GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke

het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPERING DER VISNIJVERHEDEN

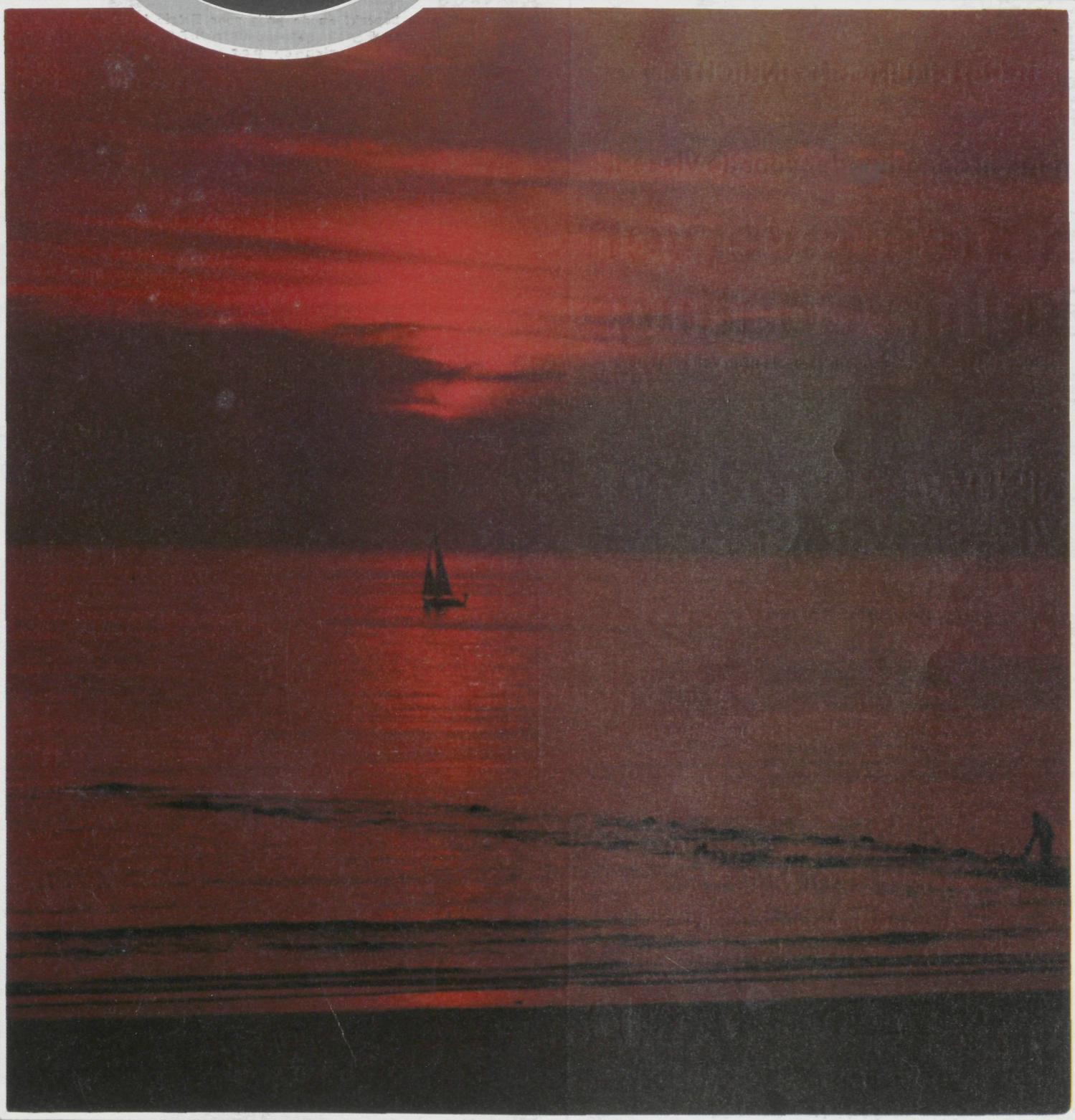


FOTO ROLAND

VRIJDAG 21 MAART 1980 — PRIJS 50 F. — NR. 11 — 47e JAAR VERSCHIJNT WEKELIJKS

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
TEL. (059) 32 08 21

★

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)
(7772V)

De Belgisch Nederlands Zeemansalmanak 1980

De 42e jaargang van dit belangrijk werk, is verkrijgbaar :

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

De oplage is beperkt en de prijs voor België is vastgesteld op 900 fr., waaraan dient bijgevoegd 45 fr. B.T.W. en 75 fr. aan verzendingskosten te storten op p.c.r. nr.000-0418987-44 van het «Nieuwsblad van de Kust», H. Baelskaai 30, 8400 Oostende. De B.T.W. is niet verschuldigd voor schepen en voor bestellingen in het buitenland.

b) de bestellingen voor Nederland moeten voortaan geschieden bij B.V. IJmuiden Stores, postbus 207, Trawlerkade 44, 1970 AE IJmuiden, tel. 02550-19122, telex 41664.

Verkoopadressen in Nederland :
- — Visserij cooperaties en scheepsbenodigdhedenhandelaren gevestigd in de visserijhavens.
- — Nautische speciaalzaken.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

NIEUWE LIJST VOOR VISSERSVAARTUIGEN

Ook de nieuwe lijst voor Vissersvaartuigen verbeterd tot einde november is verschenen en alleen verkrijgbaar voor handels- en industriële firma's.

Daarin komen alle kenmerken van de Belgische vissersvaartuigen voor met het adres en het telefoonnummer van de reder. Het werkje dat ook een lijst opgeeft van de scheepswerven waar die vaartuigen gebouwd zijn, is verkrijgbaar tegen de prijs van 200 fr. (BTW inbegrepen) mits voorafgaandelijke storting op p.c.r. 000-0418987-44 van Het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

REDERS en VISSERS,
voor uw
SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING
wendt U in volle vertrouwen tot de
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE — Tel. 32.11.01

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE
tel. (050) 54 41 17 - 54 41 92
— volledig en deskundig advies en bijstand —

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK
Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

— HET KOUDSTE
— HET BEST BEWERKBAAR
(8224V)

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

het visserijblad

Vrijdag 21 maart - Nr. 11

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

Subsidiëring nieuwbouw van vissersvaartuigen en steun van hogere overheid

Langs alle kanten wordt er door in nood zijnde bedrijven, dikwijls slecht uitgebaat, beroep gedaan op de Staat om de werkgelegenheid zoveel mogelijk op peil te houden en aan te moedigen. Vooral de grote multinationals veelal in het nauw gedreven door zware exploitatiekosten welke in de eerste plaats de lonen en sociale lasten vertegenwoordigen, doen meer en meer beroep op Staatssteun.

Te lichtzinnig wordt toegegeven aan syndikale eisen, maar ook bedreigingen te zullen sluiten, zich failliet te laten verklaren, naar de vreemde uit te wijken, enz. Als men dan de wijze bestudeert, waarop de leiders van sommige multi nationals de zaken in het verleden maar al te gemakkelijk hebben opgenomen, dan is men niet verwonderd, dat velen nu over de kop gaan nu looneisen, sociale lasten en ingevoerde grondstoffen, de zaken zeer moeilijk maken.

Dit kan men over het algemeen niet zeggen van de kleine Middenstanders aan wie vadertje Staat het te danken heeft, dat er nog niet meer werkloosheid tot stand komt.

Honderden miljarden werden te gemakkelijk aan sommige slecht beheerde bedrijven als steun gegeven zonder de minste vaste waarborgen om verschillenden van hen achteraf tenslotte toch te zien failliet gaan of hun zaak te zien sluiten waar de middenstanders zelf hun plan moeten trekken.

EN DE VISSERIJ ?

Op een paar uitzonderingen misschien na, kan dat van het visserijbedrijf en in het bijzonder van onze reders niet gezegd worden die, bij de aankoop of de bouw van een schip met have en goed borg stonden en waar het nodig bleek, met deze van vader en moeder of andere familieleden er bij betrokken, om de door de NMKN geleende gelden met Staatssteun, praktisch volgens bestaande kontrakten regelmatig te kunnen terug betalen. Zoals wij reeds schreven, kent de visserij nochtans «ups and downs» en werd in het verleden daaraan te weinig aandacht verleend in zoverre, dat van de meer dan 400 vaartuigen welke wij in 1946 nog bezaten, de vloot tot ongeveer de helft is herleid tengevolge van allerlei redenen en ook het gebrek aan een doelmatige visserijpolitiek. Dit had voor gevolg het verloren gaan van de meeste van onze scheepswerven, het achteruitboeren van het aantal vissers, het teloor gaan van talrijke visrokerijen, inleggerijen en zelfs verschillende bestaande visconservenfabrieken, die tengevolge van het inkrimpen van onze vloot, meer en meer op het buitenland aangewezen werden, waar zij daar zelf concurrencieel zo benadeeld werden, dat zij er tenslotte bijna allen het bijltje hebben moeten bij neerleggen.

Onze visserij was in de laatste jaren tengevolge van gebrek aan motorisering, zo ziek geworden, dat alleen de havens van Zeebrugge en Nieuwpoort er gedeeltelijk konden aan weerstaan en dank zij een sterke familiegeest stand hielden.

Maar wat geen stand hield, was de modernisering van onze vloot, want buiten enkele vaartuigen in het buitenland gekocht, kon van aangroei en nog minder van modernisering gesproken worden.

DE STEUN VAN DE OVERHEID

Zoals wij hierboven hebben aangetoond, is het nochtans een feit, dat de Belgische reders steeds hun financiële verplichtingen hebben nageleefd en eens zij het niet meer aankonden, liever hun oud schip verkochten om have en goed veil te houden en alle schuldeisers te voldoen. Want thans aan nieuwbouw en modernisering doen, hoe zorgzaam en bestudeerd ook, vergt enorme kapitalen.

Nochtans telt onze vloot op de 218 bestaande eenheden er 45 die meer dan 25 jaar oud zijn, 21 meer dan 20 jaar en 69 meer dan 15 jaar, 't zij 135 eenheden waarvan mag verwacht, dat men in hun

(Vervolg blz. 2)

Het Instituut voor Veterinaire Keuring

Bedrijfsraad voor Zeevisserij over het hoofd gezien of schandelijke miskenning

Zoals in onze uitgave van 7 maart reeds weergegeven, werd er bij de senaatsbesprekingen voor de oprichting van een Instituut voor Veterinaire Keuring» geen inspraak gehouden met de Bedrijfsraad voor Visserij, niettegenstaande dit Instituut eveneens en als de enige bevoegde instelling mag aanzien worden, die de visserijsektor bestrijkt. Het is begrijpelijk dat één en ander zeker niet in dank aangenomen werd door de leden van de Bedrijfsraad waarvan hun instelling totaal genegeerd werd. Anderzijds werd er wel door het sekretariaat van de Bedrijfsraad een korte samenvatting opgesteld van het 70 bladzijden telllende dokument van de Senaatskommissie, die er zelf acht zittingen heeft moeten over doen, vanwege het kompleks karakter. In elk geval, zal bij het goedkeuren van de wet, het Ministerie van Volksgezondheid een ambtenarij rijker geworden zijn, hetgeen van uit het standpunt van de ambtenarij, terug zo breed mogelijk zal uitgesponnen worden.

In feite gaat het hier om het oprichten van een Instituut voor Veterinaire Keuring, maar men maakt er gebruik van om vroegere tekorten in de wet, die in feite niets te zien hebben met de oprichting van dit Instituut, meteen goed te maken. Had men dan ook van deze gelegenheid gebruik gemaakt om beschikkingen in de bestaande wetgeving te schrappen waarvan het gebleken is, dat ze op de visserij niet toepasselijk zijn in de praktijk, zou het toch beter overgekomen zijn. Vermits er anderzijds toch ook wel eens over de vis gesproken wordt, had men voor deze sektor zeker wel de Bedrijfsraad voor de Visserij in de besprekingen kunnen betrekken. Ook wordt er niet gewezen op het K.B. van 21 juni 1979 waardoor de toepassing van de Wet niet meer van kracht is voor intercommunautaire transacties. Weliswaar is deze beperkt tot vlees, maar alles laat vermoeden dat dit straks ook zal gelden voor vis. Ook in dit verband is er echter een uitspraak van een rechtbank te verwachten.

Waar echter niet genoeg aandacht aan wordt besteed en in het bijzonder van belang voor de verwerkende visindustrie, is het bijvoegen aan het K.B. van 30 april 1976, van een art 6 bis inzake het «merken» waarbij dit werk nu door de eigenaar van de produkten moet worden gedaan onder de verantwoordelijkheid van de keurder. Men spreekt hier wel over de slachthuizen dus over de vleessektor, maar ook de vissektor blijft er bij betrokken. Inderdaad, in het art. 2 van het K.B. van 30 april lezen we onder de rubriek «invoer» dat na onderzoek door de, met het sanitair toezicht belaste dierenarts, deze een keurmerk aanbrengt, terwijl art. 2 van het Ministerieel Besluit van 29 november het begrip vervolledigt door te zeggen dat dientengevolge vis op iedere kleinste verpakking wordt vermerkt. Voor dit zeer omslachtig werk zit de financiële vergoeding vervat in de keuringsrechten. Het is een dergelijk omslachtig werk, dat in de praktijk niet uitvoerbaar is gebleken en dat ook doorgaans niet uitgevoerd werd. Nu zal het echter, onder druk van sancties, overgelaten worden aan de bedrijven die voor dit onoverkomelijk omslachtig werk zullen moeten opdraaien, terwijl zij er zullen blijven voor betalen in het nu bestaande heffingstarief.

Wat nu de financieringsmodalitieten voor dit Instituut betreft, heeft men hiervoor verschillende mogelijkheden voorzien, waaronder deze dat «aanpasbare heffingen» er zullen voor instaan. Het is duidelijk dat men de heffingen zal aanpassen en de ganse financiële last op de nek van het bedrijf zal leggen. Wat dacht men wel, de ambtenarij is er om te presteren voor hun onbekwaamheid..... en betaald te worden, hetzij door het bedrijf, hetzij door Honoré gepluimd. Ondertussen kan het bedrijf gelukkig zijn met een legertje ambtenaren dat..... dit bedrijf zal beschermen (?) en zwaar doen betalen, vooral dan gemeten aan het werkelijk nut dat de sanitaire maatregelen van de laatste tijd opgebracht hebben en dat deze die men voor de toekomst zal legaliseren, in de praktijk zullen hebben. Ons komt het eerder voor dat

(Vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

Subsidiëring nieuwbouw

vervanging moet voorzien, willen wij met de huidige technische vereisten en modernisatie rekening houden. De type schepen van 27 meter in 1962 gebouwd welk toen maximum 4 à 5 miljoen kostten, kunnen nu beneden de 35 miljoen niet in de vaart gebracht.

