedag, zal echter weinig aangemoedigd worden om in de visserij te blijven. Als anderzijds de dagvergoeding van het Fonds zou opgetrokken worden tot 800 of 1000 fr., betekent dit dat de bijdrage van de reders eveneens zal moeten verhoogd en meer dan verdubbeld zal moeten worden, wat in een krisistijd echter weer niet mogelijk is, terwijl de Staat geen geld heeft om haar bijdrage op te trekken. Ook in deze hebben de vakbonden gevraagd op enigerlei wijze bij de werking van het Fonds betrokken te worden.

Wij mogen niet betwijfelen dat het Ministerie van Landbouw alle begrip heeft voor de visserij en ons bedrijf zou, noch kan door enig ander ministerie zo daadwerkelijk bijgestaan worden, maar ook de Minister van Landbouw werd, zoals alle andere, verplicht zijn budget in te krimpen. We gaan nu pas en voor het eerst pas goed in 1980 de gevolgen van de stookoliecrisis gevoelen. Meer dan ooit zou een coöperatieve werking nu het hoofd moeten bieden aan de groeiende uitbatingskosten. Het is dan ook treurig te moeten vaststellen dat de regering soms meer belang hecht aan coöperatie dan bepaalde woordvoerders in ons bedrijf, waar individueel belang blijft primeren en men daarvoor niet terugschrikt tot allerlei eerrovende middelen, welke tenslotte alleen voor het bedrijf schadelijk zijn. Dergelijke triestige methodes zullen ons echter niet beletten ongestoord onze werking in het belang van allen en met enkelen, voort te zetten.

P. VANDENBERGHE

Weetjes...

In IJsland maakt men zich duidelijk zorgen om de steeds stijgende prijs van de brandstof. Inderdaad steunt de IJslandse economie zich grotendeels op de visserij. Als men nu weet, dat alle bedrijven, de visserij in evenredigheid tot de totale bedrijfskosten, het meest brandstof verbruikt, zal de weerslag op de nationale economie in IJsland duidelijk groter zijn, dan in andere landen waar de visserij slechts voor een minimum ten honderd het bruto nationaalproduct beïnvloedt.

Gezien de IJslandse haringstock duidelijk tekenen vertoont van herstel, worden er vangstkontingenten vrijgegeven, waardoor reeds een groot uitvoerorder van ingeblikte haring naar de Sovjet-unie kon waar gemaakt worden.

Met de stijgende brandstofprijzen voor diesel-olie, wordt er meer en meer uitgezien om de motoren aan te passen op lichte fuel dat toch aardig beterkoop uitvalt dan de diesel-olie.

In IJsland moeten de treilers tussen 1 mei en 30 september, dus in een periode gespreid over 5 maanden, zich 90 dagen onthouden van kabeljauw en gulvangst. Men tracht het dan ook voor deze dagen waar te maken op rode poot, koolvis en op Groenlandse heilbot. De prijzen voor rode poot en voor koolvis zijn echter beduidend lager dan deze van de kabeljauw.

In IJsland is een kusttreiler vergaan met 6 man aan boord. Niet-tegenstaande de oproep om hulp door een ander vissersvaartuig gehoord werd en men het zinkende vaartuig op de radar kon spotten, verdween dit enige tijd nadien. Er werd verder geen spoor meer van vaartuig noch bemanning gevonden.

Een middenslagtreiler van in 1912 met een motor van 1964 van 460 P.K., gebouwd in Noorwegen, maar ingeschreven in IJsland en varende met IJslandse bemanning, heeft het beste resultaat verwezenlijkt in zijn klasse. Wie zegt dat het allemaal nieuw moet zijn, als de motor en het vistuig maar o.k. zijn.

In IJsland hebben de autobestuurders een serenade van claksongetoeter voor het parlement ten beste gegeven om op deze manier te protesteren tegen de verleden maand tussengekomen verhoging met 25% van de essence. Deze kost thans in onze munt uitgedrukt, 23 B. fr. ! Toch nog een aardig stukje meer dan hier.

Een uitvoerfirma uit Reykjavik heeft onlangs het grootste bestaande IJslands uitvoer order gesloten ter

waarde van 100 miljoen B.fr. voor ingeblikte grote IJslandse garnaal.

In IJsland heeft men de koudste lente sinds jaren opgetekend. Dit had trouwens zijn weerslag op de visscholen en eveneens op de vogels die zich met bepaalde vis voeden. Aldus kwamen grote hoeveelheden papegaiduikers om, omdat de kleine visjes die er normaal in de lente zijn in het gebied van Husavik in Noord-IJsland, thans op zich lieten wachten.

Een kleine Britse zeilboot werd ten zuiden van IJsland door een zware golfslag omgekeerd en kwam terug recht ! Van de 6 man aan boord kwamen er 2 te water die konden gered worden. Alle opvarenden hadden kwetsuren. Met een noodmast en een stukje zeil kon men gelukkig een haven op Westman-eiland in zuid-IJsland bereiken.

De Franse tonijnsschepen hebben in de eerste zes maanden van 1979 6,2 duizend ton tonijn minder binnengebracht dan over dezelfde periode in 1978, namelijk 26,2 duizend ton nu tegen 32,4 duizend ton in 1978. Dit is echter meer een gevolg van het stilliggen begin dit jaar wegens sociale eisen en anderzijds eveneens door slecht weder, dan als gevolg van mindere vangsten. De gemiddelde prijs van de tonijn in de afslagen ging echter de hoogte in.

De schokstakingen van de Franse dokkers kost aan haveninkomsten, aan de rederijen en aan de firmas die zich met het laden en lossen gelasten, zowat 350 miljoen B. fr. per maand voor alle Franse havens samen. Het gaat natuurlijk om syndikale eisen, waarin de regering zelf de rederijen verboden heeft er op in te gaan.

De oudste gewezen Franse driesmaster de "Belem" gebouwd op de werven van Nantes in 1896 en voor het ogenblik opziggende in Italiaanse handen zonder verdere verzorging, werd door de Franse "Vereniging voor de bescherming en bewaring van de oude Franse vaartuigen" door de direktie van de Franse marinemusea, aangekocht om terug zeewaardig gemaakt te worden. Het vaartuig wordt naar Brest overgebracht en zal ook gedeeltelijk gebruikt worden voor de opleiding van jonge Franse zee-officieren.

Een nieuwe olieramp op zee heeft zich ter hoogte van de Caraïbische Zee voorgedaan tussen twee tankers varende onder goedkope vlag. Het zou een gevolg zijn van menselijke fouten en meer in het bijzonder door een gebrek aan opleiding en zeemanschap van de scheepsbemanning. 250 duizend ton olie zou intussen in zee terecht gekomen zijn. Voor de verzekeringsmaatschappijen wordt het de

zwaarste ramp uit de geschiedenis. We bevelen de maatschappijen de premies voor de vrachtschepen onder goedkope vlag substantieel te verhogen, zodanig dat bepaalde rederijen het minder aantrekkelijk zullen vinden onder goedkope vlag en bemanning te doen varen.

De sekretaris-generaal van het Franse marine-syndikaat heeft een protestnota aan de overheid laten worden in verband met de voorgenomen dumping in de Golf van Gascogne van 6 duizend ton nukleair afval afkomstig van kernenergiecentrales van 4 Europese landen. Men vreest inderdaad dat de, zo gezegde hermetisch afgesloten tonnen afval geen waarborg zijn dat sommige vaten niet kunnen beschadigd op de zeebodem terecht komen. Men zou deze vaten op 4 duizend meter diepte dumpen.

Het Amerikaanse agentschap voor de "Zeeën en de Atmosfeer" heeft een kontrakt ter waarde van ongeveer 9 miljoen B.fr. afgesloten met de "Rhode-Island-Universiteit" voor het uitvoeren van een grondige studie over de gevolgen van de ramp met de olietanker, de "Amoco-Cadiz". Het zijn vooral de gevolgen op de zee fauna en flora die zullen bestudeerd worden.

De sardienenvissers uit La Turballe moeten grote hoeveelheden gevangen sardienen terug in zee werpen omdat er gebrek aan belangstelling vanwege de kopers bestaat. Deze laatste beweren dat voor de visser slechts de hoeveelheid telt en niet de kwaliteit en dat door gebrek aan zorgen de sardienen een kwetsbare aanblik geven. Men tracht deze in massa aan boord te halen. Dit is de reden waarom het klienteel van de kopers de ingevoerde, maar beter verzorgde Italiaanse sardien verkiezen.

Voor de eerste maal in de Franse visserij is het bedrag van de eigen produktie lager dan deze van het ingevoerde produkt. Er werd ingevoerd voor een waarde van ongeveer 27 miljard B.fr., terwijl de eigen produktie slechts ongeveer 25 miljard bedroeg. Dit is de inhoud van een verslag kenbaar gemaakt door het Centraal Comité van de Franse visserij.

Canada's grootste en belangrijkste rederijgroep heeft een overeenkomst afgesloten met de grootste Noorse exportgroep "Frionor" voor onderlinge samenwerking. Het Noorse Frionor zal aan Canada half-afgewerkte bevroren zeeprodukten leveren via een filiaal van Frionor in Canada en waarvoor een speciaal frigoschip zal gebouwd worden van 2 duizend ton die ongeveer 225 miljoen B. fr. zal kosten. Uit Canada zal dit zelfde vaartuig dan bevroren kabeljauwschorten en haring naar Noorwegen en voor Europese landen uitvoeren.

De Britse Clyde-haringvissers die een contingent van 2 duizend ton toegewezen kregen, hadden op prijzen gerekend van 2500 B. fr. de ben. Ze kregen heel wat minder als gevolg van de beschikbare ingevoerde Canadaharing die men kan bekomen aan 1600 B. fr. de ben.

Een nieuw type van net wordt thans in Noorwegen uitgetest met mazen van een zeshoektype in plaats van het gewone vierkantje. Hierdoor kan men groter mazen breien dan met de vierkante mazaas omdat de zeshoekige mazaas overhoeks niet zo ver kan uitgerokken worden hetgeen niet alleen een besparing van garen uitmaakt maar, vooral dan bij de seimenetschepen, een grote besparing op de trekkracht uitmaakt.

Taiwan, het eiland voor de Chinese kust waarop dit land rechten laat gelden, hoopt volgend jaar zijn palinguitvoer naar Japan op 23 duizend ton te kunnen brengen waaronder 4 duizend ton gekweekte paling. Ook de uitvoer naar Japan van bevroren garnaal verwacht men te zien stijgen van 3,5 duizend ton in 1976 tot 6,5 duizend ton in 1979.

De Peruaanse staatsmaatschappij voor vismeel "Pescapero" beschikt thans over zijn ganse kust nog slechts over 37 vismeelfabrieken met een gezamenlijke capaciteit van bijna 4 duizend ton per uur. In 1972 waren dit nog 99 fabrieken met een gezamenlijke verwerkingscapaciteit van 7,2 duizend ton per uur.

Op een car-ferry die de verbinding tussen Nice en Corsica waarnemt, werden door een averij, 600 mensen verplicht een nacht onder de blote hemel, of in hun auto door te brengen. Op een car-ferry is er inderdaad geen slaapgelegenheden voorzien.

Door een Britse werf werd een zeer moderne uitgeruste 35-meter hektreiler afgeleverd aan een reder uit de Farøe. Het vaartuig is bestemd voor bodem- en pelagische visserij en zal van uit de thuishaven "Torshavn" op de Farøe, IJsland, Groenland en Noord-Noorwegen varen. Het bezit een Blackstone van 1000 P.K. en heeft 14 man aan boord. Het is uitgerust met de meest gesofistikeerd vangst- en elektronisch apparatuur.

Voor de krabbenvisserij voor de kusten van Alaska werd het derde vaartuig van een serie van 36-meter treilers aan een rederij uit Washington geleverd. De treilers hebben een motor van 1125 P.K. die hen een snelheid van 13 knopen bezorgen. Aan boord kan 114 ton levende krabben genomen worden. De levering van deze schepen vormt een onderdeel van het Amerikaans plan om vooral op de mindere geviste soorten te gaan visen.

Nu dat IJsland zijn visserijlimieten tot de volle 200 mijl heeft uitgebreid langs de kant van 't Noorse eilandje "Jan Mayen", dat IJsland weigert te erkennen als habende een eigen recht, op een economische 200 mijlszone, hebben de Noorse vissers gedreigd met een "capelin-oorlog" als tegenhanger van de, intussen in de geschiedenis ingegane, Brits-IJslandse kabeljauwoorlog. De Noren zijn niet te spreken over de eigen regering, wie zij laksheid in optreden en in de bilaterale onderhandelingen met IJsland verwijten.

De brandstofcrisis en de houding van een Redersorganisatie

Door een redersorganisatie werd vorige week bij monde van zijn secretaris Wittewrongel, aan Belga, aan dagbladen en aan de ministers van Landbouw en Economische Zaken, maar aanleiding van een vergadering welke vrijdag vóór acht dagen op Landbouw werd georganiseerd, een nota gezonden met een grote titel: «ZEVEN TREILERS ZONDER BRANDSTOF» aldus meldend dat zeven treilers met hun nummer, die volgens hen normaal vorige week maandag moesten bunkeren om te varen, aan de kaai moesten blijven liggen.

Is het een toeval of opzet, dat men deze schepen die zich normaal langs de voorzitter van deze redersorganisatie, verkoopsagent van een multi national, noemde en wel de O.334, O.216, O.83, O.202, O.232, O.274 en O.206, die voorheen en wel sedert hij agent is (1 jan. 1979) steeds bevoorrad werd door ESSO.

Men voegde er aan toe, waar-schijnlijk om het onjuiste er van te doen inzien, dat het Ministerie van Economische Zaken uit de olie-pot, alleen aan de rederscooperatieven SCAP en Hand in Hand Zeebrugge, samen één miljoen liter had geleverd, terwijl de andere onafhankelijke (?) verdelers die voor de visserij instaan, nog niets hadden gekregen.

Men voegde er in deze artikels ook aan toe, dat minister Claes einde vorige week opnieuw één miljoen liter ter beschikking zou stellen van de visserij en dat deze brandstof zou geleverd worden aan de door Landbouw en deze Redersorganisatie aangeduide onafhankelijke verdelers.

Men voegde er ook aan toe dat deze redersorganisatie momenteel een coördinatierol (?) speelt inzake de brandstofbevoorrading, aldus willoende doen geloven dat voortaan deze redersorganisatie als men dat nog zo noemen mag, aan het Ministerie van Landbouw de namen en hoeveelheid brandstof zouden doorgeven die aan de reders, DIE ZIJ AANDUIDT, zou moeten gegeven worden.

DE WAARHEID

Het is een publiek geheim dat de voorzitter van deze organisatie sedert januari verkoopsagent is voor mazout van een groe multi national, er getracht wordt de rederscooperatieven SCAP en Hand in Hand alle mogelijke schade te berokkenen in zoverre, dat men tot eerrovende artikels overgaat aan het adres van onze persoon in onze hoedanigheid van directeur der rederscooperatieven SCAP en Hulp in Nood in het blad door alle reders betaald om de Belgische visserij en niet personen te dienen of te helleken.

Welke bedoelingen men daarmee nastreeft met de naam van deze redersorganisatie hiervoor te misbruiken, valt niet te betwijfelen.

Het belet ons echter niet de grove leugen, dat bovenvermelde zeven treilers, aan de kaai moesten blijven bij gebrek aan brandstof, tegen te spreken.

Het is onze lezers ten andere be-

kend dat, dank zij de tussenkomsten van verschillende volksvertegenwoordigers, de bedrijfsraad en de minister van Landbouw, de minister van Economische Zaken niet alleen ingezien heeft dat de visserij moest geholpen worden, maar van de pot van 15 miljoen liter aanvankelijk gegeven voor alle onafhankelijke verdelers, hij de eerste maal er één miljoen van bestemde voor de onafhankelijke verdelers ter visserij, dus de leden van SCAP en Hand in Hand al die andere reders volledig bevoorrad zijnde door de multi nationals, zonder dat ze één liter tekort kregen.

Wie voorheen, dus vóór de crisis van april zich bij de multi national bevoorradde, moest er zich blijven bevoorraden.

Als men dan weet, dat SCAP gemiddeld 1,5 miljoen liter per maand aan de visserij leverde en Hand in Hand meer dan vijfhonderd duizend liter, dan moet gezegd, dat het geven van die ene miljoen liter voor de maand juni, Hand in Hand verplichtte de helft van zijn leden in de kou te laten staan en SCAP om zijn leden te bevoorraden een gedeelte op de vrije markt moest aankopen aan veel duurder prijzen.

Buiten SCAP en Hand in Hand, is er alleen AVIA als onafhankelijke verdelers, alle andere voortverkopers hun producten regelmatig afgenomen hebbend, bij een der grote maatschappijen.

Op welke wijze deze redersorganisatie de bevoegde diensten aldus met deze artikels en schrijvens om de tuin wou leiden om aan zijn voorzitter een gedeelte van de pot te zien toevertrouwen, is thans duidelijk.

Inderdaad, de O.334 van die voorzitter WAS reeds diezelfde maandagmorgen 30 duizend liter geladen en is de dinsdag uitgevaren. Hij moest dus niet blijven liggen.

De O.216 van diezelfde redertij heeft diezelfde maandag 16 juli zijn vangst verkocht en ligt sedertdien op om te kuisen en te schilderen. Dus had die treiler nog geen brandstof nodig en was hij heden 27 juli nog niet uitgevaren.

De O.83 is sedert 13 mei met zware schade in herstel en kon slechts thans 27 juli gereed komen.

Niettegenstaande dat werd hij door een bedrieglijke mededeling van deze redersorganisatie dat hij vorige week zou uitvaren, reeds VORIGE WEEK vrijdag bevoorrad en dan nog uit de pot, waar anderen die deze week moesten varen, nog geen mazout waren toebedeeld.

Dit schip werd ten andere sedert januari door de multi national waarvan de voorzitter van deze redersorganisatie (?) verkoopsagent is, bevoorrad.

De vraag stelt zich waarom hij bevoorradigd werd.

De O.202 verkocht zijn vis op maandag 16 juli en werd onmiddellijk bevoorrad om reeds op 18 juli af te varen.

De O.232 verkocht op woensdag 11 juli, werd bevoorrad en was reeds van zaterdag 14 juli terug naar zee, waar deze redersorganisatie beweerde dat hij maandag 16

juli niet kon uitvaren bij gebrek aan brandstof.

De O.274 verkocht op dinsdag 11 juli, werd bevoorrad en was ook sedert zaterdag 14 juli in zee waar diezelfde redersorganisatie in de bladen en aan de ministers beweerde dat hij bij gebrek aan brandstof op maandag 16 juli niet kon uitvaren.

De zevende treiler O.206 verkocht op maandag 16 juli, werd de volgende dag bevoorrad en vertrok woensdag 18 juli reeds naar zee.

Al deze schepen werden ten andere bevoorrad door de voorzitter van deze redersorganisatie, die dertig duizend liter uit de pot werd toebedeeld.

Wat hier neergeschreven wordt, kan gestaafd worden door controle bij de douane en ter visserijdienst en is wat anders dan de leugentaal dat die schepen geen zee konden kiezen bij gebrek aan brandstof.

Einde vorige maand schreef diezelfde redersorganisatie bij handtekening van zijn voorzitter en secretaris naar de minister van Economische Zaken dat niet zij die gewoon waren zich op de vrije markt te bevoorraden in moeilijke verkeerden, doch de andere verdelers, die afnemers zijn van grote maatschappijen. Met die kopers op de vrije markt, wou men de rederscooperatieven bedoelen en

werd in zichzelfde schrijven aangedrongen om de verkopers van de grote multi nationals (dus de voorzitter van deze redersorganisatie) van de pool te laten genieten voor schepen waarvan de minister van Economische Zaken besliste dat ze verder voorts door de multi nationals moesten bevoorrad worden.

Dat is de triestige rol die deze redersorganisatie thans gespeeld heeft en meent nog te moeten spelen.

Dat we thans opnieuw op eerrovende wijze door die voorzitter, zijn secretaris en zijn ondervoorzitter aangevallen worden met de uitsluitende bedoeling ons in onze persoon en de cooperatieven Hulp in Nood en SCAP, waarvan we de leiding hebben, te treffen, zal ons niet beletten deze instellingen te blijven verdedigen en hopen we dat onze opvolgers het later even goed zullen betrachten tot heil van de vele kleine vissers-reders, die thans en in het verleden op ons beroep gedaan hebben.

Ondertussen zullen we het gerecht tegen onze vriendelijke belagers voor hun eerrovende praktijken zijn gang laten gaan, want al loopt de leugen nog zo snel, de waarheid achterhaalt haar wel.

P. VANDENBERGHE

IN DE ZWEEDSE VISSERIJ MAG HET OVERSCHOT VAN DE GOEDE JAREN FISKAAL VOOR LATER GEBRUIKT WORDEN

Het probleem van de grote verscheidenheid in de jaarlijkse inkomens van de Zweedse visserij, kreeg eindelijk een voldoening gevende uitkomst. Het is inderdaad zo, dat men in de visserij soms gekonfronteerd wordt met slechte jaren, afgewisseld met zeer goede. In deze laatste jaren worden de inkomsten dan in onaantoonbare mate afgeroomd door de fiskus, terwijl in slechte jaren de visserij dan met de gebakken peren zit. Men heeft ten voorede van de visserij in Zweden dit probleem thans opgelost door het scheppen van een speciaal fonds, waarin de visser, bedragen kan storten die de fiskus voorlopig niet kan takseren en waardoor men ontsnapt aan 'n bijzonder hoge aanslag. In slechte jaren kan men dan beroep doen op het fonds en de bedragen die dan loskomen, worden de inkomsten van het slechte jaar bijgeteld voor de fiskale aanslag als normaal getakseerd. Aldus wordt de visser, die via dit fonds werkt, nooit meer bovenmatig aangeslagen.

Anderzijds brengt het kapitaal door het bedrijf aan het fonds overgemaakt normale interesten op. Het aldus gevormde kapitaal kan echter slechts na vijf jaar gebruikt worden om te beletten dat het zonder meer een zuiver fiskale spekulatieve operatie wordt, terwijl het in feite meer als een soort investeringskapitaal beschouwd dient

te worden. Dit systeem is niet algemeen van toepassing voor de visserij, maar tevens voor de kleine en middenslagondernemingen. Ten slotte is het een soort officieel erkend verweermiddel tegen de uit de hand gegroeide bovenmatige fiskale aanslagen. Het is een soort erkenning vanwege het parlement dat men, kwa fiskale aanslagen ergens boven het toelaatbare is gekomen en dat de bedrijven recht hebben op verweer. We menen dat men het eenvoudig zo ver niet had mogen laten komen, want de bovenmatige fiskale aanslag doodt alle werklust en dynamisme.

Ook bij ons heeft Tindemans, toen nog eerste minister, een bepaald ogenblik gezegd dat de fiskale aanslag de grens van het toelaatbare had bereikt. Verder menen we, dat men ook in België dringend nood heeft aan oplossingen zoals in Zweden, waardoor men terug weer zin voor initiatief en investering aan de kleine en middenslag-onderneming zou bezorgen.

Maar zal men bij ons zo verstandig worden?

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Dringend geroep tot aanslag door

Weetjes

Ongeveer 30 Noorse garnaalvisseren werden binst de visserij ten hoogte van de Noordkaap, plots door Russische vliegtuigen verwittigd, dat ze het gebied onmiddellijk moesten verlaten vanwege geplande schietoefeningen. Niettegenstaande het Noors Russisch verdrag deze rechten aan Rusland toekent, is Noorwegen toch ontstemd over de manier van het Russisch optreden. In de toekomst verwacht men, dat de schietoefeningen lang voorheen zullen aangekondigd worden, opdat de Noorse visserij hier dan haar planning kan op aanpassen.

Van de gelden die Nieuw-Zeeland heeft ontvangen door het uitreiken van visserijvergunningen aan rederijen uit derde landen, vooral aan Japan, is 75% opgegaan in administratiekosten, bewakings- en controlekosten van de uitgestrekte visserijlimieten. Omgekeerd mogen we dan ook zeggen dat dit heel wat nieuwe jobs voor Nieuwzeelanders geschapen heeft.

In 1978 voerde Japan uit de Verenigde Staten bijna 100 duizend metrische ton visserijproducten in voor een waarde van meer dan 15 miljard B.fr. Dit was meer dan het dubbele van het voorgaande jaar. De voornaamste, door Japan ingevoerde producten, waren bevroren zalm uit de Stille Oceaan (bijna voor de helft) en verder bijna 26 duizend ton bevroren en levende krabben.

Canada's nieuwe visserijminister in vervanging van Romeo Leblanc is de 47-jarige Newfoundlandse James McGrath. Eén zijner eerste uitspraken was, dat hij meer stabiliteit wenst in de zogezegde goud rush die het bedrijf voor het ogenblik kenmerkt door ongecontroleerde uitbreiding van de visserij. Wel zal hij helpen de Canadese visserij uit te breiden door een vermindering van buitenlandse visserijvergunningen in de Canadese 200-mijlszone. Van de E.E.G.-landen zou Frankrijk hier wel kunnen door getroffen worden.

Op de Internationale Commissie voor de Noordwest Atlantische Visserij (ICNAF) is Canada als grote overwinnaar uitgekomen. Dit land kreeg in het gebied buiten zijn eigen 200 mijlszone, 70% toegekend van alle kabeljauwvisserij en rode poot, 20% werd Rusland toegekend en 10% te verdelen over een dozijn andere landen. Met de potentiële visserijmogelijkheden in de eigen 200 mijl, kan Canada werkelijk uitgroeien tot één zeer grote visserijnaatie en is het misschien toch niet verkeerd van een mogelijke goldrush voor de visserij te spreken.

**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

ONDERZEEBOOT GESTRIKT IN NETTEN VAN TREILER

In de monding van een Schotse stroom, werd opnieuw een Britse onderzeeboot in de netten gestrikt van een vissersvaartuig. Het ging hier om de "Onyx" en het duurde enkele uren vooraleer de onderzeeboot zich bevrijd had. De Britse "Navy" liet hierbij weten dat de vissersvaartuigen bijzonder voorzichtig moeten zijn in gebieden waar onderzeeboten operatief zijn. We zouden eerder de waarschuwing omdraaien en schrijven dat de onderzeeboten bijzonder voorzichtig moeten zijn in gebieden waar de treilers actief zijn. Hierbij komt nog dat de onderzeeboten over heel wat meer middelen beschikken om oppervlakteschepen te ontdekken, dan omgekeerd de vissersvaartuigen de onder water opererende onderzeeboten te kunnen ontdekken.

Anderzijds is het eveneens geweten, dat onderzeeboten zich nogal graag ophouden onder de romp van oppervlakteschepen daar ze zich hierbij oefenen in het min of meer onzichtbaar blijven of moeilijk te ontdekken voor jagers, ook al gaat het hier uitsluitend om oefeningen. Ondertussen had de treiler die de onderzeeboot strikte, heel wat schade aan de netten. De "Navy" zegt wel dat, op de zee-kaarten, deze plaats aangegeven is als operatief gebied voor onderzeeboten, maar zelfde gebied is eveneens gekend als een goede vangstgrond voor de visserij, ook al iets dat de "Navy" moet bekend zijn. Zolang een bepaald gebied niet verboden is, menen we, dat de visserij toch wel als prioritaair dient aanzien te worden. We zijn in dit bepaald geval hier echter overtuigd dat de "Navy" niet gemakkelijk over de brug gaat komen om de schade aan de netten van het vissersvaartuig te vergoeden, al zal gerechterlijk de visser wel gelijk hebben.