Dit betekent dat zij die zich daaraan begeven minstens zelf over een eigen kapitaal van zes miljoen frank moeten beschikken en dan mag men niet spreken over het bouwen van schepen van het type van 29 à 32 meter om een lonende visserij op het Kanaal en de Ierse Zee te gaan beoefenen, nu de brandstofprijzen een ramp worden.

Deze schepen kosten nu reeds 45 miljoen frank en vergen een eigen kapitaal en een ultra moderne uitrusting, wil men ze vooral de eerste jaren renderend maken.

DE OVERHEIDSSTEUN

Het is in deze omstandigheden zoals wij het reeds in voorgaande nummers hebben geschreven en ter gelegenheid van de doop van schepen hebben herhaald, dat de beredeneerde tussenkomst van de hogere overheid in 1978 en 1979 een groot geluk mag genoemd en aanleiding is geweest de toekomst hoopvol tegemoet te durven zien. Maar, naast de 80 à 85 t.h. voorschotten van het NMKN, de tussenkomst van de Staat in de intresten, waardoor deze tot maximum 3 t.h. kunnen herleid, de aanmoediging van jonge schippers en motoristen, is het een feit, dat de eerste vijf jaren zeer zwaar zullen wegen op een uitbating en een bijkomende steun noodzakelijk zal zijn om het hoofd te kunnen bieden aan de zware last welke de reders zullen te dragen hebben.

DE PROVINCIALE STEUN

Het is een feit, dat de provincie West Vlaanderen in veel opzichten reeds is tussengekomen voor steun van de landbouw en andere bedrijven.

Tot op heden was daarvan weinig te merken voor de visserij en heeft ook een goede wind hier doen inzien, dat onze visserij niet mag teloor gaan.

Zij stelt rechtstreeks 20 à 30.000 mensen aan de kust te werk.

De scheepsbouwbedrijven verdwenen de ene na de andere. En straks zouden wij zelfs voor herstellingen op het binnen- of buitenland zijn aangewezen.

En dan spreken wij niet van het tekort aan visaanvoer, welke voor meer dan de helft van het verbruik nog dient ingevoerd, in acht nemend, dat vis een bij uitstek gezond voedsel is, welke overal boven vlees voorgestaan wordt en vers of in om het even welke vorm aangeboden, een lievelingskost mag genoemd.

De Provincieraad en in het bijzonder de Bestendige Deputatie, waar thans een jonge bestendige depute, de visserij in zijn bevoegdheid heeft, heeft onlangs een ontwerp van Provinciale premie besproken.

Het wordt naar wij vernomen hebben, geamendeerd door de heer schepen Dumarey van Oostende tevens lid van de provincieraad.

Gezien de onbegrijpelijke en verkeerde stellingname van de Rederscentrale in deze aangelegenheid, hebben wij gemeend in ons volgend nummer het ontwerp van de provincie en het amendement Dumarey te moeten bespreken, opdat hier geen onvergeeflijke fout zou begaan worden, waardoor de reders waarvan de nieuwbouw in 1980 in de vaart komt, niet zouden benadeeld worden.

— P. Vandenberghe

(Vervolg van blz. 1)

Bedrijfsraad voor Zeevisserij

men, eerst via een achterpoortje, de dierenartsen in de viskeuring binnengeloodst heeft om er naderhand een vet ambtenarenkorps van te maken ten koste van het bedrijf. Het is immers zo, dat men het met een Frans spreekwoord mag zeggen «l'appétit vient en mangeant».

Hoe groter een ambtenarenkorps, hoe meer generaals en kolonels, bevorderingen en mogelijkheden.

Om nogmaals tot Frankrijk terug te keren, zegde men daar lange tijd terug reeds : «on sème des impôts et on récolte des fonctionnaires». In dit beddetje zijn we intussen dieper ziek geworden dan in Frankrijk en de ons omliggende landen. Zou het ons nog kunnen troosten als we een gewezen en een huidige eerste-minister horen zeggen, dat men in België de grens van de belastingsheffingen bereikt heeft ?

Maar wat doen zij om daaraan te verhelpen ?

In ieder geval niet de grens van de uitbreiding van ons ambtenarenkorps.

Visserijscholen moeten beroepsscholen blijven

Sinds zekere tijd is er een kleine deining ontstaan nopens het veranderen van het zeevisserijonderwijs in een soort middelbare scholen van waaruit de afgestudeerden verder hogere studies zouden kunnen aanvatten. In elk onderwijs zou dit plan prachtig te verwezenlijken zijn, moest dit niet het zeevisserijonderwijs zijn, met al zijn specifieke technische en praktische opleidingen.

Daar waar onze toekomstige vissers zeer ernstig technisch en praktisch dienen onderlegd te zijn in wat zij voor het later beroep zullen nodig hebben, is het nodig er geen aardrijkskundigen en geschiedkundigen van te maken om het vaartuig en het vele kapitaal welke hen door de reder is toevertrouwd, op een degelijke manier te kunnen leiden en veilig door de zee te kunnen loodsen om ons dan het smakelijk poosje vis te kunnen bezorgen. Enkel een echte visserijschool, die naam waardig, kan voor de verdere opleiding blijven zorgen en dat doen heden de meeste visserijscholen wel, elk op zijn eigen manier. Leerplannen werden reeds vroeger door een speciale kommissie Boels uitgewerkt en goed bevonden.

Waarom nu al deze haast en vlugge beslissingen afdwingen door enkele personen ? Om van een secundaire technische gespecialiseerde school een soort middelbare school te maken ? Fout, en nog eens fout.

De opleiding te verbeteren ? Goed, doch niet door allerlei onnodige leerkennis te pompen welke helemaal niet nodig is voor een zeevarende. Wie naar de visserijschool trekt, heeft reeds een bepaalde richting gekozen, die niet zoals velen wel beweren, een eindpunt blijkt te zijn ! Die jongens hebben vrijwel indien ze de handen uit de mouwen willen steken, zekerheid aan werk te geraken. Wie kan dit nu nog zeggen ? En daarom moeten ze nog niet «geleerd» zijn zoals velen wel steeds plegen te denken. Kiezen de jongens de zee niet (visserij, RMT, zeevaartpolitie, enz.) dan zijn zij steeds goed voorbereid om bij de Zeemacht, de spoorwegen e.d. hun brood te vinden. Dat ze niet voor dokter zullen studeren, spreekt vanzelf, doch daarvoor zijn andere richtingen te kiezen.

Het is immers een onloochenbaar feit dat jonge en oudere vissers op onze staatspaket- en loodsboten zonder te spreken van de Zeemacht, baggerboten, enz., de knapste zeelui uitmaken.

Waar wel dient aan geschaafd te worden, is de huidige vorm van het visserijonderwijs. Deze met alle mogelijke middelen verbeteren, zodat de sociale promotie volledig kan uitgewerkt worden, is een dringende noodzakelijkheid. Dekwerk in het programma der motoristen kan ingeschakeld worden, de studies bij de verlenging der leerplicht kunnen uitgebreid worden op gebied van de zeevaart en visserij (navigatie en motorenleer). Vier jaar lagere secundaire studies welke dan kunnen afgerond worden met het getuigschrift A3 en alle verdere getuigschriften en brevetten ter zeevisserij, zullen wel zorgen, dat de jongens die de visserijscholen uitdoen, wel een waardige plaats in de maatschappij zullen blijven bekleden. Ook aan de specialisatie, en hierbij bedoelen we de bijscholing tot schippers 1e en 2de klasse, kan een vaste richting en organisatie in het leerplan gegeven worden. Veel hangt heden wel af van de vrijwillige inspanningen van de specialisatieleraars welke in hun vrije uren en in een paar maanden tijd de adulten weten op te werken tot een niveau welke gerust kan concureren met andere hogere scholen.

EN WAT MET HET PERSONEEL VAN DEZE SCHOLEN ?

Vele van deze mensen hebben hun leven veil voor hun vak en spannen zich terdege in. Zullen deze mensen in de kou gezet worden omdat de nieuwe «middelbare» school enkel regenten en licentiaten, die niets afweten van vis en schip, wil caseren ?

En wat met de verdere heraanstelling-, bevorderings- en andere kansen van het huidig personeel ? Alleszins moeten hierover besprekingen gevoerd worden, vooraleer zo vlug en ondoordacht het gehele onderwijs op zijn kop te zetten zoals bij de invoering van het VSO in het middelbaar onderwijs is gebeurd. Daar is men nog steeds de knoop aan het ontwarren ! Hiermee zijn onze vissers niet gediend ! Geen palabers doch degelijke beroepsmensen er van maken zoals heden, mensen die overal gevraagd en gegeerd worden, dat is het wat de visserij beoogt en zij die er dagelijks in en rond hun bedrijf mee kontakt hebben.

Er roert opnieuw iets verkeerd. We mogen als mens die meer dan vijftig jaar in het bedrijf staat en zelf als onderwijzer het leven is ingetreden, deze zaak niet uit het oog verliezen. We zullen eventuele geinteresseerden blijven inlichten over de stand van zaken en de determinatie in ons onderwijs niet aanvaarden. Het ware een ramp voor de visserij zelf. Daarbij mogen de bekwaamheidsexamens van het Ministerie van Verkeerswezen niet gebannen worden uit het programma van onze jongens, examens die leiden tot begerenswaardige getuigschriften en brevetten.

Verkeerswezen legde steeds nadruk op de beroepskennis en het is enkel dat wat voor onze vissers, reders en visserijgespecialiseerden telt. Dat de oningewijden die het anders willen, zich dat wel in het hoofd prenten. Dit weze gezegd van iemand die zelf in het onderwijs heeft gestaan en bij jarenlange ondervinding van wat het bedrijf is en nodig heeft om onze visserij in leven te houden.

P. Vandenberghe.

DE VISKEURRECHTEN TEN LASTE VAN DE KOPERS IN DE NIEUWE WET

In de nieuwe wet op de oprichting van een Instituut voor Veterinare Keuring zouden de viskeurrechten ten laste vallen van de kopers. Aldus zou de nieuwe wet, deze van 15 april 1965 ter zake amenderen en veranderen, hetgeen wel mogelijk is bij nieuwe wet. Dit is trouwens hetgeen wij zelf reeds vanaf het verschijnen van het K.B van 30 april 1976 niet opgehouden hebben te verklaren. nl. dat geen K.B. de betaling van de viskeurrechten kon doen afschuiven naar de kopers toe omdat een uitvoeringsbesluit de wet niet kon op haar kop zetten. Kunst- en vliegwerk van uit een bepaalde ministeriële dienst heeft slechts aanleiding gegeven tot een hopeloze poespas waarbij de steuen Oostende, Nieuwpoort en Brugge nu met de gebakken peren blijven zitten.

Nochtans is dit nog altijd niet voor morgen omdat de nieuwe wet eerst nog door beide Kamers dient goedgekeurd te worden en dan het Staatsblad dient verschenen te zijn. Hierop zullen dan nog heel wat uitvoeringsbesluiten dienen genomen te worden onder vorm van K.B. en of Ministeriële Besluiten. Ondertussen zal er een oplossing dienen te komen voor de betaling van de viskeurrechten waarvan thans algemeen aangenomen wordt, dat deze niet zullen moeten gedragen worden door de kopers, maar, en dit nog altijd volgens de kaderwet van 1965, door de eigenaars van de dieren op het ogenblik van de keuring, dat wil zeggen, door de reders. Toch zijn we overtuigd dat de stedelijke vismijnen nog altijd de kat uit de boom zullen blijven kijken, tot het zwart op wit zal blijken, bij monde van een uitspraak van de rechtbank, door wie de viskeurrechten zullen moeten geind worden. Indien dit zo uitvalt, dan vragen we ons af hoe Nieuwpoort en Brugge, de reeds geinde (weliswaar onder voorbehoud door de kopers) maar toch reeds doorbetaalde rechten, zullen rekupereren. Inderdaad staat het nu reeds onomstotelijk vast dat de kopers deze rechten, desnoods bij middel van een procedure zullen terugeisen.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

UIT TER HAND TE KOOP WEGENS FALING

N.710 «Scorlaine James», houten Kust- en Westvisser, gebouwd op de werf Hillebrant in 1957 en voorzien van een motor Caterpillar van 240 PK van het jaar 1972. Bruto ton 56,81; netto 14,04.

Het schip en de motor hebben pas een volledige revisie ondergaan.
Een jonge schipper of gediplomeerd motorist, die nog geen reder is geweest, kan bij aankoop, van de VOZOR likwidatie gelden, een tussenkomst van 25 t.h. genieten als aanmoedigingspremie.
Voor de voorwaarden moet men zich wenden tot de curator, Yvan Heughebaert, Zuidstraat 22 te Veurne.
Voor bezichtiging van het schip kan men zich wenden tot de werkhuizen S.C.A.P., Vismijnlaan Oostende. Tel. (059) 32.39.79.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

De jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart was in feite een unicum; op de rol niet minder dan zeven beslissingen en... het ging hem stuk voor stuk over overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel. Bij afwezigheid van rijkskommissaris Bentein — op buitenlandse missie — nam de heer Pluymers het ambt van rijkskommissaris waar. Onderstaande de boosdoeners op een rijtje :

— schipper Gilbert Vercoutter van de Z.597 werd 1 keer in overtreding genomen; hij liep toen scheve koers over een afstand van ongeveer 7 mijl en dat is voor de Raad een schorsing van zijn schippersbrevet gedurende drie dagen waard;

— schipper Coussaert Maurice van de O.303 liep wat langer foute koers; met name 8,5 mijl maar omdat de overtreding niet zo flagrant was komt hij er met een vermaning van af;

— ook schipper Faict Nicolaas van de N.736 lag in een knoop met het verkeersscheidingsstelsel; 7 mijl duurde zijn scheve koers en dat kost hem een vermaning;

— volgende in de rij is schipper Marcel Verhamme van de Z.38; omdat hij 11 mijl een niet reglementaire koers stuurde krijgt ook hij een vermaning aangesmeerd;

— schipper Goudsmit Robert is een serieuser baasje; tot vier keer toe werd hij in overtreding genomen op verschillende tijdstippen. In totaal liep zijn treiler 42 mijl buiten de voorgeschreven koersrichting en dat is volgens de Raad drie dagen schorsing van zijn schippersbrevet waard;

— schipper Cockaert Marcel is ook al geen amateur meer; drie overtredingen voor in totaal 34 mijl kromme koers kosten hem een schorsing van zijn schippersbrevet gedurende twee dagen;

— tenslotte is er nog schipper Desaever Marcel die met zijn N.705 één overtreding beging; een vermaning kost hem dat.