NIET VEEL HARING IN IERS WATER

Uit de schaarse berichten die binnenkomen bij de Hollandse rederijen, valt op te maken dat de Nederlandse vissers de afgelopen week weinig haring hebben gevangen in de wateren rond Ierland. Sinds maandag 16 juli mogen de Nederlandse vissers weer op haring jagen in de Ierse Zee en in de wateren ten westen van Ierland.

Een woordvoerder van rederij Jaczon in Scheveningen, die met vijf diepvrieshektrawlers deelneemt aan de visserij rond Ierland: "De haringvangst in de Ierse wateren stelt tot nu toe niet veel voor. Pas over een maand zijn er haringvangsten van betekenis te verwachten. Onze schepen vissen nu eigenlijk op makreel. Als er daarbij wat haring kan worden gevangen, dan is dat mooi meegenomen".

De haring uit de wateren rond Ierland is vrij groot en stug. De handelaren gebruiken deze haring om er bokking van te maken. De "Hollandse nieuwe" die nu te koop wordt aangeboden, is haring uit het Skagerak, gevangen door Deense en Zweedse vissers. Vanuit Scheveningen en IJmuiden gaan vissersschepen naar Denemarken om daar de haring te kopen.

Aan boord van de schepen wordt de haring gekaakt en gezouten, om dan uiteindelijk als Hollandse nieuwe haring aan de consument gepresenteerd te worden.

Zal het eerlang gedaan zijn met de hand-gebreide netten?

Het Noorse Technologisch Onderzoeksinstituut voor de zeevisserij heeft het nieuwe nettype van zeskantige maas voor seinnetten op zee uitgetest. Dit instituut heeft zijn bevindingen weergegeven waaruit naar voor komt, dat dit soort net heel wat voordelen biedt, vooral dan voor uitsparing van kosten en van trekkracht. Inderdaad mag de zeskantige maas groter zijn zonder dat dit aanleiding geeft tot meer ontsnappingsmogelijkheden voor de gevangen vis.

De overhoekse afstanden van de zeskantige maaswijdte zijn kleiner dan deze bij de vierkantig maasnettype. Bijgevolg kan men dus groter breien met zeskanten zodat hierdoor heel wat breigaren uitgewonnen wordt, maar eveneens minder trekkracht moet gebruikt worden, hetgeen vooral bij de zeer grote seinnetten van uitzonderlijk belang is. Dit zou dan weeral aanleiding geven tot minder energiegebruik en tot kleiner motorvermogen, hetgeen op vandaag, met de galoperende brandstofprijzen zeker een groot voordeel zou uitmaken. Ook schijnt het, dat netten van het zeskantig type rapper zinken en gemakkelijker kunnen ingehaald worden. In feite werd de beginstoot van de proefnemingen door het Noorse instituut ondernomen, gegeven door een studie hierover verschenen in een Russische periodiek, waar men het in 1975 reeds had over de eventuele voordelen die een net van het hexagonaal type voor de visserij zou opleveren. Nochtans heeft men dit in de Sovjet-Unie niet uitprobeerd, maar Noorwegen die er wel brood in zag, heeft reeds van in 1976 met laboratorium experimenten ter zake van wal gestoken om dit nu onlangs op zee te gaan uit-

testen. Verscheidene Noorse netten-firma's hebben reeds hun belangstelling voor zeskantige maasnettypen betoond.

Om nu tot onze hoofding boven dit artikel terug te komen, vragen wij ons af, zo de toekomst mocht uitwijzen dat het zeskantig maasnettype in de praktijk zou overkomen, dit tevens niet het einde zou inluiden van de met hand gebreide netten. We zien inderdaad moeilijk in hoe men met de hand gebreide zeskantige mazen zou kunnen samenstellen? Dat zou in elk geval een spaan van bijzondere makelij moeten worden, maar waar men nu slechts overhoeks moet aanbrennen, dat wil zeggen, tweemaal per maas, zou dit dan minstens driemaal dienen te gebeuren per maas. Wij zelf die geen experts ter zake zijn, zien dit niet zitten, ten ware men toch vindingrijk genoeg zou zijn om hier ook een mouw aan te passen.

Dat de algemene praktijk van het zeskantig maasnettype nog niet voor morgen is, is meer dan duidelijk. Maar dat een grote kans voorligt dat het toch het net voor de toekomst wordt, blijkt toch enigszins uit de gunstige commentaren die de Noorse onderzoekers geven. Wijzelf kunnen niet anders dan het Engels spreekwoordelijk gezegde toepassen "wait and see". Indien het echter toch blijkt, dat voor het nieuwe net grote toekomstmogelijkheden open liggen, dan hopen we maar dat wij hier langs onze Vlaamse kust niet te lang de kat uit de boom kijken en voortboeren met wapens uit een voorgaande oorlog. Uitkijken blijft in ieder geval geblazen.

Ook dit zaakje instuderen, is 'n kluijfe voor ons Belgisch Proefstation.

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

(0246N-8187V)

PIETER VINCENT GING HEEN

EEN RIJK GEVULD VISSERSLEVEN

Pieter Vincent, wie kent hem in de vissertij niet! We wisten dat hij sinds enkele tijd ziek was, maar toch hoopten alle bekenden uit de vissertij, de vismijn en van langs de kaal, om de vertrouwde figuur van Pieter weer aan de slag te zien. Daarom ook was het bericht van zijn afsterven toch nog zo hard en onverwacht.

Pieter kwam vroeg aan de vissertij en wel op 15-jarige ouderdom. In zijn monsterboek staat hij van af 1936 ingeschreven. In 1938 vonden we Pieter dan terug als leerling-motorist op de O.286 van de rederij Lambrecht. Het is daar dat hij in felte zijn leerschool opdeed. Van de O.286 ging hij dan over als motorist naar de N.42 en kort nadien naar de N.64. Het is met dit vaartuig met schipper Maurice Rubben dat hij, bij het uitbreken van de oorlog in 1940 naar Boulogne vluchtte. Daar ging schipper Rubben van boord om zijn familie te gaan ophalen, maar Pieter zag hem niet terug. Hij is dan, samen met nog een aan boord verblijvende matroos en met een ganse lading vluchtelingen naar Engeland gevaren. Eens over werd het schip aangeslagen met zijn bemanning en ingezet op de evacuatie van vluchtelingen uit Duinkerke. Dit was een zeer tragische periode waar men zoveel mogelijk, met alle soort vaartuigen en vaartuigjes en onder het gevaar van de Duitse bommenwerpers en jagers, zoveel mogelijk mensen uit de hel van Duinkerke trachtte te halen. Pieter Vincent werd voor verleende hulp hiervoor een ereteken uitgereikt.

In Engeland heeft Pieter dan in 1941 tot januari 1942 verder blijven varen met de O.285 van Ry Lambrecht als motorist met Milfordhaven als thuishaven. Hij leerde er zijn echtgenote kennen, Denise Verhaeghe, die te Penzance verbleef. Door deze kennismaking kwam hij in hetzelfde jaar 1942 nog als motorist aan boord van de O.235 van Verhaeghe-Danneels Emiel. De vader van zijn verloofde

was ook nog medereder met Danneel Marcel in de O.131 die eveneens naar Engeland gevlucht was en daar de vissertij bedreef. Na de oorlog kwam Pieter terug naar Oostende waar hij in 1946 in de echt trad met mevrouw Denise Verhaeghe. In 1952 nam hij het aandeel over van Danneels Marcel in de O.131 die aldus rederij Verhaeghe-Vincent werd. Toen dan de O.129 gebouwd werd waarin Pieter medereder was, heeft hij nog een jaar gevaren met dit schip, waarna hij, gezien de ouderdom van vader Verhaeghe aan wal bleef voor de zorg van de schepen van de rederij.

Met de sloping van de O.131 en de O.235 besliste men twee nieuwe vaartuigen te bouwen, namelijk de O.128 en de O.134 voor gelijke parten onder drie aandeelhouders, Verhaeghe Engel, Danneel Emiel en Pieter Vincent. Deze vaartuigen die gebouwd werden op de werf van Belliard-Murdoch, liepen in 1966 van stapel.

Pieter stak nog wel eens in zee wanneer om één of andere reden een motorist diende vervangen te worden. In 1978 werd dan de O.128 aan de rederij Jacoba van Degraeve Roger en vaart nu onder het nummer Z.128 met Zeebrugge als thuishaven.

Als we nu op het leven van Pieter terugblikken dan mogen we toch spreken van een rusteloos en rijk gevuld zeemannschap. De overledene had in die lange jaren heel wat stielkennis opgedaan waarmee hij altijd ten dienste stond van alle reders en vissers. Hij was een mens waarmee men graag in omgang kwam, onafscheidelijk verbonden met de vissertij waarvan hij een stukje geschiedenis vormt. Men zal hem dan ook nog heel lang gedenken.

Aan mevrouw Vincent-Verhaeghe en aan de familie biedt het Visserijblad en het Nieuwsblad van de Kust zijn deelneming aan in de zware rouw die hen treft.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

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

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

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

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

Het gamma omvat volgende mappen :

A. VISSERIJMAPPEN à 400 F. (B.T.W. Inbegrepen)

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

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

KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE
NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
ZEEDELICATESSEN

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

VERLEDEN WEEK SLECHTS EEN DAG VIS TE OOSTENDE

Als we het enig vaartuig die verleden week de woensdag aan de afslag was te Oostende, buiten be-

schouwing laten, dan mogen we zeggen dat er op de Oostendse markt slechts één dag vis te krijgen was. Maandag 16 juli kregen we te Oostende 7 vaartuigen aan de afslag, met, drie IJslanders! Deze laatsten hadden nog al wat koolvis en bonen in hun visruim en daar er voor deze vissoorten minder belangstelling bestaat in Engeland, had men verkozen te Oostende te markten. Door elkaar, bereikten de O.202 en de O.216 een kleine 1600 fr. gemiddelde de ben en de O.129 zelfs 1700 fr. Voor een week met de centraal staande 21 juli, toch nog behoorlijke prijzen, alhoewel dit met de stijgende uitbatingkosten beslist nodig is, en de brutobesomming van elk der vaartuigen toch te klein is om renderend te kunnen zijn. Op dinsdagmorgen werd het dan "moppes" te Oostende. Op woensdag kregen we één enkel vaartuig met op donderdag- en vrijdagmorgen terug niemand! En hiermede kon de Oostendse afslag het stellen. Voor de Stad en voor de O.V.A. is het weerom een zure appel om doorheen te bijten.

MEER DAN 2 DUIZEND BEN RODE ZEEBAARS (KLIPVIS) OP MAANDAG 30 JULI

Twee IJslanders op maandag 30 juli, hetgeen op zichzelf reeds een rareiteit is, alhoewel we, veertien dagen geleden er ook 3 kregen. Wat wel opmerkelijk is, is het aantal doorgegeven bennen rode zeebaars (klipvis) of hier beter gekend als rode poot. Inderdaad zijn er, onder de 1300 opgegeven bennen vis van de O.318, niet minder dan 1200 bennen klipvis en onder de 1200 bennen opgegeven vis van de O.81, ook 925 bennen klipvis.

We zouden bijna schrijven, van het goede te veel, nadat er zoveel weken waren, praktisch zonder rode zeebaars. We duimen voor de betrokken rederijen opdat dit grote aanbod toch gemakkelijk van de hand zou gaan. Anderzijds zeker een kolfje voor de uitvoerders, die nu reeds best trachten orders te plaatsen in het buitenland.

Anderzijds krijgen we maandag eveneens drie koppels van de Noordzee aan de markt en een vaartuig van het Kanaal. Gelukkig maar dat we dit laatste vaartuig hebben, zoniet zou er te Oostende zeker geen variatie zijn kwa vissoorten. We verwachten dus heel veel rode zeebaars en gulsoorten.

Deze week kregen we dan 4 vaartuigen op de maandag aan de afslag, één vaartuig de dinsdagmorgen, 5 vaartuigen op de woensdagmarkt en geen enkel vaartuig op de donderdagmarkt.

Het is in elk geval reeds lang geleden dat er nog een paar vaartuigen in de 2e ronde lagen, laat staan, dat er nog gemijnd werd tot na de middag! Overdaad moet er ook niet zijn, maar te weinig is te weinig en speelt ook in de kaart van de invoerders, maar is zeer nadelig voor de tewerkstelling.