STRENGERE SANKTIES MOGELIJK TEGEN NEDERLANDSE OVERTREDERS VAN DE TWAALFMIJLSZONE

Het tongenseizoen in de kustwateren is nakend en dat gaat per traditie gepaard met enige tumult in onze visserijmiddens. Men bekijkt het al van vroeger met een vies oog dat de Nederlanders zich helemaal niet storen aan de bestaande reglementering en parmantig binnen de 12-mijls zone de tong komen weghalen; stropersdaden die onze eigen vissers natuurlijk kwaad bloed zetten maar..... wat doe je eraan.

Eenheden van de Zeemacht, die bij wet wel bevoegdheid kregen om tegen de overtreders procesverbaal op te maken, traden wel op maar de ganse administratieve rompslomp haalde bitter weinig uit; de sancties waren zeg maar onbestaande. Daar lijkt nu toch wel verandering in te komen want de overheid heeft opdracht gegeven om uitermate streng op te treden tegen de Nederlandse boosdoeners. De overtreders zullen moeten opgeleid worden naar een Belgische haven en dat met alle mogelijke middelen die ter beschikking staan; desnoods dus met geweld en als wij dat willen uitbreiden komt men bij... boordgeschut. Nu willen wij de zaak niet opschroeven; zo ver zal het heus niet komen maar nogmaals, het kan tot serieuze evenementen leiden.

Straks — dat is eind maart — is het zo ver. Dan zullen de Nederlandse kotters weer massaal in onze buurten opereren, jagend op tong. Bij wet moet dat buiten de kustwateren, met name dus de twaalfmijl-zone gebeuren, maar het is per traditie een feit dat de Nederlandse vissers zich daar niet aan storen. Reglementair is de twaalfmijlszone verboden voor vaartuigen van méér dan 300 PK of 50 brutoton. Die vaartuigen zijn taboe voor bewuste zone maar de Nederlandse «vrienden» gaan niettemin over de streep en halen ijverig de met tong gevulde netten aan boord. Dat mag dus niet en dat weet ook de Zeeuwse vissersvereniging «Ons Belang» te Breskens. Die bestuursmensen hebben op een zeer recente ledenvergadering de vissers verwittigd en een zeer duidelijke waarschuwing laten horen: de bevelvoerder van een Belgisch visserijwachtschip mag alle middelen gebruiken om de overtreders op te leiden en naar een Belgische vissershaven over te brengen waar zware sancties en boeten zullen volgen.

Ook vorig jaar werd een gemeenschappelijke actie tussen de Zeevaartpolitie en de Zeemacht op touw gezet en toen werden Nederlandse treilers in overtreding genomen. De processen-verbaal die nadien naar de Nederlandse instanties werden verstuurd kregen een vaak redikuul aandoende straf voor gevolg. Alles beperkte zich tot symbolische sankties.

xxx

Nu wil men zelf het recht in handen nemen. Vorig jaar waren de Belgische autoriteiten nauwelijks bij machte iets te doen omdat de aanwezigheid van een zeevaartagent aan boord van de Zeemachteenheden vereist was. Nu krijgen de officieren van de Zeemacht zelf de bevoegdheid om zelf processen-verbaal op te stellen. Een in overtreding genomen vaartuig zal dus prompt opgeleid worden naar een van onze vissershavens terwijl het er ook naar uit ziet dat inderhaast de twaalfmijlszone uitvluchten niet langer een haalbare kaart is. Men kan, als men de reglementering naar de letter toepast, kanonschoten richten voor de boeg van het vluchtende vaartuig om dit tot stoppen te brengen.

Wij herhalen het, het lijkt allemaal een beetje ver gezocht maar, het kan best het ideale afschrikmiddel zijn om de Nederlandse vissers buiten onze twaalfsmijlzone te houden zodat onze eigen vissers — terecht — een zekere vorm van verantwoorde afgunst naast zich zouden kunnen leggen.

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

Diamanten jubileum Neyts-Haezebroeck

Woensdag 12 maart jl. had dus, zoals we in ons nummer van 7 maart aankondigden, het 60-jarig huwelijksjubileum plaats van Theodoor Neyts en Germaine Haezebroeck. Na een plechtige dankmis in de St Antoniuskerk te Heist was er receptie in Old Fisher Benevens familieleden en talrijke vrienden was het voltallig schepenkollege aanwezig met de stadssekretaris, E.H. Corneillie, Mevr. Manu Desutter, ere-burgemeester Dr E. Mattelaer en feestleider M. De Keyser.

Burgemeester L. Lippens, verhinderd zijnde, was het Schepen K. De Grauwe die de gelegenheidstoespraak hield, het telegram van de koning voorlas en de geschenken van de stad overhandigde. Zeer luimig en vriendschappelijk, als geboren Heistenaar, sprak hij Germaine en Theodoor toe. Hij hing ons een retrospectief beeld op van Theodoor's leven, als visser, als mens, en als nageslachtbezorger, nl. 6 kinderen, 13 kleinkinderen en 13 achterkleinkinderen.

Wij hielden inmiddels met Leopold Neyts, oudste zoon van Theodoor en die 4 kinderen heeft, een aangenaam keveltje. Terloops vertelde hij ons dat wij vóór 14 dagen in het gesprek dat wij met zijn vader hadden, en eveneens in ons blad verscheen, vergeten hadden te vermelden, toen de familie Neyts in 1914 naar Holland vluchtte, hij bij schipper Brinkman uit Stellendam terecht kwam en de ganse oorlog op diens grote logger had gevaren. Daardoor zijn tussen beide families intense vriendschappelijke betrekkingen ontstaan, en alle kinderen regelmatig bij de familie Neyts op bezoek kwamen in zoverre dat over enkele weken de 2 achterkleinkinderen Brinkman terug Heist zullen aandoen .

Toen wij, vertelde hij nog verder, in 1940 naar Boulogne zijn gevlucht, werd de H.76 door de Franse marine aangeslagen en m'n familie naar Salignac overgebracht Ik bleef alleen aan boord en na allerlei tegenkomsten kon ik uiteindelijk mijn familie in het verre dorpje terug opzoeken. Het was Maurits Pierlot als convoyeur en de chauffeur Jimmy die ons en nog vele andere Heistenaars op het eind van september 1940 terug naar ons geboortedorp brachten, waarvoor wij hun beiden hartelijk dankbaar waren. Jammer genoeg waren onze 2 vaartuigen in Engeland, maar uiteindelijk kreeg ik dan toch vaart op de H.1, van mijn oom, om de Noordzee te bevaren.

Op dat ogenblik kwam de medepastoor van Heist die zich met astrologie onledig houdt ons de hand drukken. «Ja» ging Leopold dan verder, «Mijnheer Pastoor weet wel dat ik ook van de sterren hou» al lachend «want ieder vaartuig waarvan ik eigenaar werd draagt de naam van een ster; de Saturnus, de Mercurius, de Venus en nu is er een nieuwe in de maak die insgelijks Saturnus zal heten. Toen we hem vroegen hoe het zijn kinderen ging, begon hij op te sommen: «Onze Norbert is aspirant-schipper 2e en 1e klas; dan komt onze Johnny ook als aspirant schipper 2e en 1e klas en machinist op vaartuigen van 270 tot 500 PK. Tussenin was er nog onze dochter Christel die nu 22 jaar is en reeds een dochtertje heeft en dan uiteindelijk hebben we onze Rudy, aspirant-schipper en machinist op vaartuigen van 270 à 500 PK. U ziet» eindigde hij olijk weg «dat het vissersras nog niet zal ophouden te bestaan».

Ondertussen waren onze kelen poeierdroog geworden en konden we ons beiden te goed doen aan een sprankelend glaasje schuimwijn. «Wij verwachten u wel eens bij gelegenheid op bezoek, want ik zou nog uren over de visserij kunnen spreken. Wij wensten dan Leopold tot wederziens op de doop van de Saturnus II.

Het feest ging verder. We namen afscheid van vriend Theodoor en zijn nog flinke vrouw en wensten hun over 5 jaar terug te zien bij hun briljanten bruiloft in dezelfde staat van gezondheid van heden. «'t Is niet meer zo lange», antwoordde Theodoor «we gaan wieder dat ook nog trachten te schavelen...!»

Onze beide bladen, Direkteur P. Vandenberghe en ondergetekende wensen aan beide jubilarissen en hun familie een hartelijk proficiat.

GROSHART OSCAR.



De familie Neyts - Haezebroeck, omringd door vele familieleden en genodigden tijdens de ontvangst naar aanleiding van hun diamanten jubileum.

TANKSCHIP BREEKT IN TWEE STUKKEN VOOR BRETOENSE KUST

VIER VERDRONKEN, VIER VERMISTEN

Voor de zoveelste maal beleefde men vóór de Bretoense kust en meer speciaal op 30 mijl N.E. van het eilandje Batz, een tankerdrama waarbij waarschijnlijk acht bemanningsleden het leven verloren en de Franse kusten voor de zoveelste maal door zware olieprodukten bezoedeld werden. Een drama op zee en een drama te land en terug met tankschip. Het gaat hier om de tanker „Tanio" uit Madagascar met een lengte van 192 m. en 28 duizend Brt. Het vaartuig is vóór het eiland Batz in twee gebroken. Van de 39 bemanningsleden bevonden er zich 31 op het achterdek die allen gered werden en 8 op het voorste gedeelte dat omgeslagen is en waarbij allen te water kwamen. Vier hiervan werden verdronken opgevist en vier worden nog vermist. Onder deze acht bevinden zich twee broers. De bemanningsleden waren, op uitzondering van de Franse officieren, allen afkomstig uit Madagascar. Het achterste gedeelte van de tanker bleef drijven en de zich daarop bevindende 31 bemanningsleden werden per helikopter van boord gehaald. Naderhand is men er nog in geslaagd het achterste gedeelte op sleeptouw te nemen en naar Le Havre op te slepen. In dit gedeelte bevond er zich nog ongeveer 10 duizend ton zware olie. Men neemt aan dat er 4 tot 5 duizend ton olie te water is gekomen die de Bretoense stranden heeft bevuild, terwijl de rest zich nog onder water dient te bevinden in het voorste gedeelte van de tanker. Op het eerste gezicht schijnt men moeilijk naar de oorzaak van de ramp te kunnen gissen, gezien de tanker van goede konstruktie was gebouwd in 1958 in het Nederlandse Schiedam.

Op de bevuilde kust is men onmiddellijk tegen de bezoedeling ten strijde getrokken, maar men maakt zich wel zorgen om de zware olie die zich nog in het gezonken gedeelte van de doorgebroken tanker op 86 m. onder de zeespiegel bevindt. Als men op de één of ander manier deze olie niet kan verwijderen dan vreest men op de Bretoense kust een nieuwe grote bezoedeling op het ogenblik dat de wandplaten het zullen begeven onder de tand des tijds.

Voor de oester- en akwakultuur uit de omgeving wordt het terug een zeer moeilijke tijd, want er hoeft slechts weinig oliebezoedeling opdat ganse teelten niet meer voor menselijk verbruik in aanmerking komen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Belangrijke vragen voorlopig zonder antwoord

Door een lid van het Europees parlement, mej. Quin, werden een reeks vragen gesteld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen, waarop echter nog altijd geen antwoord gekomen is. Gezien de aard van de vragenstelling zullen wij met bijzondere nieuwsgierigheid naar een antwoord uitzien, daar dit rechtstreeks de visserij treft. Intussen geven wij achteraan ons commentaar op de vragenstelling.

Hier volgen dan deze vragen, allen daterende van 16 januari :

1) Omvang van de visverwerkende industrie in de lidstaten.

Hoe groot is naar schatting van de Commissie de omvang van de visverwerkende industrie in elk van de lidstaten, uitgedrukt in de hoeveelheid vis die kan verwerkt worden en het aantal werknemers in deze industrietak ?

2) Krachtens het EFRO voor de visserijsektor beschikbare kredieten

Kan de Commissie mededelen hoeveel van de voor de landbouwprojekten uitgetrokken kredieten van het EFRO bestemd was voor projekten in de visserijsektor in elk van de lidstaten en voor elk der laatste drie jaren ?

3) Krachtens het EOGFL voor de visserijsektor beschikbare kredieten.

Kan de Commissie medelen hoeveel voor de EOGFL afdeling Oriëntatie uitgetrokken kredieten bestemd was voor visserijprojekten in elk van de lidstaten en in elk van de afgelopen drie jaar ?

4) Betreft brandstofsubsidies voor vissers.

Welke brandstofsubsidies worden aan de vissers in elk van de lidstaten betaald ? Zijn deze subsidies in strijd met het mededingingsbeleid of met enige andere verordening of richtlijn van de Gemeenschap ?

5) Betreft aanvoer van vis

Welke regeling heeft de Commissie getroffen voor het internationaal toezicht op de aanvoer van vis en het opstellen van statistieken over de visaanvoer in de lidstaten ? Is zij er zich van bewust, dat veel vissers in het Verenigd Koninkrijk van mening zijn, dat de informatie over de visaanvoer in sommige andere lidstaten onvolledig is of in bepaalde opzichten te kort schiet ?

6) Aanvragen uit de visserijsektor om steun uit het EOGFL

Kan de Commissie medelen onder welke voorwaarden steun kan verleend worden uit de afdeling Oriëntatie van het EOFGL voor projekten in de visserijsektor (vaartuigen, visverwerking, enz...) de data waarop de aanvragen hiervoor moeten zijn ontvangen en om welke reden de steunaanvragen terzijde worden gelegd ?

7) Aanvoer van haring

Welke maatregelen neemt de Commissie om te controleren hoeveel haring in elk van de lidstaten wordt aangevoerd en kan zij meedelen hoeveel haring de laatste tijd in de Franse havens is aangevoerd ?

8) Visvangsten

Welk percentage van de totale hoeveelheid in de wateren van de Gemeenschap gevangen vis wordt naar schatting gevangen in de wateren van een economische zone van elke lidstaat ?

We herhalen dat we benieuwd en met grote belangstelling uitzien naar het verschijnen van de antwoorden van de Commissie en zeker wel in het bijzonder wat de subsidiering van de brandstof betreft. Het is inderdaad geen geheim meer dat in Frankrijk subsidies toegekend worden aan de visserij. Daar wordt openlijk in de Franse vakbladen over geschreven en in onze uitgave van 22 maart zelf halen we nog het dringend verzoek aan vanwege heel wat lokale Franse visserijcomités om 'n verhoging van de subsidies op de brandstofprijs. Voor het ogenblik is deze subsidie 10,5 Franse centiem of zowat 0,75 Bfr.

Vermits het hier herhaaldelijk geschreven werd, dat er geen subsidie op de brandstof mocht gegeven worden in de Gemeenschap, of minstens dat er hieromtrent geen discriminatie mocht ontstaan, zijn we benieuwd hoe en op welke wijze de Franse regering zal trachten het verlenen van deze toelage in te kleden of te camoufleren.

Wat de vraag in verband met de invoer van haring in elk van de lidstaten betreft, ging het hier in de eerste plaats om de aanvoer van grote partijen haring te Boulogne waaromtrent, over het illegaal karakter hiervan, heel wat verscheen in de Britse vakpers met fotomateriaal van de, in de afslag van Boulogne te koop aangeboden haring. Ook een Britse treiler ging illegaal op de haring vissen en zette grote partijen in Denemarken af.

Graag brengen wij dan ook, van bij het verschijnen van de antwoorden, deze dan ook in ons blad.

Ook wat de mogelijkheden betreffen van steun uit de verschillende Oriëntatiekassen, menen we dat onze eigen visserij door ons ministerie, eerder stiefmoederlijk voorgelicht en behandeld wordt. De te verschijnen antwoorden zullen ons wellicht in dat verband ook het één en ander leren.

Plaatselijk bedrijf wint Europese trofee voor voedingsnijverheid

De n.v. Rokerij La Couronne, een sinds haar ontstaan te Oostende (Stene) gevestigde firma, ontving vorige week tijdens een plechtigheid te Barcelona (Spanje) de International Food - Europe 80 Award, een onderscheiding, die wordt toegekend aan voedingsondernemingen over Europa, die zich speciaal laten opmerken door de kwaliteit van hun producten.

De trofee werd overhandigd aan Jos. Boels, kleinzoon van Joseph Boels, die in 1923 de visrokerij La Couronne oprichtte. Ze vormt een bekroning van jarenlange voortdurende inspanningen om steeds gerookte visproducten van uitmuntende kwaliteit op de markt te brengen, waarvan grootvader Jozef en vader Roger Boels en zijn dame aan de basis liggen en de twee zoons, dank zij hun bekwaamheid en 't harde werken om steeds beter te doen, hier de vrucht van hun inspanningen op internationaal vlak beloond zien.

Joseph Boels en zijn echtgenote, opgevolgd door hun zoons Roger Boels en zijn echtgenote, en Jean-Marie, bouwden de rokerij uit tot een der meest vooraanstaande in België. In 1947 werd het bedrijf omgevormd tot een naamloze vennootschap, doch bleef in wezen een familiebedrijf. In het begin van de jaren zeventig namen Jos. Boels jr. en Jean-Marie Boels — de derde generatie — de leiding van het bedrijf in handen. Onder hun impuls werd het roken van zalm gestimuleerd en werd La Couronne in enkele jaren tijd over heel Europa bekend als trendsetter voor een onvervangbare kwaliteit van gerookte zalm.

Het roken van vis blijft een artisanale aangelegenheid. Een kunst die liefde voor het vak en dagelijkse inzet vergt, samen met een voortdurende aanpassing aan product, klimaat en weersomstandigheden. Gerookte vis kan pas dan echt een delicatesse worden, wanneer met vakmanschap en toewijding aan de bereiding ervan wordt gewerkt.

Het is dan ook precies daarom dat de beheerders dagelijks zelf instaan voor de controle van de kwaliteit van de vis en de aangevoerde zalm en heilbot, de kwaliteit van het roken en het bepalen van de rookorganisatie, in samenwerking met de betrokken rokers.

Het doel van de n.v. Rokerij La Couronne is de familietraditie van verbondenheid met de zee en haar producten, het vakmanschap en de ervaring die van vader op zoon werden overgedragen, tenvolle te benutten om zo een onvervangbare kwaliteit aan gerookte vis te kunnen leveren en garanderen. De toekenning van de International Food-Europe 80 Award is daarbij niet alleen een beloning en onderscheiding maar eveneens en veeleer een aansporing om zich verder in te spannen een weergaloze kwaliteit van fijn gerookte visproducten op de markt te brengen.

Wij kunnen de heer Roger Boels en zijn dame, die tevens nog middel vindt om dagelijks in Gent een prachtige viswinkel voornamelijk in gerookte waren uit te baten, en hun twee zoons Jozef en Jean-Marie slechts gelukwensen voor hun prachtig resultaat welke het bedrijf en ons klein landeke eer aan doet.



Fier als en gieter — terecht trouwens — neemt Jos Boels Jr. de trofee in ontvangst.

TE KOOP
INGEVOLGE FALING

VISSERSVAARTUIG

bouwjaar 1957
lengte 21 m - breedte 5,60 m
voll. vernieuwde motor 240 Pk

Inl. : Curator
Ivan Heughebaert
Zuidstraat 22
8480 Veurne
tel. (058) 31 27 17
(8475V)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Hoopvolle vooruitzichten op een E.E.G. visserij-overeenkomst ?

Men zegt wel eens dat het de schrik is, die het begin van de wijsheid is. Dit zou nu zo ongeveer het geval zijn in de officiële middens van de „Negen" die het visserijbeleid voeren. De schrik zou hier Spanje zijn, die een toekomstige kandidaat is om tot de E.E.G. toe te treden. Men zou er niet veel voor voelen in de visserijmiddens van de „Negen" naderhand met Spanje, ergens als tiende schakel tot een visserij-overeenkomst tussen de „Tien" te moeten komen. Daarom ook zou men liefst, vóór de eventuele toetreding van Spanje tot de E.E.G. tot een definitieve visserijreglementering komen in de gemeenschapswateren. Naderhand zouden de gevestigde „Negen" dan meer als één blok kunnen optreden tegen de eventuele eisen en verlangens van de Spaanse visserij, alhoewel wij zelf niet goed inzien hoe een nieuw lid niet over dezelfde rechten zou beschikken als de andere leden. Wel denkt Groot-Brittannië waarschijnlijk dat er nu wellicht, ten overstaan van de andere „Acht" iets meer eksklusiefs zal te bekomen zijn dan wanneer men daarbij nog met een super visserijmogendheid staat zoals Spanje. Het niet eksklusief gedeelte zou dan nog met Spanje opgedeeld moeten worden door de andere Acht en het is duidelijk dat men nog minder geneigd zou zijn aan Groot-Brittannië bijzondere rechten toe te kennen. Eens dat deze echter erkend zijn, moet gelijk welk nieuw lid deze regeling aanvaarden. Vandaar dus het belang voor de Britten om ergens toch nog vóór de mogelijke toetreding van Spanje tot de E.E.G. in een spoedige overeenkomst zoveel mogelijk op zak te steken. Ook al moeten de Britten daarbij iets van hun al te grote eksklusieve eisen laten vallen. Het Brits klimaat om tot een overeenkomst te komen, zou dus bijzonder gunstig liggen en zo komt het dat men in bevoegde kringen te Brussel reeds gewag maakt van een overeenkomst voor deze zomer. Hopen we toch maar voor de overige „Acht" in het algemeen en voor onze vissers in het bijzonder, dat men deze haast vanwege Groot-Brittannië handig weet naar de hand te zetten.

Drie dagen rondgezwalpt in een reddingsvlot

Het is slechts na 3 dagen rondzwalpen in hun reddingvlot dat de drie bemanningsleden van een vissersvaartuig uit Grimsby eindelijk door een Deense schipper ontdekt werden en aan boord genomen.

Gelukkig was het al deze tijd niet zo heel slecht weder, alhoewel men ten slotte begon te wanhopen nog ooit aan een reddingsbeurt toe te zijn.

De 59-jarige schipper Henry Hansens en zijn twee bemanningsleden waren aan het vissen op de Doggerbank, toen er zich plotseling een zeer zware ontploffing voordeed aan boord, waardoor onder meer al de seinapparatuur vernield werd en het houten schip snel water maakte. Men kon het reddingsvlot nog uitzetten en er snel plaats in nemen, waarna 't vaartuig zelf binnen de minuten zonk, zowat 1 mijl N.O. van de Humber.

Gedurende deze drie dagen werden zij nooit opgemerkt niettegenstaande zowat twintig vaartuigen hen niet ver uit de weg voorbijvaarden. Zij werden echter op geen enkel ogenblik gespot. Een car-ferry die slechts op een 20 meter van hen voorbijvaarde bracht hen op een ogenblik de overtuiging van redding bij, maar niettegenstaande hun geschreeuw, werden zij ongemerkt voorbij gevaren. De schipper die reeds een paar malen na een aanvaring en verlies van zijn vaartuig gered werd, zegde bij het aan land komen dat hij deze maal dacht met zijn kameraden er niet meer uit te komen. Het is werkelijk onbegrijpelijk zegt hij, hoe weinig aandacht men over heeft voor wat buiten het eigen vaartuig gebeurt. Dat men geen aandacht had, werd in het bijzonder in de hand gewerkt door het feit, dat men het vaartuig niet missende was. Inderdaad had de schipper de gewoonte niet, wanneer het tamelijk goed weder was, om zijn positie te melden of naar huis te roepen. Men dacht de mannen dus veilig aan boord en niemand had dan ook opdracht ergens naar een reddingsvlot te liggen uitkijken. Ondertussen was het reddingsvlot reeds een 60-tal mijlen afgedreven van de plaats van de ramp vooraleer de Deense seiner Pansy het kon spotten, dit op ongeveer 100 mijl uit de Deense kust. De Deense seiner bracht de geredde bemanning naar Grimsby, waar bij het bereiken van de Humber de drie mannen overgenomen werden door de Humber-reddingsboot, die op het seinen van de Deense „Pansy" tegemoet gevaren kwam. De verloren gegane Brit was een anker-seiner.

Een medisch onderzoek van de bemanningsleden wees uit, dat zij gezond waren, alhoewel bijzonder moe en afgemat. Het reddingsvlot was er een voor 6 man zodat dit nog was meegevallen. In het vlot zelf was een radiotelefoon aanwezig die nog in goede staat was. Deze zond echter uit op een frekwentie die weinig of niet gebruikt wordt en waarop ook de kustbewaking niet ingeschakeld is, zoniet had men heel wat sneller ter hulp kunnen komen aan de schipbreukelingen.

HULL WERD DOOR DE BRITSE REGERING VERMOORD ?

Dit is de titel van een brief die in het nationaal dagblad «Daily Express» verscheen. Een niet ondertekende ingezonden brief, waarvoor dit dagblad zich verontschuldigt dergelijke stukken te laten verschijnen, maar, gezien de prangende aktualiteit en het schrijnende door deze brief aan de kaak gesteld, heeft dit dagblad het toch opportuun gevonden dit schrijven te publiceren. In deze brief wordt er op gewezen dat de, elkaar opvolgende regeringen Hull, eens de visserstrots van Groot-Brittannië, uitverkocht hebben aan de IJslanders en aan de EEG. Onze visserij en onze verwerkingsindustrie werd vermoord en de kostwinning van zoveel Hullse mensen weggeworpen zoals men doet met een leeg pakje cigaretten. Dit alles is gebeurd, aldus de brief, zonder stakingspiketten door onze mensen die hun job kwijtraakten door het stilliggen en uit de vaart nemen van de eens zo grote diepzeetreilersvloot. De onbekende schrijver verwijt de regering en het land ,dat men zich nooit heeft bekommerd om de vele tragedies die dit tot gevolg had en stelt de vraag wat nu het resultaat is van die vele jaren van noeste arbeid door een visserij die zoveel zware offers bracht, nooit in de rij ging staan voor een achturendag of een vijfdagenweek.

De onbekende schrijver stelt eveneens de vraag over het waarom van zovele tientallen zelfs honderden vissers uit Hull die op zee verloren gingen om tot het besluit te komen of in gans Groot-Brittannië wel iemand een enkele cent geeft om de tragedie van Hull als vissersstad en om de vissers zelf.

Dit schrijven in de Daily Express heeft nogal wat opzien gebaard en weerklank gekregen. Hopen we maar dat de regering, de enige voor de hand liggende konklusie neemt om de visserij te helpen op de enige mogelijke manier, namelijk een tussenkomst in de brandstofprijs. Inderdaad baat het niet IJsland een steen toe te werpen omdat zij de Britse diepzeevisserij gekelderd heeft, of anders de EEG verantwoordelijk te stellen Hulp moet er nu komen op de enige mogelijke manier, namelijk de te zware uitbatingskosten in de visserij dragelijker maken. Dit geldt niet alleen voor de visserij uit Hull of voor deze van Groot-Brittannië in het algemeen, maar voor de visserij van de ganse gemeenschap en dus ook voor België. We vragen ons inderdaad af of men hier ook binnen bepaalde tijd zal moeten gekonfronteerd worden met een stilleggen of een, op het randje af totaal uitsterven van de visserijvloot. Men kan inderdaad de zware brandstofprijzen en andere lasten niet meer aan. Daarom ook zouden er in alle landen van de Gemeenschap akties dienen gevoerd om subsidies te bekomen van de EEG voor de brandstof. Inderdaad is in geen enkel ander bedrijf of onderneming de weerslag van de brandstof als kostende faktor, zo oneindig groot als in de visserij. In andere bedrijven is de weerslag van de energie die men er gebruikt om het bedrijf gaande te houden slechts miniem in verhouding tot de andere uitbatingskosten. De verhoging van de energieprijs heeft dan ook geen zo'n grote weerslag op het totaal van de produktiekosten als in de visserij. Anderzijds kunnen de vissers de bijkomende kosten nooit doorrekenen in de prijs van het produkt zoals dit elders wel gebeurt en dan nog met de goedkeuring van de prijzenkommissie. Aldus gezien, krijgen deze bedrijven dus hun subsidie op de meerkosten van het produktieproces, ook al gebeurt dit onrechtstreeks via de, door de prijzenkommissie toegelaten verhoging van het produkt. Voor de vissers kunnen we, samen met de onbekende schrijver van de Daily Express gerust zeggen, dat men hier in België geen cent geeft om de moeilijkheden en de tragedie van de vissers. Voor de visserij geen staalplan of geen tekstielplan op de kosten van de gemeenschap.

Voor de visserij totaal niets. Waar blijven de vertegenwoodigende organisaties van de visserij met hun acties, desnoods met spektakulaire akties ? Het moeten niet altijd landbouwtraktors zijn die de wegen blokkeren, vaartuigen kunnen dit ook. Het moeten niet altijd stakingspiketten van landbedrijven zijn die het één of ander in het honderd schoppen, of treinmachinisten die met hun harde middelen het verkeer lam leggen. Het mag ook wel eens de visserij zijn, maar liefst dan met een gekoördineerde aktie in alle lidstaten van de Gemeenschap.

REDERS
LEEST UW
VAKBLAD

Evolutie Belgische vissersvloot in 1979

In ons vorig nummer gaven we na eenalgemene inleiding omtrent de toestand, de samenstelling van onze vloot weer, volgens scheepsklasse, beviste gebieden, zijn aangroei en verlies, alsook de Brutotonnage en de motorkracht per haven ingedeeld.