DE U.S.A. TRACHT HAAR JAARLIJKSE AANVOER VAN VIS VAN 3 MILJOEN TOT 5,5 MILJOEN TON OP TE VOEREN VOOR... 1990

In de Verenigde Staten worden plannen opgesteld om de aanvoer van vis, die thans bijna 3 miljoen ton bedraagt, op te voeren tot 5,5 miljoen ton tegen het jaar 1990. Het is met andere woorden een soort tienjarenplan. Voor de verwezenlijking hiervan rekent men vooral op de uitbouw van de visserij voor de kusten van Alaska en meer speciaal dan op visserijen die nu te weinig of totaal niet aan bod komen. Voor Alaska zou het vooral om bodemvis gaan en om inktvis langs de oostkust. Dit werd medegedeeld op een vergadering voor meer dan 200 vertegenwoordigers van het bedrijf, niet alleen rederijen, maar ook scheepsbouwers en bevoorradingsfirmas voor de visserij. Een studie werd doorgevoerd voor de uitbating van visserijsoorten die nu praktisch onaangetroffen gelaten worden of minstens onder bevestiging worden, en waarvoor in het buitenland belangstelling bestaat. Een studiekommissie bestaande uit ambtenaren van verschillende federale departementen ontvouwdte terzelfdertijd een plan voor de ontwikkeling van deze bepaalde visserij evenals van de financiële en investeringsmogelijkheden. Volgens dit plan waarbij de mogelijkheden open liggen voor de ontwikkeling van 6 nieuwe visserijen op Alaska, komt daar nog bij, dat de Westkust, de Golf van

Mexico, Nieuw-Engeland en de midden-Atlantische kust nog uitbreidingsmogelijkheden voor de visserij bieden voor een 35 duizend nieuwe jobs, die aan de economie van de Verenigde Staten een impuls zouden geven van minstens 30 miljard B. fr. waardoor de nadelige invoerbalans van de Verenigde Staten wat de visserijproducten betreft, gevoelig zou verminderd worden. Hiertoe zouden echter grote investeringskapitalen benodigd worden en waarvoor voor de ontwikkeling van de Alaskavisserij alleen reeds, zeker een 60 miljard B. fr. vereist zouden zijn. Een eerste start, door het vrijgeven van 180 miljoen B. fr. voor bepaalde projecten op de bodemvisserij in Alaska en Nieuw-Engeland, doet dan ook eerder geweldig bescheiden aan tegenover de grootste plannen om de aanvoercijfers in ton binnen een tiental jaren te doen verdubbelen van bijna 3 miljoen ton tot 5,5 miljoen ton.

In ieder geval door de uitbreiding van de visserijlimieten door de Verenigde Staten ook op 200 mijl gebracht zitten wel nog veel mogelijkheden voor een ontwikkeling van de visserij van de U.S.A., waar vroeger een groot deel door Japan en Rusland afgeroomd werd, mede door ontwikkeling van de visserij op onderbevestigde soorten.

IERSE EN FRANSE KREEFTJESVISSERS TEGEN VERHOOGING VAN NETMAASWIJDTE

Zoals men weet, hebben de Britten de netmaaswijdte voor de kreeftjevangst eveneens met ingang van 1 juli verhoogd, terwijl Brussel dit met ingang van 1 september afkondigde. Het zijn meest Ierse en Franse vissers die hierdoor getroffen worden. Nu schijnt het, dat alle hoop voor de kreeftjesvangers mog niet verloren is en dat men wellicht een uitstel van uitvoering zou kunnen verwachten. In deze hoop hebben een Ierse en een Franse delegatie een bijeenkomst gehouden op zaterdag 14 juli te Dunmore East in Ierland. Na afloop van deze bijeenkomst hebben zij een mededeling opgesteld, die zij aan de Raad van de Ministers der Negen te Brussel gezonden hebben, evenals aan hun respectievelijke ministers. De essentie van de inhoud hiervan luidt dat de langoustinestocks niet in een gevaar verkeren van overbevissing en dat, van de kreeftjes die door de netmazen ontsnappen, slechts weinigen overleven.

Daar waar het verlies aan commerciële kreeftjes, met de huidige netten 11,5% belooft, zou dit tot 35% opklommen, wanneer netten dienen gebruikt met een maaswijdte van 70 mm. De vangst van kleine kreeftjes is immers heel klein en te verwaarlozen, behalve in het gebied 7 A1.

Volgens dezelfde mededeling ver-

klaren de Ierse en Franse kreeftjesvangers, dat er dus geen noemenswaardig voordeel zal volgen uit de toepassing van de maaswijdte van 70 mm! Integendeel zou dit wel aanleiding geven tot een onmiddellijke en definitieve economisch en financieel verlies voor de betrokken vissers, die in bepaalde kustgebieden zelfs het gevaar inhouden van een compleet economisch onevenwicht. Verder is het beperkt houden van een neevenvangst op een bepaald tienduizend praktisch onuitvoerbaar. Tot besluit zegt het komité dat het wenselijk is, dat men de gebieden bepaalt waar men zou mogen vissen zonder voorbehoud. Wat het gebied 7 A1 betreft, zou een aanpassing mogelijk of aanvaardbaar zijn.

Beide afvaardigingen zullen nu hun eigen regering onder druk zetten, opdat deze te Brussel hun zaak zouden verdedigen en minstens een uitstel van toepassing zouden bekomen in de ministerraad. Zeggen we nog, dat de Ieren zelf reeds de proef op de som kregen daar zij reeds met 70 mm-netten visten en de minvangsten aan den lijve ondervonden. Wat ons betreft, gaan wij niet akkoord dat de toepassing van de 70 mm. een definitief verlies voor deze visserij zou betekenen, wel dat dit een onmiddellijk maar slechts voorlopig verlies daar stelt.

SPAANSE SOLIDARITEITSMANIFESTATIE :

37 SPAANSE VISSERSVAARTUIGEN LATEN ZICH VRIJWILLIG IN OVERTREDING NEMEN

Een Franse vedette, belast met de bewaking van de visserijzone, heeft onvrijwillig een rekord geslagen dat zeker wel nooit zal neergehaald worden. Het kustwachtschip de "Ancelle" met als thuishaven Bayonne en jurisdictie over de ganse Golf van Gascogne heeft inderdaad naar deze haven in één klap 38 Spaanse kust- en midden-slagvissersvaartuigen opgebracht. Het gaat over vislijners met als thuishaven het Spaanse Fontarabie. Verleden week over spotte de "Ancelle" met zijn radar een Spaans vaartuig in de verboden zone. Het vaartuig was 14 mijl uit de kust, beschikte over een visserijvergunning, maar viste in een verboden gebied. De "Ancelle" die zich in verbanding stelde met de marineautoriteiten kreeg de opdracht dit vissersvaartuig naar Bayonne op te brengen. In de omgeving waren nog 37 Spaanse kust- en midden-slagvaartuigen aan het vissen, maar dan eventjes buiten de verboden zone. Als solidariteit met het in overtreding en opgebrachte vaartuig, wensten allen eveneens opgebracht te worden. Gezien daartoe geen reden voor handen lag, gingen toen alle Spaanse vaartuigen in de verboden zone gaan vissen en lieten zich vrijwillig opbrengen naar Bayonne! Van een solidariteitsmanifestatie gesproken. Men zou het bij ons ook doen. Niettegenstaande het hier zichtbaar om een protestactie ging, heb-

ben de maritieme overheden van Bayonne toch de boordpapieren van alle vaartuigen in beslag genomen evenals de, over het algemeen zeer kleine vangst aan gul en wijting. Eens te Bayonne hebben de bemanningen van alle Spaanse schepen zich verzameld voor het Spaanse konsulaat en een onderhoud met de konsul gevraagd. Nadat de konsul zich in verbinding had gesteld met de onderprefekt van Bayonne, mochten de Spanjaarden vrij met hun vaartuig zee kiezen zonder een waarborg hoeven te storten. Nochtans liet de maritieme overheid weten, dat de zaak van alle Spaanse vaartuigen voor de rechtbank zal komen en wel op 27 september. Dit zal waarschijnlijk wel een vette kluit worden die heel wat weerklanken zal vinden, zowel in Franse als in Spaanse visserijkringen. Indien er vaste straffen uitgesproken worden, zal, in geval de Spanjaarden niet uitvoeren, toch geen enkel betrokken vaartuig nog een Franse haven kunnen aandoen noch de 12 mijlsgrens overschrijden zonder aan de ketting gelegd te worden. Anderzijds is het voor de Spaanse vissersvaartuigen die in de Golf van Gascogne hun traditionele visserij uitoefenen, één der weinige middelen om hun aandacht op hun moeilijke toestand te vestigen.

Maar ook zij zouden moeten begrijpen dat het nemen van dergelijke maatregelen in hun belang is.

WAT WORDT HET MET DE WALVISVANGST ?

Op de bijeenkomst van de Internationale Walvisvangstcommissie die te Londen gehouden werd, is bereikt wat betreft de bescherming van bepaalde walvissoorten. Het is er geen algehele eensgezindheid natuurlijk zo, dat we altijd staan met de belangen van de landen die zich bijzonder op de walvisvangst toeleggen en deze van landen die hierin een bescheidener rol spelen. Voor de eersten gaat het dan ook om zeer grote belangen en om een ganse walvisvloot en industrie. Het is dan ook begrijpelijk dat deze landen moeilijker tot toegeving bereid zijn. Dit laatste is het geval in het bijzonder voor Japan en Rusland. De Verenigde Staten daarentegen, samen met Groot-Brittannië, Australië, Zweden, de Seychellen, enz... opteerden resoluut tot ingrijpende beschermingsmaatregelen. De Britse minister van State, de heer Buchanan-Smith wenst zelfs de overige E.E.G. landen er toe over te halen de produktie zoals onder meer walvisolie en andere voor invoer in de E.E.G. te laten verbieden. Het is vooral volgens de biologen dat bepaalde specimen absoluut dienen beschermd te worden. Men zou het vooral gemunt hebben op de fabrieksschepen die een ware slachting houden onder de walvisachtigen.

Te Londen grepen er heel wat betogingen plaats ingericht onder meer door "Green-peace" en andere milieugroeperingen, die ook reeds actief waren in manifestaties gericht tegen het vangen van zee-robben. De politie moest zelfs overgaan tot het opleiden van verscheidene manifestanten. Men zou op de conferentie ten slotte akkoord kunnen gaan met een algehele be-

scherming van de walvisachtigen in de Indische Oceaan. De kustbevolking die hier en daar op, in de nabijheid komende walvisvenen jaagt, zou echter, gezien de hierbij gaande geringe vangstcapaciteit, verder de walvis mogen jagen, vermits dit voor bepaalde kleine bevolkingsgroepen om een voornaam bron van voeding en inkomsten gaat.

In elk geval bleek een zekere onwil van Japan en de Sovjet-unie, de beperkingen op de walvisvangst te onderschrijven, terwijl het anderzijds moeilijk valt op de vangst door de fabrieksschepen een ernstige controle uit te oefenen, vermits alles onmiddellijk aan boord verwerkt wordt en men er zeker niet bereid gevonden zal worden, juiste vangstcijfers mede te delen.

Het is vooral walvisolie die een grote aantrekkingskracht uitoefent op de walvisvangers. Men kan wel ongeveer dezelfde olie uit planten trekken, maar deze kost zo wat vier maal meer. Zonder ons te willen vereenzelvigen met de groeps-sentimentelen van "Green-peace" menen we dat een bepaalde bescherming op de vangst van walvisachtigen noodzakelijk is. Anderzijds verzweigen de walvisvenen enorme hoeveelheden plancton en kleine levende wezens, waarbij ze werkelijk massa's water filteren. Dit plancton en kleine flora is eveneens het voedsel voor heel wat andere vissen, zodat we, zoals hierboven reeds geschreven, voorstander zijn van een berekend compromis wat het verbod op de walvisvangst betreft, net zoals we deze stelling verdedigen in zake van het vangen en doden van de zee-robben die ten slotte duizenden tonnen vis, vooral kabeljauw verslinden of zelfs eenvoudig kwetsen en vernietigen.

ER IS NOG PLAATS VOOR ENKELE LEERLINGEN IN DE IBIS-SCHOOL

Ook de IBIS-instelling wordt getroffen door de voortschrijdende demataliteit en daar waar men jaren lang kinderen diende te weigeren omdat er geen bedden genoeg waren, is het nu het tweede jaar dat men bij aanvang van 't schooljaar, begin september nog een 8-tal bedden vrij had. Wel werden deze naderhand in de loop van het jaar bezet, maar dit is niet goed, noch voor het kind die aldus geen volle lescyclus kon medemaken, noch voor de leermeesters die dan met de moeilijkheden zitten van achternahinkende leerlingen.

Het Koninklijk werk van de IBIS staat open voor jongens vanaf 6 jaar. Er wordt wel voorrang verleend aan wezen van vissers, zee- en binnenschippers. Wat de kandidaten-niet-wezen betreft, komen vooreerst in aanmerking de kinderen uit behoeftige gezinnen. De kinderen moeten fysisch geschikt zijn en voldoen aan een intelligentieproef. De aanvragen voor het nieuwe schooljaar mogen nu al gericht worden aan de heer directeur De Caesstecker, Koninklijk Werk van de IBIS, Prinses

Elisabethlaan 1, 8401 Bredene. Tel. 32.24.84.

Er waren vroeger heel wat gezinnen die meenden, dat het toch geen zin had een aanvraag te richten aan de Ibis-school, omdat er gewoonlijk plaats te kort was. Voor deze gezinnen is er nu misschien een kans. Anderzijds wijzen we er op, dat na de studies van de lagere graad, de leerlingen nog alle kanten op kunnen voor hun voortgezette studies. De school zelf geeft voortgezet onderwijs tot aspirantschipper ter vissery, voor die leerlingen die deze richting wensen uit te gaan. In dit verband wijzen we er op dat de IBIS-school, van alle visserij scholen van de kust, het grootste aantal geslaagden had onder zijn afgestudeerden. Men kan er ook het beperkt getuigschrift halen van radiotelegrafist. De leerlingen krijgen eveneens zwemondericht en talrijk zijn de zwembrevetten behaald door Ibis-jongens. Er wordt eveneens door de directie en de leermeesters veel zorg gedragen voor verplichte studie, aangenaam gekoppeld aan recreatiespelen, sport en spel.

NIEUWE SESSIE VAN DE INTERNATIONALE KONFERENTIE OP HET ZEERECHT

Sinds 16 juli is de achtste sessie van de internationale zee-recht konferentie te New-York gestart. Deze nieuwe sessie zal omtrent einde augustus met haar werkzaamheden eindigen.