Thans zullen we het hebben over nog twee even belangrijke faktoren : de ouderdom en de getalsterkte van het varend personeel.

DE OUDERDOM VAN DE SCHEEPSROMPEN EN DE MOTOREN

Zoals men uit vorig artikel kon vaststellen, is onze vissersvloot voor ongeveer 60 t.h. boven de 20 jaar oud en was het groot tijd, dat aan de vernieuwing en vooral modernisering dringend meer aandacht werd verleend dan voort te gaan op allerlei overwegingen die geen steek houden.

De ouderdom van de scheepsrompen

De ouderdom van de rompen schommelt immers tussen 1 tot 50 jaar Nochtans hebben 187 of 91,20 t.h. der scheepsrompen de dertigjarige ouderdom niet overschreden, maar 58 t.h. wel de 20 jaar, wat in deze tijd van evolutie en modernisering vergeleken bij de andere ons omringende landen enorm mag genoemd worden.

De 205 rompen zijn in totaal 3.604 jaar oud, hetgeen een gemiddelde vertegenwoordigt van 17 jaar en 6 maanden. In 1978 bedroeg dit gemiddelde 17 jaar en 5 maanden.

De indeling van de ouderdom der rompen volgens vijfjarige categorieën, toont aan dat de vissersvloot samengesteld is uit :

5 rompen van 1 tot 5 jaar, zijnde 2,43 t.h.;
26 rompen van 6 tot 10 jaar, zijnde 12,68 t.h.;
57 rompen van 11 tot 15 jaar, zijnde 27,80 t.h.;
61 rompen van 16 tot 20 jaar, zijnde 29,75 t.h.;
27 rompen van 21 tot 25 jaar, zijnde 13,17 t.h.;
11 rompen van 26 tot 30 jaar, zijnde 5,37 t.h.;
6 rompen van 31 tot 35 jaar, zijnde 2,95 t.h.;
8 rompen van 36 tot 40 jaar, zijnde 3,90 t.h.;
2 rompen van 41 tot 45 jaar, zijnde 0,98 t.h.;
2 rompen van 46 tot 50 jaar, zijnde 0,98 t.h.

Uit dien hoofde en rekening houdend met de enorme achteruitgang van de vloot sedert 1946, mag gezegd dat de vernieuwing en vooral de modernisering tijdens de laatste vijf jaar, alhoewel noodzakelijk, nul is gebleven.

De ouderdom van de motoren

De ouderdom van de 205 motoren schommelt tussen 1 en 36 jaar, maar slechts 9 of 4,39 t.h. zijn ouder dan 25 jaar.

De 216 motoren totaliseren 2.786 jaar, hetzij gemiddeld 13 jaar en 7 maanden. In 1978 bedroeg de gemiddelde ouderdom der motoren 12 jaar en 9 maanden.

De indeling van de ouderdom volgens categorieën van 5 jaar, toont aan dat de vissersvloot samengesteld is uit :

16 motoren, van 1 tot 5 jaar, zijnde 7,81 t.h.;
47 motoren, van 6 tot 10 jaar, zijnde 22,94 t.h.;
64 motoren, van 11 tot 15 jaar, zijnde 31,23 t.h.;
55 motoren, van 16 tot 20 jaar, zijnde 26,83 t.h.;
14 motoren, van 21 tot 25 jaar, zijnde 6,80 t.h.;
8 motoren, van 26 tot 30 jaar, zijnde 3,90 t.h.;
1 motor , van 35 tot 36 jaar, zijnde 0,49 t.h.

Ook hier valt aan te merken dat in onze vissersvloot er nog veel eenheden zijn met een te lichte motor ingebouwd om te kunnen beantwoorden aan de moderne eisen van het aanbrengen van groter vangsten en dus opbrengsten in een kortere tijdspanne, in acht nemend dat de weg naar de visserijgronden voor onze vissers langer is dan deze van onze buren.

DE TOESTAND VAN HET PERSONEEL

Als men weet dat onze vloot in 1948 meer dan 2.000 varende personeelsleden kende, dan is het ook hier van belang, met het oog op de modernisering en de bouw van grotere eenheden, aan dit deel van de visserijbelangen grote aandacht te blijven besteden.

Daarom is het voortbestaan volgens een voldoende sociale renumeratie voor de ouders die hun zoons van jongs af naar zee zenden, een strikte noodwendigheid.

De jongens die werken aan wal vergen geen uitrusting zoals deze die de zee bevaren. Ze moeten geen paander met eten en allerlei noodzakelijkheden voor hun verzorging zien uitrusten, wat ten huidigen dage zeer duur uitkomt.

Maar het gaat niet op de lasten van dergelijk fonds te veel op de reder te leggen ,wiens zware algemene onkosten al groot genoeg zijn om zijn bedrijf renderend te houden. De overheid mag immers ook niet vergeten dat de opleiding van die jongeren niet alleen de visserij ten goede komt, maar ook de Staatsorganismen zoals de Zeemacht, de mail- en loodsboten en alle andere bedrijven die iets met de zeevaart te maken hebben. Zijn onze vissers immers niet gekend als de beste zeelui, aan boord van welk schip ze ook te werkgesteld worden ? Zouden de privé maatschappijen zoals de baggermaatschappijen, die ze veelal van de zeevisserij afhandig maken, niet mogen geroepen worden om, zoals de reders, tot het fonds voor Scheepsjongens bij te dragen ? Nu is het de Staat en vooral de reders die dit Fonds moeten spijzen. En waarom zij niet die met het baggeren honderden miljoenen winnen, er ook niet toe verplichten, zoals om het even wie anders, voor zeevaartdoeleinden werkend, die vissers van de visserij wegtrekken ?

Onze visserij is voor het land, en dat vergeet men maar al te gemakkelijk, een bron van miljarden deviezen inkomsten. Meer dan de helft van onze verbruikte vis moet nog ingevoerd worden. Onze vloot technisch sterk maken, moderniseren en terugbrengen tot de tonnage van 20 jaar geleden, ware in het kader van de EEG nog maar de tonnage terugwinnen van wat er ondertussen aan vissers, vis en vissersvaartuigen is teloor gegaan.

Dit gezegd zijnde, keren we terug naar de getalsterkte van onze aangemonsterde zeevissers.

Aantal aangemonsterde zeevissers

Op 31 december 1979 bedreven nog 197 schepen de zeevisserij. Het aantal ingescheepte bemanningsleden bedroeg 899 zeelieden tegen 914 op 31-12-1978; hetgeen een vermindering met 15 eenheden vertegenwoordigt. Van deze 899 aangemonsterde vissers vormen 728 of 80,98 t.h. het dek- en gespecialiseerd personeel en behoren er 171 of 19,02 t.h. tot het machinepersoneel, waaronder 40 schippers - motoristen. Buiten de vissers die als scheepsjongens waren aangemonsterd, telde men 9 matrozen en 6 lichtmatrozen, beneden de 18 jaar; deze kunnen volgens de wet op de aanwerving van het personeel der zeevisserij van 23 september 1931, eveneens als scheepsjongen beschouwd worden, zodat op 31 december 1979, het aantal dekscheepjongens 111 bedroeg.

Alhoewel, zoals hierboven vermeld, 205 vissersvaartuigen geregistreerd waren, bedreven op 31-12-1979 slechts 197 eenheden effectief de zeevisserij, dit is toe te schrijven aan het feit dat, op die datum, 8 schepen voor onbepaalde tijd uit de vaart genomen waren.

Het gemiddelde aantal aangemonsterde zeelieden bedraagt : op de bemande vaartuigen van klasse I : 2,92; op deze van klasse II; 3,54 op deze van klasse III; 5,15 op deze van klasse IV: 6,21 en op deze van klasse V : 11,00. Over het geheel der bemande vloot bedraagt het gemiddelde aantal opvarenden 4,56 per vaartuig.

Onder de 197 schippers zijn er 52 of 26,49 t.h. die reder zijn en dus het bevel voeren over hun eigen vaartuig ; van de 171 1e en hulpmotoristen zijn er 4 of 2,34 t.h. en van de 372 matrozen 5 of 1,34 t.h. die eveneens eigenaar zijn van het vaartuig waarop zij aangemonsterd zijn. In totaal zijn dus 61 reders - eigenaars aangemonsterd, waarvan :
17 of 27,87 t.h. op schepen van klasse I ;
28 of 45,90 t.h. op eenheden van klasse II ;
12 of 19,67 t.h. op vaartuigen van klasse III en
4 of 6,56 t.h. op vaartuign van klasse IV.

De evenredige indeling van de aangemonsterde zeelieden volgens de haven van registratie van het vaartuig is de volgende : 277 of 30,81 t.h. op de Oostendse ; 480 of 53,39 t.h. op de Zeebrugse ; 130 of 14,46 t.h. op de Nieuwpoortse en 12 of 1,34 t.h. op de Blankenbergse vloot.

Varend personeel per haven volgens uitgeoefende functie
Toestand op 31 december 1979

Havens	Aantal bemande schepen	Dekpersoneel 18 jr. en ouder Schipp.	Matr.	L-matr. (1)	— 18 jr. Scheeps jongens	Machine-perso-neel	Tot.
Oostende	60	60	123	4	43	47(2)	277
Zeebrugge	103	103	224	2	52	99(2)	480
Nieuwpoort	31	31	60	1	15	23	130
Blankenberge	3	3	6	—	1	2	12
Totaal 1979	197	197	413	7	111	171	899
Totaal 1978	202	202	435	8	98	179	914

(1) Met inbegrip van stuurlieden en bootslieden.
(2) waarvan 1 van minder dan 18 jaar.

(Vervolg van blz. 7)

Leeftijd van de vissers

Op 31 december 1979 telde men 1.255 vissers, waarvan 899 aangemonsterd en 356 beschikbaar waren. De leeftijd van deze vissers schommelt tussen 14 en 65 jaar en kan, volgens categorieën van vijf jaar, als volgt worden ingedeeld :

1) Dekpersoneel

a) schippers (283) :
35 of 12,37 t.h. van 21 tot 25 jaar;
42 of 14,84 t.h. van 26 tot 30 jaar;
50 of 17,67 t.h. van 31 tot 35 jaar;
45 of 15,90 t.h. van 36 tot 40 jaar;
42 of 14,84 t.h. van 41 tot 45 jaar;
30 of 10,60 t.h. van 46 tot 50 jaar;
24 of 8,48 t.h. van 51 tot 55 jaar;
11 of 3,98 t.h. van 56 tot 60 jaar;
4 of 1,41 t.h. van 61 tot 65 jaar;

b) ondergeschikt dekpersoneel (734) :
33 of 4,50 t.h. van 14 tot 15 jaar;
230 of 31,34 t.h. van 16 tot 20 jaar;
146 of 19,89 t.h. van 21 tot 25 jaar;
92 of 12,54 t.h. van 26 tot 30 jaar;
61 of 8,31 t.h. van 31 tot 35 jaar;
63 of 8,58 t.h. van 36 tot 40 jaar;
40 of 5,45 t.h. van 41 tot 45 jaar;
34 of 4,63 t.h. van 46 tot 50 jaar;
23 of 3,13 t.h. van 51 tot 55 jaar;
10 of 1,36 t.h. van 56 tot 60 jaar;
2 of 0,27 t.h. van 61 tot 65 jaar;

2) Machinepersoneel

a) Motoristen (224) :
1 of 0,45 t.h. van 18 tot 20 jaar;
32 of 14,28 t.h. van 21 tot 25 jaar;
35 of 15,63 t.h. van 21 tot 25 jaar;
27 of 12,05 t.h. van 26 tot 30 jaar;
29 of 12,95 t.h. van 31 tot 35 jaar;
22 of 9,82 t.h. van 36 tot 40 jaar;
27 of 12,05 t.h. van 41 tot 45 jaar;
22 of 9,82 t.h. van 46 tot 50 jaar;
23 of 10,27 t.h. van 51 tot 55 jaar;
6 of 2,68 t.h. van 56 tot 60 jaar;

b) ondergeschikt machinepersoneel (14) :
1 of 7,14 t.h. van 14 tot 17 jaar;
1 of 7,14 t.h. van 18 tot 20 jaar;
4 of 28,57 t.h. van 21 tot 25 jaar;
3 of 21,43 t.h. van 26 tot 30 jaar;
3 of 21,43 t.h. van 31 tot 35 jaar;
2 of 14,29 t.h. van 36 tot 40 jaar;

De gemiddelde leeftijd van het ganse personeel van de zeevisserij bedraagt 31 jaar.
van de schippers 37 jaar en 10 maanden
van het ondergeschikt personeel 27 jaar en vier maanden
van de motoristen 34 jaar en 7 maanden
van het ondergeschikt machinepersoneel 28 jaar en 3 maanden

Brevetten en vergunningen

Gezien de voorwaarden waaraan het schip moet voldoen om in staat van veiligheid te zijn, mag de Koning (zie art. 4 van de wet van 5-6-72 op de veiligheid der schepen) voorschriften bepalen, met inachtneming van de omstandigheden betreffende de brevetten, vergunningen en andere soortgelijke attesten, welke kunnen vereist worden van de schipper en van de bemanning.

Voor de zeevisserij worden volgende getuigschriften afgeleverd (K.B. van 21-5-1958 herhaaldelijk gewijzigd) :

Afdeling dek

1 diploma van aspirant-schipper ter visserij;
2 brevet van schipper ter kustvisserij;
3 brevet van schipper ter visserij 2e klasse en
4 brevet van schipper ter visserij 1e klasse.

Stafpersoneel van de afdeling Machine :

1 vergunning voor het bedienen, ter visserij, van motoren van minder dan 120 P.K.;
2 het brevet van matroos-motorist voor het bedienen, ter visserij, van motoren van minder dan 275 P.K.
3 het brevet van motorist voor het bedienen, ter visserij, van motoren van minder dan 500 P.K.