Voornaamste knelpunt is nog altijd het internationaal regime over de bodemschatten waar moeilijk een overeenkomst te bereiken zal zijn. De derde wereld wenst inderdaad deelachtig te worden aan de uitbating van de bodemschatten zonder echter een financiële inspanning te moeten leveren. Met andere woorden, moeten de industriële landen hun technieken en middelen ter hand stellen van een soort universele uitbating waaraan alle landen zullen deelachtig zijn. De industriële eisen waarborgen om naderhand niet het slachtoffer te worden. De ontwikkelingslanden eisen één enkele internationale autoriteit voor de uitbating van de bodemschatten, waarin zij, dank zij hun aantal, het voor het zeggen zouden hebben. Het is duidelijk dat diegenen die hun techniek, hun middelen en hun kapitaal risikerden, toch wel bepaalde rechten hebben en minstens waarborgen op het geïnvesteerde kapitaal moeten hebben.

De posities tussen beide blokken zijn nog altijd ver uit elkaar verwijderd, zodat ook van de achtste sessie niet verwacht wordt, dat tot een voldoende oplossing zal gekomen worden niettegenstaande de Verenigde Staten reeds vroeger bedreigd hebben desnoods eenzijdig tot een uitbating te zullen overgaan.

Wat de resultaten van de voorgaande gehouden sessies betreft, zijn deze alleen positief uitgevallen voor een kwasi algemeen aangenomen economische zone van 200 mijl uit de kust, niettegenstaande dit nog geen aanleiding gaf tot een internationaal ondertekend akkoord. Het principe is nochtans aanvaard. Een tweede punt waarop goede vooruitgang geboekt werd, is de strijd tegen de polutie waarbij expliciet erkend wordt, dat de oeverstaat sommige rechten zou mogen uitvoeren buiten zijn territoriale twaalfmijlszone. Te Genève waar de zevende sessie gehouden werd van 19 maart tot 27 april, werden verscheidene reglementen aangenomen, die de positie van de kuststaat verstevigen wat z'n recht op tussenkomst in de economische zone betreft. Ook werd er belangrijke vooruitgang geboekt op het gebied van de wetenschappelijke onderzoeken. Tot nog toe echter is in de economische zone nog altijd de toelating van de kuststaat vereist. Men verwacht echter dat de regelen, dank zij de resultaten van deze achtste sessie, belangrijk zullen versoepeld worden voor wetenschappelijk onderzoek voor vreemde onderzoeksschepen. We mogen dus schrijven, dat daar, waar geen te grote economische belangen in het spel zijn, wel vooruitgang is gemaakt en het zee-recht gevoelig werd herzien en aangepast met een kwasi algemeen statenakkoord. We zullen niet nalaten, naar gelang de resultaten van de achtste sessie bekend worden, onze lezers op de hoogte te stellen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Studie van notaris Alphonse LACOURT, doctor in de rechten, Prinses Stefanieplein 9, Oostende (tel. 059-70.23.29) en notaris Maurice QUAGHEBEUR, doctor in de rechten, H. Serruyslaan 48, Oostende (tel. 059-70.14.64)

Gerechterlijke openbare verkoop

Om uit onverdeelheid te treden

van

MOTORVISSERSVAARTUIG 0.229 "ROGER-JEANINE"

De notaris Alphonse Lacourt te Oostende, zal met tussenkomst van zijn collega notaris Maurice Quaghebeur te Oostende, overgaan tot de gerechterlijke openbare verkoop in één zitting, zonder gewin van instelpremie, doch met recht van opbod gedurende de 15 dagen na de toewijzing, van :

MOTORVISSERSVAARTUIG "ROGER-JEANINE" 0.229

Zijnde een stalen vissersvaartuig gebouwd in 1963.

Hebbende een lengte van achterkant voorstev tot achterstev tot 24,45 m. en een breedte buitenwerks van 6,30 m.

Het vaartuig meet 98 ton bruto en 44 ton netto.

Het vaartuig is voorzien van een motor Bolnes van 360 P.K., bouwjaar 1962.

Het vaartuig wordt verkocht met alle losse benodigdheden aan boord of aan de wal.

Het vaartuig is thans gemeerd vooraan de haringhall en is te bezichtigen iedere dinsdag en vrijdag van 14 tot 16 uur.

ENIGE ZITDAG :

MAANDAG 27 AUGUSTUS 1979

om 14 uur ter Conferentiezaal van het Stadhuis te Oostende, gelijkvloers, ingang onder het uurwerk.

De liefhebbers worden verzocht zich te voorzien van hun trouwboekje en eventueel huwelijkskontraat. De echtgenoten die samen kopen worden verzocht beiden op de verkoop aanwezig te zijn ofwel in het bezit van een volmacht.

Alle nadere inlichtingen ter studie van de verkopende notarissen.

INTERNATIONALE VISSERIJTENTONSTELLING TE LISSABON UITGESTELD

De Internationale tentoonstelling over "Het visserijvaartuig 1980" die normaal in december te Lissabon zou doorgaan, werd door de inrichters, namelijk het vakblad "Fishing News International" en de "AGB Conference Service" voor onbepaald datum uitgesteld. De voornaamste reden hiertoe zou de oliecrisis zijn, hetgeen de ontwerpers en bouwers van het toekomstig vissersvaartuig in het onzekere laat in verband met het rekening houden van een eventueel relativeren van de P.K.-sterkte der motoren en hiermede gepaard gaande aanpassingen. Een andere reden is de eveneens onzekere politieke toestand in Portugal met vervroegde verkiezingen tussen nu en december van volgend jaar, een factor waarmede inrichters, die, voorbereidingen voor het houden van een visserijtentoonstelling reeds in paar jaar voordien moeten starten en plannen, zeker rekening dienen te houden.

Het niet komen tot een overeenkomst in de E.E.G. wat de visserijreglementering in de gemeenschapswateren betreft, is ook een faktor waarmede de inrichters dienen rekening te houden. Inderdaad geeft deze onzekerheid aanleiding vanwege de rederijen om uiteindelijk voorzichtig en omzichtig op te

treden in verband met eventuele investeringen in de bouw van vissersvaartuigen. Het relatief succes van de laatste tentoonstelling gehouden te Londen onder het motto "Euro-catch" heeft er waarschijnlijk eveneens toe aangezet om betere tijden af te wachten, vooral een tentoonstelling op te zetten, waarvoor de verwachtingen op een succes te onberekenbaar en te riskant zijn.

VERANDERINGEN LIJST

BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN - JUNI 1979

Verandering van eigendom en thuishavens :

O.37 «Noordman» wordt Z.37 «Noordman». Eigendom : Vanhee Edgard, Breeweg 25, 8370 Blankenberge. Zeebrief 7.6.1979.

Verandering van eigendom : Z.589 «Esperanza». Eigendom : De Groote Romain, F. Timmermansstraat 7, 8390 Knokke-Heist. Zeebrief 15.6.1979.

O.555 «Valentino». Eigendom : Rederij Clement PVBA, Zandstraat 21, 8401 Bredene. Tel. 059-33.24.81. Zeebrief 19.6.1979.

Schepen, Mensen en de Zee

RAMP (1)

Onze voorouders van de kust zijn heel dikwijls en erg geplaagd geweest door overstromingen en allerhande ongemakken die te maken hadden met wind en zee. Als men de oude geschriften, kronieken en boeken mag geloven, waren er rampen in de jaren 300, 400, 1115, 1176, 1230, 1280, 1286, 1334, 1374, 1404, 1421, 1505 en 1700. Van 1920, 1949 en tenslotte 1953 hebben we nog weet.

De eerste gekende overstroming in 't jaar 300 maakte meteen het Zwin. In 1116 werd de kleine havenstad Lombardsijde van de kaart geveegd. De overlevende inwoners hebben dan maar Nieuwpoort gesticht, tenminste toch de gemeente Nieuwpoort.

In 1280 en 1286 werd de Vlaamse kust andermaal geteisterd door een vloedgolf. De eilanden Schoneveld en Coesant evenals het schiereiland Wulpen, werden meteen verzwolgen. Vele plaatsen langs de kust evenals trouwens langs de Schelde, werden overstroomd en er verdrongen veel mensen en dieren.

November 1334 : toen woedde een vreselijke storm over de zuidelijke Noordzee en Scarphout moest er aan geloven. De muur van palen die op het strand de gemeente moesten beschermen, werd als een hek-jentje verbrijzeld evenals de kapel die in de golven verdween.

De bewoners waren evenwel heel wantrouwig tegenover de zee en men voelde wel aan, dat vroeg of laat er weer eens iets zou gebeuren. Ten bewijze daarvan het feit dat op aanvraag van de inwoners van Scarphout, er reeds een nieuwe kerk was gebouwd op een plaats die niet zo gauw door de elementen zou kunnen worden bereikt. Daarmee stond de kerk van Scarphout niet meer in het midden van het dorp. Ze was nogal ver van haven en dorpsplaats gelegen, maar toch veilig. Tijdens ditzelfde tempeest verdween ook het eiland "Ter Streep" tussen Oostende en Westende. Daar waar eens schapen grasden onder het opletend oog van de eerste Oostendenaars, die daar hun hutten gebouwd hadden op palen en terpen en er de visvangst beoefenden, spoelt nu nog altijd de zee. Om maar eens te zeggen dat de zee toch steeds maar wint ! Allicht kan men het niet vaststellen in een mensenleven, maar velen onder ons herinneren zich toch nog dat bijvoorbeeld het water vroeger veel verder weg-trok en als men ziet hoe op vele plaatsen langs de kust de uitlopers van de branding reeds de voeten van de buildings komen strelen, dan denkt men toch even voor wanneer de volgende ramp.

RAMP (2)

Nagenoeg elke eeuw werd er een grote tol betaald aan de onrustige Noordzee en buitendien hadden nog heel wat overstromingen plaats, die daarom niet noodzakelijk als rampen moeten worden beschouwd. Aldus verdween in de loop der eeuwen de stad Lombardsijde, Santhove dat door Nieuwpoort vervangen werd, de eilanden Wulpen, Coesant en Soeteland, Scarphout, het noorden van Blankenberge evenals Wenduine. Ter Streep verdween evengoed als het oude Mariakerke, dat toendertijd nog Onze Lieve Vrouwe eiland werd genoemd.

Eens bouwden de Fransen een fort ongeveer duizend meter ten noorden van Knokke. Dat was rond 1815. Ook dit bouwwerk verdween in de zee.

En allemaal dit vallen en opstaan van de kustbewoners heeft er toch maar voor gezorgd, dat de Vlaamse kust nog geheel gebleven is. Duinen en dijken, natuur en mensenhanden hebben vastgehouden aan de wal, wat er te houden was. En de echte kustbewoners voor zover ze nu nog bestaan, we herkennen ze nog aan hun namen, hebben er eigenlijk een raar karakter van overgehouden. Maar dat is een andere kwestie. Er bestaat zelfs een oud gedichtje dat herinnert aan de verdwijning van Wenduine :

Daar slaapt in de donkerdiepe zee,
Met torens en tuinen en huizen
Daar slaapt in het wier de doode stee :
Het oude verzonken Wenduine...
Waarom ligt Wenduine in de zee bedolven ?
Wat of dat geluid beduiden mag ?
De zee ligt te slapen beneden de golven
En slaapt er misschien tot den oordeelsdag.

(Boschvogel was de man die dit rijm op papier zette).

ZEE (1)

Eigenlijk en wel beschouwd, kan de zoute plas buiten allemaal die erge rampen ook nog voor heel wat andere ongemakken zorgen en diegenen die er dagelijks mee te maken hebben, kunnen ervan meespreken. Men heeft er nóóit mee gedaan. Iedere dag is opnieuw herbeginnen. Ieder moment op zee, is er een van aktie en oplettenheid, van spanning en van bezigheid. Zo zorgt, die onvermoeibare zee, ook nog voor een blinde passagier, die ze telkens aan boord van ieder schip, van ieder vaartuig, groot of klein, van-jol tot transatlantiek in 't geniep meegeeft. 'T is alsof ze niet kan verdragen, dat men haar brede rug bevaart... ! En de opvarenden kunnen hem tegenkomen, die blinde passagier, de zeeziekte !

Ze maakt geen onderscheid in haar slachtoffers, van kind tot volwassene, dom of geleerd, dik of dun. Als men geen zeebenen heeft, dan moet men er aan geloven. Er werd al eens uitgerekend, dat ongeveer 40%

van de zeelui al eens ongemakken hadden van zeeziekte. En men heeft zeebenen of men heeft het niet, al komt het veelvuldig voor dat mettertijd de ziekte vanzelf verdwijnt, dat men een weerstand kweekt. En toch zijn er veel zeevarenden die er nooit helemaal van verlost geraken en bij slecht weer al eens een maaltijdje overslaan, of toch maar liefst de binnenruimten vermijden, want de geur van de keuken of machinekamer, enz. maken het helemaal niet beter. Nog hangt het ervan af aan boord van welk schip men zich bevindt. Ze zullen wel dungezaaid lopen diegenen die het heel goed stellen aan boord van een stampende en rollende treiler, waar het alsmaar walmt naar vis en mazout. Een transatlantiek in slecht weer zal ook wel wat zeezieken maken, maar men zal het er toch wel beter stellen dan aan boord van een kleine reddingsboot of "overzet-je"

ZEE (2)

Beginnen gapen, gapen zonder ophouden. Koud zweet dat langs alle kanten uitbreekt. Kwijlen als een baby die z'n eerste bijters krijgt. En dan die maag die begint te keren, zonder daarom meteen zijn inhoud te willen lossen. Ge gaat ten einde raad maar met de rug tegen een schot zitten. Het buiswater kan je niet deren. Tot wat dient het nog allemaal... ! Kleetsnat zit ge daar te kokhalzen en te rillen van de vochtige kou, terwijl het zweet onder uw witte neus staat. De voorstevan gaat onder en dan ziet ge heel de kim, dan plots ziet ge niks meer, want die voorstevan dreigt op u te vallen. Ge klamp u stevig vast aan een reddingsboei die daar toevallig naast u hangt. En ten einde raad legt ge uw arm hoofd achterover. Tijdens het rollen ligt ge eens op uw buik en dan weer op uw rug. Liever naar de hemel kijken. En daar ziet ge ze langs het hemelgewelf schieten de "kloten" van de mast. Eerst naar links dan in volle vaart weer naar rechts, gaan de wolken een gang ? ... En dan maar braken. Liefst niet meer opstaan, braken naast u zo dat het overkomende zeewater uw bijna verteerde tafelenoegens onder uw natte zitvlak spoelt. Maar moed hebt ge al lang niet meer en verlangend kijkt ge naar de verre kim, in de richting van de veilige wal. En maar zuchten, had ik het nu maar warm, lag ik maar in een lekker bedje. Maar ook daarvoor hebt ge de coerage niet meer. Ook daaraan kunt ge niet meer denken. En ge laat maar lopen wat er loopt zowel van boven als van onder. Vreselijk zijn die grijze wolken, die eerst links, dan rechts van de masten verschijnen. Dramatisch is die koude, onverbiddelijke zee, die onophoudelijk het schip oplicht en beurtelings in diepe putten laat vallen om het vervolgens hoog op de bergen te tillen en daarna te laten vallen als een steen, een val, die uren schijnt te duren. En vasthouden waar men kan, tot men voelt, dat 't schip weer in 't water zit en... nog maar braken ! We zitten op de bodem van elke menselijke ellende.

Och Here, och God maak er toch een einde aan : ik ben veel te ziek om voort te doen... Tot ge nog maar een lege, natte zak zijt, alleen nog goed om dood te gaan. Zo rap mogelijk.

ZEE (3)

En de schipper staat daar in het raam maar zijn pijp te lokken met grote wolken stinkende rook, terwijl de matrozen hun maal beginnen met een ferme mokke erwtensoepe. Veel belangstelling langs wetenschappelijke zijde is er nooit betoond geweest voor deze "blinde passagier", die vele mensen reeds parten speelde. Wellicht omdat het duidelijk is, dat het om een vulgaire bewegingsziekte gaat. Maar toen het er op aankwam legers over de oceaan te voeren en ze aan wal te zetten in goede lichamelijke konditie, werd er werk van gemaakt. Er bestaan trouwens een groot aantal soorten geneesmiddelen. Iemand die gevoelig is aan beweging, zal wellicht geholpen kunnen worden door deze medicamenten maar het is toch zo goed als zeker, dat hij niet zal ontsnappen aan de ongemakken. Men kan dan maar best liggend de tijd doorbrengen. Dit is het gevolg van het feit, dat de mens rechtop leeft, waardoor de onderkant van de evenwichtsorganen het gevoeligst is. Wanneer men ligt dan vermindert deze gevoeligheid voor de veranderende houdingen van het lichaam.

Een goed middel is nog de bewegingen van het vaartuig te voorzien. Een overeenkomst tussen de eigen gevoeligheid en de komende beweging, kan de ziekte ietwat tegengaan. Doordat de evenwichtsorganen verwittigd zijn, maken ze zich klaar om de bewegingen op te vangen, waardoor ze deze minder hard ondergaan. Het blijft dus toch maar best op dek te blijven en de zee en haar bewegingen waar te nemen.

En dan is er nog een troost. Hoe ouder men is, hoe minder last men heeft van zeeziekte. Vermoedelijk door de sleet op de evenwichtsorganen, die daarom minder gevoelig zijn; Magere troost.

Wat staat er veelal geschreven in het boek van Job ? "Tot hier zult ge komen en niet verder..."

Ja, om op de zee te varen, moeten het mannen met baarden zijn.

ZEE (4)

Wat ge ook nog kunt is "bidden", zoals de geuzen, voor beter weer !

Oh, Blow to day and blow to morrow,
Oh, Blow away all grief and sorrow.
So blow my boys and blow together.
Oh, Blow my boys for better weather.

AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS IN DE MAAND JUNI PERIODE 1977 - 1979 (1)

SOORTEN	1977			1978			1979 (2)		
	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelv. v. vis.	56.423	1.571.850	27,85	5.875	198.856	33,84	7.321	309.440	42,27
andere schelv.	110.250	2.675.298	24,26	32.258	831.730	25,78	16.020	487.780	30,45
Kabelj. v. vis.	135.496	3.651.960	26,95	78.293	2.073.400	26,48	47.509	1.732.154	36,46
andere kabelj.	880.177	25.665.021	29,15	1.534.825	34.191.514	22,27	954.300	27.934.086	29,27
Koolvis	61.960	1.383.720	22,33	13.140	341.590	25,99	9.920	252.520	25,46
Wijting	99.995	2.347.744	23,47	108.616	2.422.744	22,30	86.313	2.052.783	23,78
Schol	287.546	6.873.575	23,90	210.837	5.633.792	26,72	240.307	6.511.666	27,10
Roggen	115.285	3.762.973	32,64	100.676	3.868.286	38,42	85.545	3.903.800	45,63
Noorse schelv.	15.619	521.306	33,37	24.099	779.555	32,34	2.956	148.470	50,23
Andere	393.855	15.533.477	39,43	388.843	19.455.814	50,03	289.421	11.198.161	38,69
TOTAAL :	2.156.606	63.986.924	29,67	2.497.462	69.797.281	27,94	1.739.612	54.530.860	31,34
b) Tong	195.115	32.306.279	165,57	211.495	32.285.087	152,65	262.164	43.616.809	166,37
TOTAAL DEMERS. VIS :	2.351.721	96.293.203	40,94	2.708.957	102.082.368	37,68	2.001.776	98.147.669	49,03
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	30	900	30,00	16	470	29,37	551	17.930	32,54
Sprot	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Overige	3.561	28.350	7,96	4.448	35.624	8,00	3.717	25.059	6,74
TOTAAL PELAGISCHE VIS	3.591	29.250	8,14	4.464	36.094	8,08	4.268	42.989	10,07
3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN									
Garnaal	39.386	6.970.031	176,96	32.859	4.735.555	144,11	51.396	5.192.406	101,03
Noorse kreeft	59.613	6.652.470	111,59	80.633	8.512.140	105,56	36.879	4.980.610	135,05
Overige	120.906	2.706.493	22,38	85.688	1.823.910	21,28	50.669	1.718.640	33,91
TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN	219.905	16.328.994	74,25	199.180	15.071.605	75,66	138.944	11.891.656	85,59
ALGEMEEN TOTAAL	2.575.217	112.651.447	43,74	2.912.601	117.190.067	40,23	2.144.988	110.082.314	51,32

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

AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS VAN JANUARI TOT JUNI INBEGREPEN - PERIODE 1977 - 1979 (2)

SOORTEN	1977			1978			1979 (2)		
	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelv. v. vis.	513.514	13.000.062	25,31	475.518	12.302.751	25,87	361.066	10.859.175	30,07
andere schelv.	982.661	24.491.922	24,92	439.212	10.800.203	24,58	152.071	4.080.396	26,83
Kabelj. v. vis.	849.888	24.667.272	29,02	632.346	17.958.429	28,39	518.471	15.833.954	30,53
andere kabelj.	2.416.240	78.515.236	32,49	7.436.815	181.068.169	24,34	4.872.016	141.026.478	28,94
Koolvis	544.092	11.636.625	21,38	330.529	7.867.746	23,80	240.400	5.713.554	23,76
Wijting	1.588.854	35.101.342	22,09	1.530.380	28.952.286	18,91	1.910.117	34.063.741	17,83
Schol	2.252.162	47.164.023	20,94	1.958.223	44.229.043	22,58	2.366.723	55.723.924	23,54
Roggen	717.971	24.712.228	34,41	715.895	27.255.443	38,07	825.913	28.509.726	34,51
Noorse schelv.	618.047	20.597.961	33,32	518.925	20.536.945	39,57	547.200	18.843.368	34,43
Andere	2.877.496	106.064.680	36,86	3.369.302	177.501.640	52,68	2.589.987	103.611.622	40,00
TOTAAL	13.360.925	385.951.351	28,88	17.407.145	528.472.655	30,35	14.383.964	418.265.938	29,07
b) Tong	1.782.735	276.766.000	155,24	1.638.790	271.343.309	16,06	2.384.462	362.591.993	152,06
TOTAAL DEMERS. VIS	15.143.660	662.717.351	43,76	19.095.935	799.815.964	41,88	16.768.426	780.857.931	46,56
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	53.288	677.626	12,71	1.101	31.840	28,91	2.489	79.080	31,77
Sprot	—	—	—	—	—	—	998	17.410	17,44
Overige	41.562	372.129	8,95	11.869	89.973	7,58	8.679	85.837	9,89
TOTAAL PELAGISCHE VIS	94.850	1.049.755	11,06	12.970	121.813	9,39	12.666	182.327	14,98
3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN									
Garnaal	376.459	40.090.941	106,49	60.524	10.399.344	171,82	126.910	15.635.598	123,20
Noorse kreeft	149.619	17.159.753	114,68	195.129	23.538.060	120,89	62.278	9.740.000	156,39
Overige	746.926	16.044.888	21,48	796.868	19.678.948	24,69	625.896	15.719.275	25,11
TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN	1.273.004	73.295.582	57,57	1.052.521	53.616.352	50,94	815.084	41.094.873	50,41
ALGEMEEN TOTAAL	16.511.514	737.062.688	44,63	20.161.426	853.554.129	42,33	17.595.676	822.135.131	46,72

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

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Onlangs de sombere verwachtingen kreeg men deze week iets meer vis en tong aan de afslag dan de voorgaande weken. Van enige IJslaanse aanvoer was evenwel geen sprake. Wel verkochten een drietal spanvisseren, twee kanaalders en drie westers hun vangsten. Ook was er enige schelvis aanwezig van de Monkey Bay.

Maandag was er in elk geval vrij veel belangstelling. Gul was zeer gevraagd. Gebrek aan IJslaanse filetvijl zat daar wel voor veel tussen. Maar hoe dan ook er werd voor de kleinste sortering minimum 1600 F de ben en voor de grotere en mooiere slagen tot 2250 F betaald. Met het gevolg dat het span O.275-O.135 zeer goed aan z'n trekken kwam. Met een gemiddelde prijs van 1.750 F per ben haalde het een opbrengst van 1.362.000 F.

Een vrij mooie vangst van de Monkey Bay viel eveneens in de smaak. Vooral voor de gul, vlaswijting en grotere schelvis werden renderende prijzen betaald. Enkel kleine schelvis of de zogenaamde totten viel uit de toon.

Voor de kanaalders is de magere tijd nu aangebroken. Na vrij lange reizen wordt er weinig vis en nog minder tong aangevoerd. Ook hier was het maar gelukkig dat voor vele soorten de prijzen zeer hoog lagen. Tong is nu bepaald een superluxe artikel aan het worden. Voor grote en middenslagsorteringen werden prijzen geboden die tot 270 F per kg opliepen. Zelfs voor de kleinste soort noteerde men nog tot 160 F.

Dinsdag was er slechts één Westvangst aan de afslag. Het was de O.206 die na zeer korte tijd een 260 bennen vis aan de wal bracht. Uiteraard van super kwaliteit. Wat meteen zeer in de smaak viel. Want voor de vangst die bijna uitsluitend uit kabeljauw en gul bestond werd een zeer rendabele opbrengst van 260.000 F opgetekend. Zeggen we enkel dat voor de zeer mooie kabeljauw meer dan 3.000 F per bak betaald werd.

Woensdag bleven de prijzen boven verwachting steeds goed. Ondanks het feit dat het ganse aanbod hoofdzakelijk uit gul bestond. Enkel een hoefvelheid kleine haai kwam de eenvormigheid verstoren. Trouwens de enige soort die weinig geprijsd was. Kabeljauw daarentegen bleef aan de dure kant. Evenals gul trouwens waarbij vooral de vraag naar de kleine sorteringen opviel. Waarvoor de uitvoer grif tot 1.700 F per ben betaalde.

Merken we ook nog op de de weinig nevensorteringen peperduur verkocht werden. Steenschol, rog, rode knorhaan en andere waren niet te versmaden.

Blikvager was opnieuw een Westvangst van buitengewone kwaliteit. Met het gevolg dat O.26 na een vijftal zeedagen een opbrengst van 690.000 F liet optekenen.

OOSTENDE

MAANDAG 23 JULI 1979

KANAAL				
Z.502	16	1800	160	808.026
Z.183	16	1000	130	670.411
MONKEY BANK				
Z.38	7	—	370	543.581
NOORDZEE				
O.275-O.135	10	—	780	1.362.990
DINSDAG 24 JULI 1979				
WEST				
O.206	4	—	260	560.400
WOENSDAG 25 JULI 1979				
NOORDZEE				
N.3-O.279	11	—	370	1.315.680
O.243-Z.62	10	—	350	537.260
WEST				
O.26	5	—	320	699.770
N.408	5	—	200	389.496

NIJEUWPOORT

N.710	134.560
N.346	225.200
N.88	14.954
N.700	11.448
N.1	11.691
N.788	21.866

Twee vaartuigen van de West en vier kustvisseren boden hun vangst op de maandagmarkt te koop aan. Samen losten zij ongeveer 9.030 kg vis voor een totale bruto-besomming van 419.719 F. Het verloop van de markt werd gekenmerkt door een stijgende prijzendentens. Alle aangevoerde soorten werden dan ook verkocht tegen prijzen die hoger waren dan de vorige week. Tong 1 werd verkocht aan 210-220 F het kg; 240 F voor tong 2; 270 F voor de bloktong; fruittong tot 255 F het kg. Voor kleine tong werd dan ook 205 F het kg betaald, hetgeen als een recordprijs beschouwd mag worden. De grote kabeljauw werd verkocht aan 3800 F de benne; de gul van 40 tot 45 F het kg. Grote wijting werd verkocht aan 3.070 F de ben, de kleine wijting tot 1.600 F de ben. De zeehonden werden verkocht aan 2.040 F de ben en de weinig aangevoerde rog werd verkocht aan 60 F het kg. Een goede marktverloop waar alle aangevoerde soorten tegen lonende prijzen aan de man werden gebracht.