Diploma's en certificaten voor ondergeschikten :

Certificaat van scheepsleerjongen en Certificaat van bekendheid met de reglementen betreffende de navigatie.

a) 24 vissers zijn houder van het brevet van schipper ter visserij 1e klasse, 21 van hen voeren het bevel over een schip. Van de 3 overigen zijn er 2 aangemonsterd in hoedanigheid van stuurman en de andere als matroos.

b) 157 zijn houder van het brevet van schipper ter visserij 2e klasse, waarvan er 115 een bevel voeren; van de 42 overigen zijn er 8 gemonsterd als stuurman, 25 als matroos en 9 als motorist.
Van de 115 bevelvoerende schippers zijn er 6 die met een vergunning van de zeevaartinspectie het bevel voeren over een vaartuig waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

c) 78 zijn in het bezit van een Brevet van schipper ter kustvisserij of van een gelijkwaardige Brevet; hiervan voeren 54 het bevel over een schip, van de 24 overigen zijn er 1 als stuurman, 15 als matroos en 8 als motorist aangemonsterd. Van de 54 bevelvoerende schippers zijn er 43 die met een Vergunning van de Zeevaartinspectie het bevel voeren over een vaartuig waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

d) 104 zijn houder van het diploma van aspirant-schipper, waarvan er 7 als schipper met vergunning van de Zeevaartinspectie zijn gemonsterd, 4 als stuurman, 60 als matroos, 3 als lichtmatroos, 27 als scheepsjongen en 3 als motorist.

e) 80 zijn drager van het getuigschrift van scheepsleerjongen, waarvan 10 gemonsterd zijn als stuurman, 50 als matroos, 1 als lichtmatroos en 19 als jongen.

f) 1 bezit het brevet van werktuigkundige ter diepzeevisserij en is in deze hoedanigheid aangemonsterd.

g) 58 bezitten het brevet van motorist of een gelijkwaardig brevet; hiervan zijn er 7 gemonsterd als schipper, 3 als matroos, 47 als motorist en 1 als hulpmotorist.
Van de 47 motoristen zijn er 14 die met een vergunning van de Zeevaartinspectie een motor bedienen waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

h) 85 bezitten het brevet van matroos-motorist of een gelijkwaardig brevet. Hiervan zijn er 47 gemonsterd als motorist ,22 als schipper, 15 matroos en 1 als hulpmotorist.
Van de 47 motoristen zijn er 37 die, met vergunning van de Zeevaartinspectie een motor bedienen waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

i) 205 bezitten de vergunning van motorist voor het bedienen van motoren van minder dan 120 P.K. Hiervan zijn er 62 gemonsterd als motorist, 93 als schipper, 1 als stuurman, 38 als matroos en 11 als hulpmotorist.
Van de 62 motoristen zijn er 59 die, met een vergunning van de Zeevaartinspectie, een motor bedienen waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

Van de 197 schippers die het bevel over een vaartuig voeren, zijn er 21 of 10,66 t.h. houder van het brevet van schipper 1e klasse ; 115 of 58,38 t.h. zijn houder van het brevet van schipper 2e klasse; 54 of 27,41 t.h. zijn houder van het brevet van schipper ter kustvisserij of een gelijkwaardig brevet, 7 of 3,55 t.h. zijn houder van diploma aspirant-schipper.

Onder de 157 motoristen, verantwoordelijk voor een machine, telt men 62 of 39,49 t.h. houders van een vergunning van motorist tot 120 P.K.; 47 of 29,94 t.h. matroos-motoristen, 47 of 29,94 t.h. houders van het brevet van motorist en 1 of 0,63 t.h. houder van het brevet van werktuigkundige diepzee.

NOTA : Er wordt slechts rekening gehouden met het hoogste brevet of diploma behaald door betrokkenen.

Verongelukte vissers op zee

Tijdens het jaar 1979 was er geen verlies van mensenlevens op zee.

Rederijen

Eínde 1979 was de vissersvloot het eigendom van 180 reders, t.w.:
116 of 64,44 t.h. persoonlijke of familiale ondernemingen (P.F.);
12 of 6,67 t.h. feitelijke vennootschappen (F.V.);
49 of 27,22 t.h. personen vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid (P.V.B.A.);
3 of 1,67 t.h. naamloze vennootschappen (N.V.).

Wat de belangrijkheid aangaat van iedere soort onderneming volgens het aantal uitgebate schepen, komen de P.F. op de eerste plaats met 124 vaartuigen, zijnde 60,49 t.h.; vervolgens de P.V.B.A. met 60 schepen of 29,27 t.h.; de F.V. met 14 schepen of 6,83 t.h. en de N.V. met 7 schepen of 3,41 t.h.

Aantal schepen volgens scheepsklassen en soorten ondernemingen

Rederijen / Soorten ondernemingen	Aant rederijen	Aantal schepen in bedrijf — Scheepsklassen I	II	III	IV	V	Tot.	t.h. op de vloot
Personen- of familie-ondernemingen	116	23	51	42	8	—	124	60,49
Feitelijke vennootschappen	12	1	3	7	3	—	14	6,83
Personenvennootschappen met beperkte aansprakelijkheid	49	3	1	48	7	1	60	29,27
Naamloze vennootschappen	3	—	—	3	3	1	7	3,41
Totaal	180	27	55	100	21	2	205	100,—

(vervolg blz. 9)

De 27 schepen van klasse I behoren toe aan 26 rederijen, w.o. 24 P.F., 1 F.V. en 1P.V.B.A.

De 55 schepen van klasse II aan 51 rederijen, w.o. 47 P.F., 2 F.V. en 2 P.V.B.A.

De 100 schepen van klasse III aan 90 rederijen, w.o. 40 P.F., 7 F.V., 40 P.V.B.A. en 3 N.V.

De 21 schepen van klasse IV aan 19 rederijen, w.o. 9 P.F., 2 F.V., 6 P.V.B.A. en 2 N.V.

De 2 schepen van klasse V aan 2 rederijen, w.o. 1 P.V.B.A. en 1 N.V.

Het merendeel van de ondernemingen werkt met slechts één schip, hun aantal bedraagt 162 of 90,00 t.h. van het totaal aantal rederijen; 14 of 7,77 t.h. baten er 2 uit; 1 rederij exploiteert 3 schepen of 1,11 t.h. en 2 rederijen exploiteren respektievelijk 4 en 5 schepen of 0,56 t.h. van de vloot.

De indeling van het aantal rederijen, volgens de havens van registratie luidt als volgt :
Oostende : 57 ; Zeebrugge : 91 ; Nieuwpoort : 29 en Blankenberge : 3.

ENKELE BESCHOUWINGEN

Ontwikkeling van de vissersvloot

GETAL

In de loop van 1979 werden 2 eenheden aan de vloot toegevoegd terwijl er 13 aan onttrokken werden. Hierdoor komt op het einde van 1979 het aantal vissersvaartuigen op 205. Einde 1979 deed de balans van de numerieke belangrijkheid zich als volgt voor :

Klasse I, 27 eenheden i.p.v. 29, hetzij 2 minder;
Klasse II, 55 eenheden i.p.v. 60, hetzij 5 minder;
Klasse III, 100 eenheden i.p.v. 100, hetzij 4 minder;
Klasse IV, 21 eenheden i.p.v. 21,
Klasse V, 2 eenheden i.p.v. 2.

De scheepsklassen tezamen genomen stelt men sedert 1938 een vermindering van 305 eenheden vast.

TONNEMAAT

In vergelijking met de toestand op 31 decemberf 1978, verminderde de brutotonnenmaat in 1979.

Op 31 dec. 1979 bedroeg de totale brutotonnenmaat 20.036 B.T., d.w.z. 701 B.T. minder dan einde 1978 (20.737).

Ten opzichte van de tonnenmaat in 1938 (28.037 B.T.) is er in 1979 een vermindering van 8.001 B.T.

DRIJFKRACHT

Tijdens het jaar 1979 verminderde de drijfkracht van de zeevisserijvloot met 2.072 P.K. Zij bedroeg inderdaad 80.283 P.K. tegen 82.355 P.K. op 31 dec. 1978.

Niettegenstaande de numerieke belangrijkheid van de vaartuigen gevoeliger lager ligt dan in 1978, had het vangvermogen van de vissersvloot er geenszins onder te lijden. Zulks dank zij het feit dat de gemiddelde drijfkracht per vaartuig en per B.T. intussen een sterke verhoging onderging; de gemiddelde drijfkracht per vaartuig werd van 380,12 op 391,62 P.K. gebracht; per brutoton van 3,96 op 3,97 P.K.

Ouderdom

SCHEEPSROMPEN

De 205 scheepsrompen zijn tezamen 3.604 jaar oud, hetzij gemiddeld 17 jaar en 6 maanden. In 1978 was de gemiddelde ouderdom 17 jaar en 5 maand.

VOORTSTUWINGSMACHINES

De motoren zijn in totaal 2.786 jaar oud, d.i. gemiddeld 13 jaar en 7 maanden. Einde 1978 was dit gemiddeld 12 jaar en 9 maanden.

Aangemonsterde zeelieden

Einde 1979 waren 197 schepen bemand, tegen 202 in 1978. Het aantal gemonsterde vissers bedroeg 899 waaronder 728 dek- en gespecialiseerd personeel en 171 man machinepersoneel. In 1978 waren deze cijfers : totaal 914 vissers, waarvan 735 man dek- en 179 man machinepersoneel; d.i. 7 man dekpersoneel en 8 man machinepersoneel minder.

Vergeleken met de toestand van 1978 ondergaat het procent van de gebreveteerde schippers 1e kl. een vermindering van 0,73 t.h.; een vermindering van 0,53 t.h. wat betreft de brevethouders 2e klasse; een vermeerdering van 1,67 t.h. wat betreft de brevethouders van schipper ter kustvisserij en gelijkwaardige brevetten. Bovendien zijn 3,55 t.h. van de schippers houder van een lager diploma.

Einde 1979 wordt nogmaals een groot tekort aan scheepsleerjongens vastgesteld.

Gezien de wet van 23 september 1931 op de aanwerving van het personeel der visserij, is ieder vaartuig, dat de zeevisserij uitoefent, en waarvan de bemanning ten minste uit drie volwassenen bestaat verplicht één scheepsleerjongen aan te monsteren. De vissersvaartuigen, waarvan de bemanning minstens uit negen volwassenen bestaat, zijn verplicht er twee aan te monsteren.

Door «Scheepsleerjongens» wordt verstaan, de jongelingen die ten minste 15 jaar zijn en de leeftijd van 18 jaar nog niet hebben overschreden.

In het aantal scheepsleerjongens, dat hierna wordt opgegeven, zijn dan ook alle aangemonsterden, die de 18-jarige leeftijd niet overschreden hebben, begrepen.

Op 31 december 1979 waren in het geheel 113 scheepsleerjongens aangemonsterd. De indeling van dit aantal, volgens de scheepsklassen was de volgende :

a) 17 scheepsleerjongens op vaartuigen waarvan de bemanning uit minder dan drie volwassenen bestaat :
Klasse I : 7 vaartuigen met 1 scheepsleerjongen; 1 vaartuig met 2 scheepsleerjongens, totaal : 9.
Klasse II : 8 vaartuigen met 1 scheepsleerjongen, totaal : 8.

b) 95 scheepsleerjongens op vaartuigen met 3 tot 8 volwassenen, waarop de aanmonstering van één scheepsleerjongen verplicht is :
Klasse I : 3 schepen met één jongen, totaal : 3.
Klasse II : 17 schepen met één jongen, totaal : 17.
Klasse III : 54 schepen met één jongen, 3 schepen met 2 jongens, totaal : 60.
Klasse IV : 11 schepen met één jongen, 2 schepen met twee jongens, totaal : 15.

c) 1 scheepsleerjongen op een vaartuig met 9 en méér volwassenen, waarop de aanwerving van twee scheepsjongens verplicht is :
Klasse V : 1 schip met één jongen, totaal : 1.

INDELING VOLGENS DE SHEEPSKLASSEN VAN HET AANTAL AANGEMONSTERDE SCHEEPSLEERJONGENS

Scheepsklassen	Vaartuigen met : — 3 volwass. Aantal	Scheepsjongens gemonsterd	3 tot 8 volwass. Aantal	Scheepsjongens gemonsterd	9 en meer volwass. Aantal	Scheepsjongens gemonsterd	Totaal aantal scheepsjongens
I	12	9	15	3	—	—	12
II	10	8	44	17	—	—	25
III	—	—	95	60	—	—	60
IV	—	—	19	15	—	—	1
V	—	—	—	—	2	1	1
Totaal :	22	17	173	95	2	1	113

De 113 aangemonsterde vissers van minder dan 18 jaar oud die, volgens de wet op de aanwerving van het personeel der visserij, allen als scheepsleerjongens worden beschouwd, vervulden de volgende funkties :

96 scheepslerjongns, 6 lichtmatrozn, 9 matrozen, 1 als motorist en 1 als hulpmotorist.

Ter voldoening aan de hiervoren aangehaalde wet zouden in totaal 177 scheepsleerjongens moeten aangemonsterd zijn, zodat het tekort, op 31 december 1974, 64 bedraagt.

Op te merken valt dat van de 113 gemonsterde scheepsleerjongens er 17 aan boord zijn van schepen die niet onder toepassing van de wet vallen.

Anderzijds bedraagt het aantal vaartuigen dat niet aan de bepalingen van de wet voldoet, 85. In feite zou dit aantal kunnen verminderd worden indien de hierboven bedoelde jongens zouden inschepen op een vaartuig dat thans niet aan de wetsbepalingen voldoet.

Rederijen

Einde 1979 was de vloot eigendom van 180 rederijen, onderverdeeld in 4 soorten ondernemingen, t.w.:

Personen- of familiale ondernemingen	116 of	64,44 %
Feitelijke vennootschappen	12 of	6,47 %
Personen vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid	49 of	27,22 %
Naamloze vennootschappen	3 of	1,67 %

Aantal rederijen welke :

1 schip uitbaten	162 of	90,00 %
2 schepen uitbaten	14 of	7,77 %
3 schepen uitbaten	2 of	1,11 %
4 schepen uitbaten	1 of	0,56 %
5 schepen uitbaten	1 of	0,56 %

Van de 124 schepen, uitgebaat door persoonlijke of familiale ondernemingen, behoren er :

23 of 18,55 % tot klasse I
51 of 41,13 % tot klasse II
42 of 33,87 % tot klasse III
8 of 6,45 % tot klasse IV.

Tot daar de zeer belangrijke mededelingen uit in het jaarverslag van de evolutie van onze visserijvloot in 1979 ons door het bestuur van het Zeewezen verstrekt. We kunnen er hen, voor de wijze waarop dit verslag is opgevat, slechts geluk mee wensen. Het geeft een volledig en helder beeld over de toestand zowel inzake personeel, samenstelling en ouderdom van de vloot en het laat ons toe er zeer nuttige gevolgtrekkingen uit af te leiden met het oog op het toekomstig in stand houden en modernisering van de vloot..

Buiten de verschillende opmerkingen hierboven vermeld, is het vraagstuk van de verdere modernisering en de middelen ervoor verder aan te wenden, de wijze waarop verder kapitalen naar de visserij dienen geloodst op een ogenblik dat de immobiliën-nijverheid volledig verzadigd is; het vraagstuk van het behoud en de aankweek van visserijpersoneel en de maatregelen ervoor te nemen van het grootste belang, niet alleen voor het verder bestaan van de visserij, maar voor de modernisering en de tewerkstelling in talrijke nevenbedrijven, het verschaffen van een gezond voedsel en de heropleving van een tak van de vishandel, nl. de rokerijen, inleggerijen en visverwerkingsbedrijven, die nu teloor gaan en door gebrek aan steun vanwege de bevoegde overheid, op het buitenland aangewezen zijn of naar de folklore dienen verwezen.