VRIJDAG 13 JULI 1979

N.720	236.176
N.700	12.429

N.88	12.428
N.349	10.810

Op de vrijdagmarkt meldden zich 4 vaartuigen aan. Een vaartuig van de West en drie kustvaartuigen. De totale aanvoer bedroeg 6.459 kg voor de globale bruto-aanvoerswaarde van 271.843 F. Het leeuwenaandeel werd door de N.720 opgeëist met een besomming van 236.176 F. Ook deze maal geen variatie op de markt, zodat de winkeliers der Westkust met hun assortiment voor het komende week-einde zich geenszins in hun schik zullen voelen. De weinig aangevoerde tong der kustvisseren werd verkocht aan equivalente prijzen der voorbije marktdagen. De marktprijzen mogen over het algemeen gelijkwaardig genoemd worden met de prijzen van de maandag- en woensdagmarkt. Enkel de kabeljauw en gul kende een betere kwotatie en werd dan ook tegen een goede prijs aan de man gebracht. Voor de grote kabeljauw werd tot 4.100 F de benne genoteerd en de gul werd verkocht aan 1.800 tot 2.650 F de benne en 1.150 F de benne voor de kleinste soort gul of mini's. Grote wijting aan 2.640 F de benne en 1.350 F de benne voor de kleine. De markt werd gekenmerkt door een goed en vlot verloop waar de vraag ruimschoots het aanbod overtrof.

WOENSDAG 18 JULI 1979

N.705	501.207
N.172	142.230
N.88	22.164
N.700	22.715
N.788	13.019
N.1	15.425
N.349	13.150

Op de woensdagmarkt één bokkevisser met ong. 1.300 kg tong, één vaartuig van de West en vijf kustvisseren. Samen werden 11.520 kg vis gelost voor een bruto-aanvoerswaarde van 729.490 F. Het marktverloop werd gekenmerkt door ambitieuze handelaars die voor de aangevoerde varia's topprijzen betaalden en tevens door een 300-tal toeristen die met open mond en grote ogen de ganse ontknoping van aanvoer, lossen en verkoop konden beleven. De grote tong werd verkocht aan 228 F het kg tot 248 F, tong 2 van 228 tot 248 F het kg, de derde tongen van 228 tot 270 F, 216 F het kg voor tong 4, zelfs 250 F het kg voor tong 5 en 156 tot 198 F voor de kleine. Middenslag tarbot van 156 tot 158 F het kg. De variatie bestemd tot tool der viswinkels van de kust werd duur betaald 170 F het kg voor zonnevis, 218 F het kg voor lotte of staartvis en zelfs 100 F voor rode soldaten.

Kabeljauw werd verkocht aan 80 F het kg en de gullen kenden een prijskwotering variërend van 2.240 tot 2.900 F de benne. Moerrog werd verkocht aan 3.300 F de benne en er werd zelfs tot 3.170 F de ben betaald voor scherpstaarten. Een goed marktverloop met stijgende prijzendentens en gekenmerkt door een vraag die het aanbod overtrof!

VRIJDAG 20 JULI 1979

Z.512	199.814
N.736	223.735
N.590	151.160
N.700	10.458
N.88	12.185

Op de vrijdagmarkt werden 5 vangsten te koop aangeboden. Twee vaartuigen van de West, één bokkevisser en twee kusttrekkers losten samen 10.485 kg vis voor een totale waarde van 597.352 F.

Kabeljauw werd verkocht van 3800 F tot 4200 F de ben. De gul varieerde van 45 F tot 58 F. De prijs der pladijs bleef ongeveer rond de 45 à 50 F het kg en dit voor de drie soorten.

De grote wijting werd aan de man gebracht aan ongeveer 2.500 F de ben en voor de kleine werd 1350 F de ben betaald. Voor varia's werden opnieuw topprijzen genoteerd. Grote tarbot à 190 F het kg, staartvis tot 230 F het kg, grif 150 F het kg. De moerroggen werden verkocht aan 3750 F de ben, tilten aan 3350 F de ben en scherpstaarten aan 3050 F de ben.

Voor wat de tongprijzen betreft kon geconstateerd worden dat de vraag ruimschoots het aanbod overtrof, zodat opnieuw topprijzen werden genoteerd. De maximum prijs betaald voor 1 kg tong 3 of fruittong bedroeg 303 F. Zal men mogen besluiten dat rond de datum van 15 augustus de tong wellicht een delicatessie worden zal die haar gewicht in goud waard is !!

MAANDAG 23 JULI 1979

N.579	394.790
N.720	149.160
N.470	204.800
N.706	165.920
N.45	185.190
N.88	14.724
N.700	25.038
N.1	12.706
N.788	20.678
N.349	12.158

Vijf vaartuigen van de West en vijf kustvisseren boden hun vangst op de maandagmarkt te koop aan. Vanwege het milieu der handelaars was er een intensieve belangstelling, te wijten aan de geringe aanvoer in de andere kusthavens. Voor de kabeljauw werd 3700 F de ben betaald, de gul werd gekwoteerd van 1680 tot 2300 F de ben en voor de kleine gul of mini's werd zelfs 1300 F de ben betaald. Grote tarbot werd verkocht aan 200 F het kg. Tong 1 en 2 van 238 F het kg tot 272 F. De bloktong werd opnieuw van 295 F het kg tot

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

(5733V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	.....
Schelvis midden	.....
Schelvis klein	.....
Kabeljauw	.....
Gul	.....
Wijting	.....
Schaat	.....
Zeebaars	.....
Leng	.....
Schartong	.....
Heilbot	.....
Koolvis	.....
Hondstong	.....
Zeewolf	.....
Staart	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	237-7-79	24-7-79	25-7-79
Lappen	226-	.....	.....
Grote	265-	.....	.....
3/4	254-270	.....	.....
Blok	250-257	.....	.....
Voor-kleine	231-251	.....	.....
Kleine	144-182	.....	.....

Zeebrugge

Grote	224-232	231-	246-254
Blok	263-271	271-	288-295
Fruit	256-280	278-	288-293
Schone kleine	241-248	248-278	259-277
Kleine	201-206	215-244	219-230
Tout petit	178-193	195-	203-211
Slips	161-172	-	179-189

Nieuwpoort

Tong I	238	-	234-246
Tong II	276-	-	274-
Tong III	202-204	-	290-302
Tong IV	288-	-	270-286
Tong V	232	-	234-268
Kleine	178-203	-	176-194

PLADIJS

Oostende

	23-7-79	24-7-79	25-7-79
Grote	.....	.....	.....
Grote iek	29	.....	.....
Kleine iek	32-	.....	.....
Derde slag	35-36	.....	.....
Platjes	.....	.....	.....

Zeebrugge

I	25-28	27-28	27-29
II	26-29	29-30	28-36
III	25-30	30-32	29-36
IV	19-21	23-24	20-23
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Moeien	55-60	-	55-
Grote pladijs	55-	-	50-
Platjes	20-25	-	32-
Drielingen	.....	.....	.....

303 F genoteerd, voor tong 5 werd tot 224 F het kg betaald en de kleine tong werd aan de man gebracht tegen een prijs die varieerde van 168 tot 178 F het kg. De speurhaai werd verkocht van 1250 F tot 1580 F het kg. Moerroggen aan 3170 F de ben en tilten 2750 F de ben, zodat men voor de roeg een kleine prijsdaling constateren kan in vergelijking met de prijs vorige week genoteerd. Grote wijting werd verkocht aan 2400 F de ben en kleine aan 1530 F de ben. Alles samen werd ongeveer 32.100 kg vis aangevoerd voor een brutobesomming van 1.184.764 F.

WOENSDAG 25 JULI 1979

N.346	82.363
N.738	136.805
N.88	22.402
N.700	30.119

Weinig aanvoer op de woensdagmarkt. Slechts 2 vaartuigen van de West en 2 kustvissers losten hun vangst. De aanvoer was te gering om aan de aanwezige handelaars de mogelijkheid te bieden hun gading te vinden. De grote kabeljauw werd verkocht aan 4570 F de ben, Gul van 1580 tot 2470 F de ben. De weinige rogsororten werden dan ook duur betaald, zo werd voor de moers 72 F het kg genoteerd. De speerhaai werd verkocht van 1170 tot 1500 F de ben. Er was een tekort aan varia op de markt, zodat de winkeliers der Westkust grof geld betaalden om hun etalages toch maar met iets te kunnen toeven. Zo werd dan vastgesteld dat voor roodbaard en rode soldaten van 80 tot 90 F het kg werd betaald. De aanvoer was te miniem om van een normale marktprijs te kunnen gewagen.

ZEEBRUGGE

WOENSDAG 11 JULI 1979

Z.462 N	13	900	150	485.410
Z.128 Kr	11	150	150	521.170
Z.19 N	16	3200	220	984.020
Z.506 N	11	600	230	627.240
Z.568 K	11	600	100	333.500
				2.995.1340

DONDERDAG 12 JULI 1979

Z.429 W	13	1200	40	321.800
Z.600 Kr	8	105	105	359.010
Z.599 Kr	9	70	70	298.355
Z.481 K	3	300	15	298.355
				93.849
				1.073.014

VRIJDAG 13 JULI 1979

Z.405 W	14	2000	100	586.127
Z.427 Kr	9	130	130	487.378
Z.510 K	10	900	50	303.765
				1.377.270

MAANDAG 16 JULI 1979

Z.537 K	250	15	105.270
Z.42 Ka	1200	125	677.398
Z.578 K	800	80	298.960
Z.542 Kr	110	110	274.195
Z.97 Kr	140	140	401.730
Z.533 Kr	90	90	227.100
Z.30 N	100	280	743.550
Z.573 Kr	190	190	568.805
			3.297.008

DINSDAG 17 JULI 1979

Z.189 N	11	250	175	475.210
Z.575 Kr	9	90	90	281.320
Z.402 Kr	10	140	140	426.485
Z.481				109.600
				1.292.615

WOENSDAG 18 JULI 1979

Z.570 K	2	150	20	66.620
Z.484 N	10	100	200	348.600
Z.564 W	12	1000	80	542.890
Z.162 Ka	18	2000	250	1.344.635
Z.559 Kr	10	175	175	559.150
				2.861.895

DONDERDAG 19 JULI 1979

Z.516 Kr	11	110	110	404.360
Z.12 K	5	250	20	157.630
Z.16 K	12	1500	110	731.994

Z.321 W	12	1000	65	369.350
Z.574 N	11	100	210	461.560
				2.124.894

VRIJDAG 20 JULI 1979

Z.582 Kr	10	110	110	349.360
Z.307 Kr	10	150	150	467.310
Z.560 W	6	100	100	214.600
				1.031.270

MAANDAG 23 JULI 1979

Z.596	200	280	565.960
Z.55	250	10	142.330
Z.331	380	380	478.068
Z.465	800	70	451.430
Z.176	170	170	445.040
Z.576	350	180	508.990
Z.424	100	180	364.830
Z.519	500	210	701.130
Z.580	700	50	234.420
			3.892.198

DINSDAG 24 JULI 1979

Z.418 N	370	645.000
Z.569 Kr	130	586.520
Z.481 K	3	24.120
		1.255.640

WOENSDAG 25 JULI 1979

Z.196 N	12	500	940.690	
Z.427 Kr	5	20	102.990	
Z.128 Kr	10	160	688.160	
Z.69 W	11	270	500.750	
Z.506 W	10	1500	140	601.480
Z.568 W	9	600	70	258.490
				3.092.560

ZEEVAARTLIJNEN

OOSTENDE

DOVER/FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten

Uurtabel der overvaarten voor de week van 29 juli tot 4 augustus 1979.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 2.25 5.20 8.35 11.05 15.40 20.45

Op 30 juli 1979 en op 3 en 4 augustus 1979 bijkomende afvaart te 10.45

Op 29 juli 1979 en op 3 augustus 1979 bijkomende afvaart te 16.30

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 8.15 11.15 14.15 17.15 20.15 23.15

Op 30 en 31 juli 1979 en op 1, 2, 3 en 4 augustus 1979 bijkomende afvaart te 2.15

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 1.45 6.00

Op 31 juli en 1, 2, 3 en 4 augustus 1979 bijkomende afvaart te 3.45

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 1.00 10.40 12.40 16.45 en 19.45

Op 30 juli en op 3 en 4 augustus 1979 bijkomende afvaart te 16.15

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 0.20 3.20 9.20 12.20 15.20 18.20 21.20

Op 29 en 30 juli 1979 en op 4 augustus 1979 bijkomende afvaart te 1.30

Op 30 en 31 juli 1979 en op 1, 2, 3 en 4 augustus 1979 bijkomende afvaart te 6.20