Bij de verantwoordelijke hogere overheid van het Zeewezen, Landbouw en zelfs Economische Zaken, waait er een nieuwe en goede wind.

De VOZOR - premie, de provinciale tussenkomst welke straks tot stand komt, het verlenen van kredieten gaande tot 85 t.h. tegen een goedkope intrest en over een termijn van 15 jaar, zijn het werk van mensen die het met de visserij goed menen. Kan men voor de toekomst nog een 100 miljoen fr. vinden om oude schepen te slopen op voorwaarde dat men aan nieuwbouw doet, dan zal de aftakeling, welke we in de jongste tien jaar beleefd hebben, toch een voordeel hebben gehad, dat men ondertussen de experimenten in het buitenland genomen, tennutte kan maken.

Want waar blijft onze kustvisserij, waarvan de nieuwbouw proportioneel veel duurder uitloopt met het bouwen van schepen in polyester. Onze kustvisserij is steeds de school geweest waar jongeren sea minded werden gevormd. Ook aan deze tak van ons bedrijf dient alle aandacht besteed te worden.

Hopen we dus dat de reders gebruik zullen maken van de goede wind die er in de administratie heerst o.m. de Belgische visserij terug te brengen tot de bloei welke ze voor en na de jongste oorlog gekend heeft.

P. Vandenberghe

Weetjes...

— De Ierse redersfederatie heeft laten weten dat in de eerste twee maanden van het jaar 1980, reeds meer vis is moeten opgevangen worden, dan in het ganse jaar 1979 Ook daar wijt men dit aan de invoer van goedkope vis uit het buitenland en de te lage richtingsprijzen waarop de invoerprijzen zijn afgestemd. Ook in Ierland klaagt men de grote invoer uit derde landen zoals Canada en Noorwegen in het bijzonder aan.

X X X

— Een vertegenwoordiging van Ierse vissers zal zich naar Brussel begeven voor een onderhoud met EEG-officiëlen in een protest tegen de invoer van goedkope vis uit derde landen. In enkele maanden is in het Ierse Donegal, de prijs van de kabeljauwfilet met 25 pct teruggevallen. Ook in onze afslagen biedt men goedkope kabeljauw en kabeljauwfilets aan, die aldus richtinggevend zijn voor de lage prijzen in de afslag.

X X X

— In Mexico wordt ieder jaar een half miljoen ton vis-bijprodukten aangevoerd als bijvangst op de garnaalvisserij. Tot nog toe werd deze bijvangst van alle soort klein grut als waardeloos aangezien. Thans heeft men een procédé uitgewerkt dat het mogelijk maakt deze bijvangst en de afval te verwerken door toevoeging van bepaalde zuren en waardoor een half-vloeibaar produkt bekomen wordt voor dierenvoeding en in het bijzonder voor kippenvoeder. Dit opent nieuwe perspektieven voor de kiekenfarms in Mexico.

X X X

— Deense schippers hebben zich gespecialiseerd in het schieten van netten over scheepswrakken, waar doorgaans de vis bij voorkeur verblijft. Het zijn netten met maaswijdte van 18 cm waardoor vooral grote kabeljauw gevangen wordt die de 10 kg overtreft. Kleinere kabeljauw zwemt door de mazen. Het is vooral in Grimsby dat de Denen deze kabeljauw in de markt zetten. Niettegenstaande de Britse vissers het niet met een goed oog aanzien dat er zoveel vreemde vis op hun afslag, komt toch spreken zij ergens hun bewondering uit voor de vaardigheid van de Denen in de wrakvisserij.

X X X

— Voor de Noorse diepzeevisserij gaat het niet bijzonder goed, vooral dan vanwege de jaarlijkse verminderde vangstkwota voor deze schepen, zowel in de Barentszee, rond het eiland Jan Mayen als in het Noorden van de Noorse kust. Sinds jaren hebben vele rederijen geen profijt meer gehaald uit hun visserij en men voorziet geen verbetering in de eerstkomende jaren. Het baart dan ook geen verwondering dat Noorwegen er vast op uit is de visserijvloot aan deze omstandigheden aan te passen en onder meer reeds besloten heeft tot het slopen of tot het tot zinken laten brengen van onder meer een dertigtal grote seinenettreilers die wel ouder zijn dan 20 jaar, maar nog in heel goede uitbatingsstaat zijn.

X X X

— Castletown in Ierland heeft een nieuw milti-purpose vaartuig aan haar vloot toegevoegd. Het is een 27-meter vaartuig uitgerust met een hoofdmotor van 800 PK op 400 toeren. De nieuwe treiler is bijzonder goed uitgerust. Voor Castletown is dit reeds de 3de nieuwe treiler komende van dezelfde werf. Hiermede knoopt Ierland langzamerhand aan met een moderne vlootuitbouw, terwijl men enkele jaren terug tevergeefs naar een moderne eenheid boven de 20 meter zocht.

VAN MANNEN EN DE ZEE

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

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

Lees „HET VISSERIJBLAD"

Weetjes...

— In navolging van de visserijkomités van de Franse havenplaatsen «Port-en-Bessin» en «Sables - d'Olonnes» hebebn nu ook deze van «Audierne», «Douarnenez» en «Camaret» een dringend verzoek gericht tot de Franse minister van verkeerswezen om de subsidie op de brandstof die voor het ogenblik 75 centiem bedraagt, dringend op te trekken. Waar men in Frankrijk aan een optrekken van de subsidie denkt, staan wij hier nog nergens, dank aan de knapheid waarmede onze reders verdedigd worden.

X X X

— Ook in Frankrijk heeft men te kampen met een inzinking van de visprijzen in de afslagen. Veel vis wordt zelfs naar de vismeelfabrieken verwezen. Te Cherbourg werd sinds het begin van het jaar reeds 200 ton vis (4.000 van onze bennen) voor vernietiging uit de markt getrokken, vooral platvis. Te «Port-en-Bessin» is dit sinds begin 1980 reeds 2.000 ben, waarbnder 800 ben de laatste twee weken. Over de havens van Lorient en Concarneau en Douarnenez samen werd de laatste week 1.000 bennen vis aan de markt onttrokken voor vernietiging, dit alles niettegenstaande het stockeren en diepvriezen van duizenden ben vis door de producentenorganisaties om het marktaanbod te verminderen en dit waar zoveel mensen zo'n verse goedkope vis zouden willen kopen.

X X X

— In Frankrijk wordt gekopte vlaswijting aangeboden aan 45 B. fr. het kgr en klein slag Hollandse kabeljauw, waarschijnlijk wel via Noorwegen ingevoerd, wordt er aangeboden aan 30 B. fr. ! De Parijse grossisten konden zelfs staartvis aanbieden aan 110 B. fr. het kg ! Deze vis die reeds aan 60 B. fr. het kgr in Frankrijk opgevangen wordt, kan, mits normale winst niet beneden de 135 B. fr. door de Parijse grossisten verkocht worden. Vanwaar komt deze vis dan wel ? Alles bij elkaar een onmogelijk toestand voor de reders en vissers die gekonfronteerd worden met prijzen die een verdere uitbating in gevaar brengen.

X X X

— Een Spaanse petroleumtanker van 122 Brt is kort na het vertrek uit Las Palmas ter hoogte van de kusten van Mauretanië, ontploft. Het vaartuig is in enkele minuten gezonken en 35 van de 42 bemanningsleden aan boord van het vaartuig, zijn vermist. De overige werden gered door een voorbijvarende Liberiaanse tanker. Men wijt de ontploffing aan het feit dat de tanks van het vaartuig na het lossen, niet ontgast werden, De zich daar bevindende en opgehoopte gassen zijn op één of andere manier met een kolossale kracht tot ontploffing gekomen.

X X X

— De vissers uit het Franse Audierne hebben zich unaniem uitgesproken tegen de inplanting van nukleaire centrales te Plogoff op de Bretoense kust. Volgens hen zal er geen plaats meer zijn in dit gebied voor visserij en zal Audierne niet langer meer dienstig kunnen zijn.

X X X

— Nog een diepzeetreiler uit Lorient zal binnenkort de haven verlaten en voor de Franse visserij verloren gaan. Het gaat hier om de «Georges-Cadoudal» een hektreiler van 55 meter. Door de verhoging van de brandstofprijs in Frankrijk in 1979 met 1,95 t.h., voorziet men dat de brandstoffaktuur voor de «Georges Cadoudal» in 1980 rond de 15 miljoen B. fr. zou bedragen. Dit is iets dat de rederij niet aankan. Deez treiler wordt aan IJsland verkocht waar men terzelfdertijd zinnens is, een kleiner tweedehandse treiler aam te schaffen van ongeveer 40 meter. De «G. Cadoudal» werd gebouwd in Polen op de werf van Gdynia in 1974.

X X X

— Volgens de laatste statistieken, is de visserijvloot in het jaar 1979 in IJsland met zowat 2.250 Brt verminderd. Voor wat de vaartuigen boven de 100 Brt betreffen komt IJsland nu op de 19e plaats en beschikt hiermede over 1 pct van de visserijvlootsterkte. Cijfers over brutotonnage zeggen niet genoeg, want het zou best kunnen dat de motorkracht en de vangstkapaciteit, niettegenstaande het teruglopen van de vloot in tonnage, toch groter geworden is.

X X X

— Door IJsland werd in 1979 voor een waarde van 2,4 miljard Bfr aan gedroogde gezouten vis uitgevoerd, vooral naar Spanje, Portugal, Griekenland en Italië. Niettegenstaande men nu toch ook in IJsland een aanvang neemt met moderne droogmethodes, ziet men toch nog altijd grote partijen gezouten vis in de zon drogen.

X X X

— Door een plots opkomende storm op 25 februari vonden 8 vissers in N.W. IJsland in de gebieden van de Fjords de dood. Drie garnaalscheepjes geraakten niet meer tijdig in de thuishaven. Er werd ook veel stoffelijke schade aangericht.

X X X

— Het plafond voor de kabeljauwvangst in IJsland werd op 350 duizend ton geplaatst. Dit is nog altijd 50 duiz. ton meer dan door de biologen en marine-experten aanbevolen. Nochtans mag men er op rekenen zoals in het voorgaand jaar, dat voor korte perioden en in bepaalde gebieden, de kabeljauwvangst zal verboden worden.

X X X

— De nieuwe IJslandse minister heeft het voorjaarskwotum voor de vangst van capelin op 290 duizend ton bepaald hetgeen aanzienlijk minder is dan het vorig jaar. De capelinvisserij dient voor vismeel en visolie. Het bedrijf verwacht echter toch nog een aanvullend kwotum van ongeveer 50 duizend ton.

X X X

— Een zeer gekend hotel in Reykjavik heeft in de maand februari in zijn restaurant een speciale menu aangeboden met niet minder dan dertig haringvarieteiten. Zoals men weet herstelt de IJslandse haring zich snel en wordt ieder jaar een groter kontingent voor de visserij prijsgegeven. Aan onze gastronomen er een lesje te gaan nemen.

X X X

— IJslandse diepvriesbedrijven hebben voor 1980 een kontrakt met een Russisch verwerkingsbedrijf afgesloten voor de levering van 10 duizend metrische ton bevroren visprodukten, voor een waarde van rond de 400 miljoen Bfr.

X X X

— Door de toemende konkurrentie op de markt van de Verenigde Staten vooral door het ingevoerd bevroren Canadees visprodukt, hebben de Amerikaanse verkopers van ingevoerde IJslandse visprodukten hun prijzen dienen te verlagen. Men vreest nu in IJsland dat dit een weerslag zal hebben op de visprijzen in IJsland waarvoor men nu ook geneigd zal zijn minder aan te bieden.

X X X

— In het jaar 1979 heeft men in IJsland een inflatie gekend van 60 pct tegenover slechts 45 in 1978. Alleen de bouwindeks in 1979 bleef met 54 pct licht onder het jaargemiddelde van de indeks van de kleinhandelsprijzen die zoals we hierboven schreven voor 1979 tot 60 pct opliep.

X X X

— Op het bureel van de Britse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, zijn protestnotas geland uit alle vissershavens van Groot-Brittannië, maar in het bijzonder uit Tyne, Tees, Humber, Aberdeen, Grimsby en Fleetwood. Indien niet opgetreden wordt tegen de overstromende invoer van buitenlandse vis, zullen er akties volgen, aldus deze protestnota's. Ook in Groot-Brittannië zijn de visprijzen voor het ogenblik aan de zeer lage kant.

X X X

— Op een vergadering van een honderdtal reders en schippers uit Fleetwood was eerst beslist tot een blokkade van de haven over te gaan uit protest tegen een overinvoer van vreemde vis. De leiders van de redersorganisatie meenden echter dat het probleem niet lokaal maar nationaal moet opgelost worden en verklaarden zich wel bereid mede te doen in een nationale blokkade omdat Fleetwood alleen niet bij machte is aan het probleem 'n oplossing te bezorgen.

X X X

— — De fameuze 270 duizend Brt tanker Moscliff heeft een makreelavontuurtje medegemaakt dat men zich aan boord nog lang zal geheugen. De tank kwam in dergelijke massa school makreel terecht dat de vis de tanker aan alle kanten insloot en zich zelfs onderaan de romp, door de duimdikke openingen van de rooster doorheen wrong, die de inlaat van zeewater voor het koelingssysteem afsluit. De boordingenieur kon de valven niet meer toe krijgen en het schip was verplicht op slow naar de dichtste haven te varen waar de duikers 22 uur nodig hadden om ongeveer een ton makreel uit het koelingssysteem te ontruimen. Dit voorvalletje gebeurde ter hoogte van Land's End.
De wraaklustige makreel had zijn slag thuis gehaald.

X X X

— Om niet te veel te verliezen van vis, die blijft staan en opgevangen moet worden en in een poging om hierbij de goedkope ingevoerde vis het hoofd te bieden, hebben de redersfederaties de minimumprijzen voor kabeljauw en gul respektievelijk met 15 en 12 pct verminderd. Dit in een poging om te redden wat te redden valt, omdat men nog altijd meer heeft aan deze mindere prijs, dan met vis die moet opgevangen worden, en ook om de Britse markt minder aantrekkelijk te maken voor ingevoerde vis.