Afvaarten uit Folkestone

Dagelijks te 19.00 23.30

Op 30 en 31 juli 1979 en op 1, 2 en 3 augustus 1979 bijkomende afvaart te 21.15

VIS ETEN IS

VERANTWOORD ETEN

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

Oostende Zeebrugge Oostende Zeebrugge Oostende Zeebrugge Nieuwpoort

23-7-79 23-7-79 24-7-79 24-7-79 25-7-79 25-7-79 23-7-79 25-7-79

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	23-7-79	23-7-79	24-7-79	24-7-79	25-7-79	25-7-79	23-7-79 25-7-79	
Tarbot : groot (123)	179-	190-208	-	190-	-	221-229	196-	258-
middel (123)	145-	144-159	-	154-164	-	166-179	150-	174-
Klein (123)	97	122-128	-	-	-	127-135	70	80-
Griet : groot (123)	113-	130-148	-	130-	-	-	140-	130-
middel (123)	105-	120-124	-	121-	-	-	-	-
Klein (123)	81	61-80	-	75-76	-	-	-	-
Schelvis : groot	41-45	-	-	-	26-39	-	-	-
middel	34-41	-	-	28-	-	-	-	-
Klein	17-20	-	-	19-	-	-	-	-
Heek : groot	33-46	-	-	-	-	37-61	-	-
middel	-	-	-	-	-	-	-	-
Klein	-	-	-	-	-	-	-	-
Lom	-	-	-	-	-	-	-	-
Leng	16-45	-	-	-	-	-	-	-
Rog (I)	-	-	-	-	-	-	-	-
Keilrog (123)	-	-	-	-	-	-	-	-
Rog (23)	-	-	-	-	54-58	76-77	60-64	72-
Tilten (23)	35-64	12-76	70-	-	-	60-66	54-56	60-
Scherpstaart (23)	-	65-	-	-	-	60-68	45-	55-
Halve mans (23)	42-56	60-62	-	-	-	56-58	-	-
Teelt (2)	-	56-61	-	-	-	54-56	-	-
Katrog (2)	-	56-58	-	-	-	28-34	-	-
Kabeljauw	14-16	26-30	-	70-	40-65	-	68-	80-94
Gul (groot)	53-56	-	50-62	50-55	45-	46-50	45-	46-
Gul (middel)	45-	44-48	45-	50-55	45-	46-50	36-	38-
Gul (klein)	36	42-44	36-	42-44	30-	36-49	34-	32-
Hozemondhamme	29-	38-39	29-	39-41	28-	33-36	25-	35-
Wijting : groot	83-152	-	-	-	-	-	45-48	50-
Klein	34-	34-36	-	34-36	-	28-34	27-32	24
Schar	18	18-20	-	16-17	-	16-22	-	-
Steenschol	14-	14-16	-	15-17	-	14-16	12-	14-
Zeehaai	20-78	60-70	65-85	83-	36-95	51-	-	-
Hondshaai	-	36-38	-	38-39	-	26-38	-	-
Doornhaai	1224	-	-	-	-	-	-	-
Pieterman	-	-	-	-	-	-	-	-
Makreel	-	-	-	-	-	-	-	-
Horsmakreel	-	-	-	-	-	-	-	-
Zeekeeft	-	-	-	-	-	-	-	-
Schaat	-	-	-	-	-	-	-	-
Zeebaars (klipvis)	-	-	-	-	-	-	-	-
Kongeraal	-	-	-	-	-	-	-	-
Schartong	-	-	-	-	-	-	-	-
Volle haring	-	-	-	-	-	-	-	-
Ijle haring	-	-	-	-	-	-	-	-
Haringshaai	-	-	-	-	-	-	-	-
Steenholk	-	-	-	-	-	-	-	-
Heilbot	-	-	-	-	-	-	-	-
Koolvis	-	-	-	-	-	-	-	-
Zeewolf	-	-	-	-	-	-	-	-
Pollak	33-46	-	40-52	-	34-52	-	-	-
Zonnevis	-	-	-	-	-	-	-	-
Koningsvis	-	-	-	-	-	-	-	-
Vlaswijting	-	-	-	-	-	-	-	-
Zeeduivel	-	-	-	-	-	-	-	-
Schotse schol	-	124-159	-	139-180	-	-	-	-
Zeehond	-	-	-	-	-	-	-	-
Bot	-	20-24	-	-	-	-	40-45	45-
Rode Poon (robaard)	-	-	-	-	-	-	14-	15-
Grauwe Poon (knorh.)	-	-	-	-	-	-	70-	85-
Rode Knorhaan	25-	20-25	-	24-	-	-	16-	18-
Posten	-	37-	-	-	-	-	60-	80-
Langoesten (midden)	-	13-16	-	13-14	-	13-15	-	-
(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

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

OVER DE KWALITEIT VAN LICHTGEZOUTEN HARING

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 18 juli werd aangevoerd : 170 kg. tong; 7 kisten tarbot en griet; 48 kisten kabeljauw; 13 kisten wijting; 126 kisten schol; 83 kisten schar; 16 kisten Varia.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. : Grote tong 19,99; Grootmiddel tong 19; kleinmiddel tong 16,84; tong één 15,98; tong twee 14,50.

Per 40 kg. : Tarbot 392-264; Griet 320-240; kabeljauw drie en vier 164; kabeljauw vijf 146-92; schol twee 150-128; schol drie 124-104; schol vier 78-71; wijting drie 88; Schar 57-31; Mulletts 434; Bot 26; Horsmakreel 47-45; rode poot 134-92.

Er werden de volgende besommingen gemaakt : KW 74 f 7.200; VD 20 f 1400; VD 54 f 4600; IJM 25 f 2000.

De besommingen van dinsdag 17 juli waren : UK 78 f 4000; UK 244 8800; IJM 18 f 10.000; IJM 25 f 2500.

Aan de donderdagmarkt van 19 juli werd aangevoerd : 1185 kg. tong; 29 kisten tarbot en griet; 246 kisten kabeljauw; 25 kisten schelvis; 356 kisten wijting; 340 kisten schol; 54 kisten schar; 14 kisten makreel; 18 kisten varia.

Prijzen in guldens : per 1 kg. : Grote tong 21,08-20,05; Grootmiddel tong 20-18,98; Kleinmiddel tong 18-17,76; tong één 17,30-16,78; tong twee 14,52-14,09; tarbot 12,52-11,36.

Per 40 kg. : Tarbot 344-232, griet 328-239; kabeljauw één en twee 152; kabeljauw drie 146-126; kabeljauw vier 128-112; kabeljauw vijf 132-80; schelvis drie 176-134; schelvis vier 102-74; schol één 126-108; schol twee 130-110; schol drie 106-82; schol vier 80-67; schar 57-25; wijting 77-46; makreel twee 84167; Bot 28; Mulletts 404-264; Horsmakreel 50; rode poot 100; pootjes 54.

Er werden de volgende besommingen gemaakt : KW 221 f 14.900; UK 18 f 20.500; UK 20 f 15.700; UK 135 en UK 145 f 10.000; UK 234 f 7.300; UK 279 f 7.300; VD 54 f 9.300; één kotter van Texel met f 16.600.

Aan de vrijdagmarkt werd aangevoerd : 5385 kg tong; 138 kisten tarbot en griet, 422 kisten kabeljauw; 11 kisten schelvis; 283 kisten wijting; 489 kisten schol; 101 kisten schar; 43 kisten makreel;

53 kisten varia.

Prijzen in guldens : per 1 kg. : grote tong 20,11-19,12; grootmiddel tong 18,90-18,10; kleinmiddel tong 15,91-15,54; tong één 14,97-14,57; tong twee 13,80-13,09; tarbot 12,63-11,60; heilbot 13,11.

Per 40 kg. : tarbot 12,63-11,60; griet 342-180; kabeljauw één 218; kabeljauw twee 210-154; kabeljauw drie 210-154; kabeljauw vier 160-128; kabeljauw vijf 152-120; kabeljauw vijf 124-92; schelvis drie 164; schelvis vier 134-100; schol één 132-104; schol twee 140-102; schol drie 114-94; schol vier 94-68; wijting drie 100-80; makreel twee 57-22; schar 52-32; mullets 514; rode poot twee 164; rode poot drie 134-100; bot 24; steenbol 77-67; horsmakreel 50; hammen met kop 134-92.

Er werden de volgende besommingen gemaakt : UK 78 f 1600; VD 54 f 4400; IJM 44 f 19.500; IJM 154 f 20.500; 10 kotters van Texel voor f 181.000.

Aan de maandagmarkt van 23 juli werd aangevoerd : 2470 kg tong; 210 kisten tarbot en griet; 676 kisten kabeljauw; 5 kisten koolvis; 52 kisten schelvis; 748 kisten wijting; 1820 kisten schol; 53 kisten schar; 37 kisten makreel; 117 kisten varia.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. : grote tong 20,04-19,29; groot middel tong 18,47-17,97; klein middel tong 16,96-16,33; tong één 16,64-15,72; tong twee 14,38-14,15; tarbot 13,22-12,25.

Per 40 kg. : tarbot 338-228; griet 336-228; kabeljauw één 210-120; kabeljauw twee 164-140; kabeljauw drie 144-114; kabeljauw vier 134-114; kabeljauw vijf 124-82; schelvis één 110; schelvis twee 112-74; schelvis drie 160-60; schelvis vier 100-72; schol één 114-102; schol twee 108-92; schol drie 94-80; schol vier 82-68; wijting drie 110-53; makreel één 72; makreel twee 34-24; schar 56-34; tong-schar 180-95; witte koolvis drie 130-124; haak 168-150; horsmakreel 42; pootjes 50; krab 45-36; hammen met kop 142-78; mullets 204-184.

VIS ETEN IS

VERANTWOORD ETEN

Als gevolg van het vangstverbod op haring uit de Noordzee voor de Nederlandse vissersschepen heeft de groene haringhandel de laatste paar jaar hoofdzakelijk met geïmporteerde haring moeten werken.

Dit heeft tot gevolg gehad dat de verwerkingswijze van deze haring, om tot een goed produkt te komen, is gewijzigd.

In het verleden werd de haring na de vangst direct gekaakt en licht gezouten. Na enkele dagen werd ze vervolgens aan boord of of aan de wal in kleinere verpakkingseenheden overgepakt en ingevroren. Op deze wijze ontstond een kwalitatief hoogwaardig produkt met een zeer goede houdbaarheid, waar we allen met heimwee aan terug denken.

Door het direct kaken ontbloede de haring goed, hetgeen resulteerde in blank visvlees. Er vormde zich voldoende pekelen om de haring van de zuurstof afgesloten te houden. Wanneer de vangst te groot was om direct te worden gezouten, dan werd de haring gekaakt en direct ingevroren. Na ontdooien aan de wal werd ze vervolgens gepekeld en verder verwerkt. Alhoewel dit tot een redelijk goed produkt leidde, was de kwaliteit toch iets minder dan met de eerdergenoemde werkwijze werd bereikt. De haring ontbloedt op deze wijze wel, doch door de wijze van pekelen alleen nat pekelen) zwelt de haring op. Het bloed is na het kaken aan boord merendeels weggelopen. Dit heeft misschien mede tot gevolg dat met het bloed ook rijpings-enzymen worden afgevoerd, waardoor deze haring vaak minder snel rijpt dan aan boord gekaakte en gezouten haring. Een en ander houdt in dat deze haring lange in de pekelen moet staan om op smaak te komen.

Een heel ander verhaal kan worden verteld over haring met een geringe enzym-activiteit en over haring die aan de wal wordt gekaakt, zijnde situaties waar we juist de laatste jaren mee worden geconfronteerd. Geringere enzym-activiteit is het gevolg van het feit dat de haring niet meer of veel minder voedsel tot zich neemt.

Al deze laatstgenoemde haring-varianten dienen langer in de pekelen te staan om beter door te rijpen. Het zou ook beter zijn deze haring enkele uren droog te zou-

ten (minimaal 8 uur) om zoveel mogelijk via het intrekken van het zout te te kunnen ontbloeden om ze daarna pas met pekelen af te vullen. Het spreekt vanzelf dat dit slechts met haring van goede kwaliteit kan gebeuren omdat, door slechte pekelvorming bij deze «Walkaak»-haring, ze gedurende enige uren aan de zuurstof wordt blootgesteld, hetgeen ranzigheid of gevolg kan hebben.

Dat ook de wijze van ontdooien van deze haring een grote invloed op de eindkwaliteit heeft, behoeft geen betoog. Naast het op de juiste wijze ontdooien in een ontdooi-installatie, afgesloten van de zuurstof bij een constante temperatuur, hetgeen we in de praktijk meer en meer zien, moet ook worden vastgesteld dat het «op zijn Jan boerenfluitjes» ontdooien nog veel wordt toegepast. Hierbij kan het voorkomen dat haring binnen 24 uur of meer ontdooit aan de lufth van 20° C en hoger wordt; blootgesteld. Hoewel deze haring ogenschijnlijk nog alleszins redelijk is op het moment dat ze wordt gepakt, is er een aanzet tot kwaliteits-achteruitgang gegeven. Het is de handelaar die verkoopt die de effecten gaat merken. Wat kan de verkoper nu nog doen ?

VERWACHTINGEN

VRIJDAG
NOORDZEE : O.134-O.118 600 bennen
Z.209-Z.509 530 bennen

MAANDAG
LJSLAND : O.318 1300 bennen
50 kabeljauw plus gul; 30 kools; 1200 bonen; 20 Schotse schol; 20 varia
O.81 1200 bennen
50 kabeljauw plus gul; 125 kools; 925 bonen
50 Schotse schol; 25 leng; 25 varia

NOORDZEE : O.127-O.303; O.274-O.232; N.708-N.709
KANAAL : Z.499

DINSDAG :
NOORDZEE : N.752-O.306

WOENSDAG :
N.736