X X X

— De Britten wijten de lage visprijzen op hun afslag aan de grote invoer van massale partijen bevroren vis uit Noorwegen waar de visserij gesubsidieerd wordt en in het bijzonder de uitvoer, en verder door grote invoer van bevroren filets uit Canada en verse en bevroren vis uit de partnerlanden van de Gemeenschap. Van deze laatste invoer uit de partnerlanden beweren de Britten, dat dit de vrucht is van illegaal vissen en van het overschrijden van de toegekende kwota, waardoor van Groot-Brittannië een dumpingmarkt gemaakt wordt.

X X X

— Canada is ergens gelukkig met de houding van Portugal die zich bereid verklaard heeft in 1980 voor 10 duizend ton kabeljauw, 1500 ton inktvis en 60 % van de Canadese vangst aan rode zeebaars op te nemen. In 1979 was dit slechts 4500 ton kabeljauw, 650 ton inktvis en 200 ton rode zeebaars. Canada is op alle buitenlandse markten op zoek naar een uitlaatklep voor zijn, in volle uitbreiding zijnde visserij.

X X X

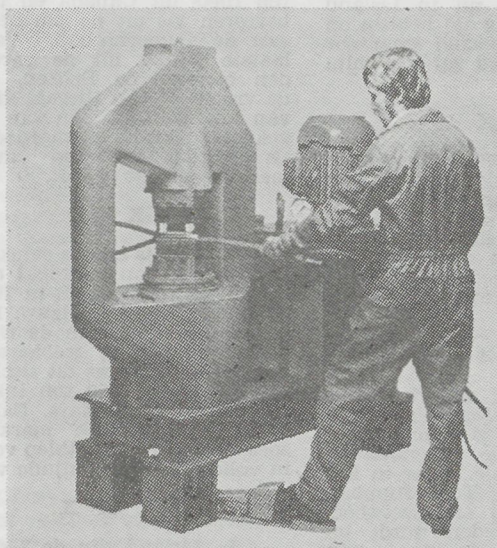
— In Ierland zijn de 3 opvarenden van een vaartuig beboet voor illegale visserij. De bemanning had de naam van het kustvaartuig overschilderd en toen zij door een kustwachtvedette voor inspektie benaderd werden, hadden zij maskers opgezet en een dreigende houding aangenomen gewapend met bijl en speer !

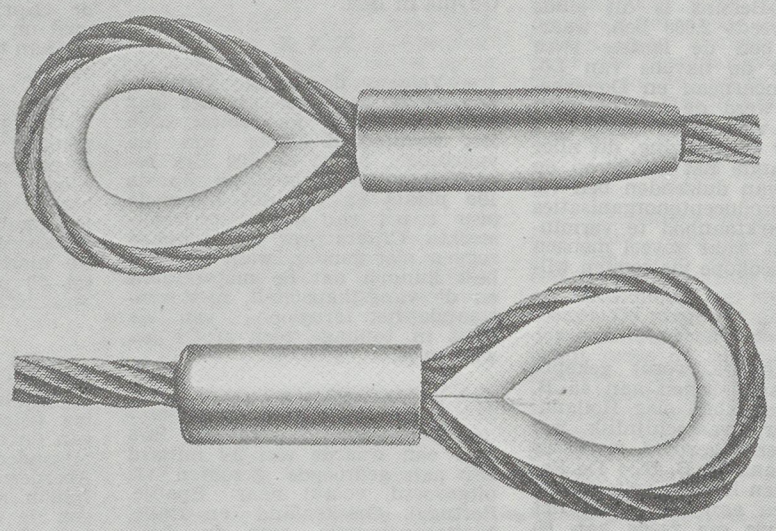
X X X

— In het Brits parlement werd er slechts heel nipt een wet doorgehaald waarbij de heffing ten voordele van de „White Fish Authority" mag opgetrokken worden van 0,8 pence per stone (6,35 kgr.) aangevoerde vis tot 5 pence per stone. Voor de eerste toepassing heeft de minister echter vooreerst de heffing binnen deze perken op het dubbele, namelijk 1,6 p. gebracht.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

S.C.A.P. beschikt over een nieuwe kabelklempers





UNSERE PRESSMETHODE SPART ZEIT UND MATERIAL

VÄR PRESSMETOD ÄR TIDS- OCH MATERIALBESPARANDE

OUR SPLICING METHOD SAVES TIME AND MATERIAL

Vanaf heden beschikt de s.v. S.C.A.P. over een kabelklempers waarmee het mogelijk is kabelklemmen te persen met drukken gaande tot maximaal 600 ton.

De voordelen van het gebruik van kabelklemmen, in plaats van de gewone splitsingen zijn groot.

Enerzijds dient gewezen te worden op de tijdwinst die kan verwezenlijkt worden. Anderzijds sluit deze vorm van hechten verwondingen uit die toch regelmatig voorkomen bij het werken met kabels waarop gewone splitsingen toegepast zijn.

De kabeldiameters waarop deze techniek kan toegepast worden lopen van 16 tot 38 mm.

REDERS EN AANNEMERS KUNNEN BIJGEVOLG VANAF HEDEN DAAROVER BESCHIKKEN.

Het is een belangrijke verbetering waarvan alle reders en aannemers gebruik kunnen maken.

☎ **S.C.A.P. (059) 32.29.51**

(8428V)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een heel andere week dan de voorgaande met dit keer echter alleen rode zeebaars van IJsland. De O.81 verkocht inderdaad de andere soorten van zijn vangst in Engeland. De aanvoer bestond dan ook overwegend uit kanaalsoorten, meest pollak, steenschol, steenholk, tong en fijne soorten als staart, tarbot en griet. Weinig kabeljauw en gul en ook veel minder wijting dan de voorgaande weken. Nog slechts een drietal Westvangsten die hoofdzakelijk wijting bevatten. Wijting die maandag een stuk duurder was dan dinsdag toen de prijs terugviel tot 15 fr voor kleine en 23 voor grote sortering. Voor pladijs, die schaars aangevoerd werd, lag de prijs tussen 19 en 32 fr met platen als een duurste sortering. De tarbot bleef duur, evenals de griet trouwens. Grote tarbot kreeg tussen 220 en 279 fr het kg terwijl griet tussen 110 en 138 fr noteerde. De tongen van het Kanaal bleven ook op het peil van de voorgaande weken. Iets lage noteringen voor de grotere soorten en iets hogere voor de kleine soorten. Meteen stegen bloktong en voor-kleine tong tot 220 fr het kg. Staartvis kreeg van 76 tot 170 fr het kg. Kabeljauw is goedkoop gebleven en kreeg als topprijs amper 40 fr het kg. De gullen deden het iets beter en kregen tussen 24 fr voor kleine en 45 fr voor grote sortering.

Van de Monkey Bank kregen we deze week geen enkel schip aan de afslag. Die trokken allemaal naar Engeland waar ze hoopten betere prijzen te krijgen voor de schelvisvangsten. De schelvisprijs is immers erg teleurstellend geweest verleden week zodat geen enkele reder het riskeerde hier spotprijzen te krijgen.

De kustvisserij is in gang geschoten, dinsdag kregen we zelfs 12 vangsten garnaal. Vangsten is misschien wat veel gezegd, er waren immers schepen die geen volle ben (30 kg) in de afslag brachten. De prijzen zijn van zaterdag tot dinsdag nogal teruggevallen. Waar zaterdag tussen 96 en 142 fr genoteerd werd kregen onze vissers dinsdag tussen 59 en 88 fr het kg.

ZEEVAARTLIJNEN
OOSTENDE-DOVER-
FOLKESTONE

UURTABEL DER OVERVAARTEN

Uurtabel der overvaarten voor de week van 23 tot 29 maart 1980.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 1.30 7.35 10.05 14.40.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 16.00 19.25

Op 23 maart bijkomende afvaart te 13.25 23.00

Op 24, 25, 26 en 27 maart bijkomende afvaart te 4.00 22.00

Op 28 maart bijkomende afvaart te 4.00 7,25 10.00 13.25 22.00

Op 29 maart bijkomende afvaart te 2.00 7.25 10.00 13.25

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 5.15

Op 24, 25, 26, 27, 28 en 29 maart bijkomende afvaart te 2.30 6.10

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 12.40 16.45 19.40

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 0.30 9.00 21.00

Op 23 maart bijkomende afvaart te 18.30

Op 24, 25, 26 en 27 maart bijkomende afvaart te 3.00 7.00

Op 28 en 29 maart bijkomende afvaart te 3.00 7.00 12.30 15.00 18.30

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 23.45

Op 23 maart bijkomende afvaart te 20.55

Op 24, 25, 26 27 en 28 maart bijkomende afvaart te 1.10 20.55

Op 29 maart bijkomende afvaart te 1.10

OOSTENDE

MAANDAG 17 MAART 1980

IJSLAND				
O.81	20	640	——	953.779
NOORD				
N.45	8	295	——	454.830
WEST				
N.709	10	200	——	335.120
KANAAL				
N.752	18	285	1475	675.571
O.127	17	60	4525	856.149
O.134	17	300	575	546.929
O.275	17	415	1240	831.400
Z.186	18	270	6340	1.582.015
Z.331	18	145	6667	1.618.400
O.705	19	75	4155	806.679

DINSDAG 18 MAART 1980

WEST				
N.708	10	445	——	491.561
KANAAL				
Z.34	18	75	3095	627.979
O.33	18	250	6950	1.734.189

WOENSDAG 10 MAART 1980

KANAAL				
O.274	17	60	2800	546.616

DONDERDAG 13 MAART 1980

Z.427	268.860
Z.128	576.640
Z.571	1.318.517
Z.44	875.615
Z.600	161.007
	3.200.639

VRIJDAG 14 MAART 1980

Z,569	433.478
Z.512	199.043
Z.568	124.280
Z.437-558 GUL	29.380
	786.181

BRUGSE POLITIE VOORKOMT HINDER IN VISSERSHAVEN ZEEBRUGGE

Door de politiediensten van Zeebrugge werd onlangs vastgesteld dat een vissersvaartuig onbeheerd was achtergelaten langs de steiger voor onderhoudswerken aan de vissersvaartuigen.

Bij nader inzien bleek het vaartuig lek te zijn. Er bevond zich reeds 1 m water in het ruim.

De eigenaar kon niet bereikt worden. Het bleek dat hij intussen op een ander schip aangemonsterd was. De Brugse politie en brandweer hebben daarom niet geaarzeld om onmiddellijk in te grijpen. Het water werd uit het schip gepompt en het schip zelf werd dezelfde dag nog versleept naar een plaats waar het geen hinder meer vormt.

Door dit snel en belangloos ingrijpen kon het stadsbestuur op die manier verhinderen dat het schip gedurende verscheidene maanden een aanzienlijke hinder zou veroorzaken voor de andere vaartuigen in de vissershaven. Het schip zelf werd daarbij voor nog grotere schade behoed dan reeds het geval was.

Het geldt hier de Z.69 die ook failliet verklaard werd.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 21 MAART 1980

KANAAL : Z.180 (100 vis, 2500 tong, 10 kab., 10 wijting, 70 platvis, 10 rog).
O.114 (45 vis, 3200 tong).
WEST en START POINT : N.719 (220 vis t.t.z. 50 ronde vis, 30 gutvis, 10 staart, 15 steenschol, 60 rog, 10 haaien, 35 doggen, 10 soldaat).
WEST en MONKEY BANK : O.206 (van West 100 wijting, Monkey Bank : 150 schelvis en totten, 30 gul, 20 grondvis, 20 varia).

MAANDAG 24 MAART1980
KANAAL : O.518 (100 xis en 2800 tong).
N.3, Z.499, O.118, O.135, O.309, O.279

DINSDAG 25 MAART 1980
WEST : Z.583

WOENSDAG 26 MAART 1980
WEST : N.706

ZEEBRUGGE

MAANDAG 17 MAART 1980

Z.542	7	——	80	221.440
Z.549	7	——	45	167.850
Z.37			70	224.130
Z.525 Kn		2000	100	525.271
B.5 K	2	100	50	207.080
Z.176		3500	70	977.453
Z.574 Kn		4200	220	1.073.504
Z.424 Kn		2700	220	968.423
Z.510 Kr		150	130	524.047
Z.200			200	1.187.451
Z.161				1.260.230
Z.307				417.930
Z.471-472 Gul				32.950
				7.807.759

DINSDAG 18 MAART 1980

Z.596 Kn	17	4000	200	1.116.750
Z.99 Kn	17	5500	300	1.637.690
Z.575 Kr	9	100	170	252.525
Z.474 K	——	600	35	200.210
Z.582 W	8	——	60	235.159
Z.402	10	——	——	344.260
				3.786.594

WOENSDAG 19 MAART 1980

Z.509 K	10	700	50	287.820
Z.289	11	2600	170	1.087.826
Z.533 W	10	——	100	246.460
Z.573	10	1000	180	665.793
Z.462	10	800	190	498.480
Z.27	11	2000	300	890.242
Z.16	10	4000	250	1.514.792
GUL				
Z.184-447				86.570
Z.570-601				89.200
Z.403-501				120.710
Z.471-472				93.750
Z.538-554				175.600
Z.400-548				242.860
Z.437-558				137.180
Z.201-560				171.130
Z.580-578				65.620
				6.858.243

TE KOOP
VISSERSVAARTUIG
Bouwjaar 1967
19 meter - motor 280 P.K.
Inlichtingen :
Beroepsvereniging
HAND IN HAND
Zeebrugge - Tel. (050) 54.41.17
(8474V)

VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN

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
☎ 031-742051

(5723V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	
Schelvis midden	45.60
Schelvis klein	26.40
Kabeljauw	———
Gul	———
Wijting	———
Schaat	65.—
Zeebaars	26.40- 33.—
Leng	———
Schartong	21.— 50.40
Heilbot	221.—
Koolvis	———
Hondstong	———
Zeewolf	
Staart	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	17-3	18-3	19-3
Lappen	145-159	144-154	145-149
Grote	169-175	169-175	162-165
¾	178-200	185-184	187-188
Blok	195-219	205-213	206-213
Voor-kleine	194-209	208-216	216-225
Kleine	196-204	205-210	206-211
slips			

Zeebrugge

Grote	131-162	150-157	156-158
Blok	130-184	168-180	170-174
Fruit	138-234	203-257	209-212
Schone kleine	156-245	211-242	220-224
Kleine	161-226	215-243	220-226
Tout petit	162-201	208-230	208-214
Slips	165-194	198-224	200-208

Nieuwpoort

Tong I	140-	-	146-
Tong II	170-	-	236-
Tong III	246-	-	236-
Tong IV	240-	-	248-
Tong V	236-	-	238-
Kleine	215-	-	215-230

PLADIJS

Oostende

	17-3	18-3	19-3
Grote	19-21	19-32	35-
Grote iek	19-22	19-21	-
Kleine iek			
Derde slag	19-22	19-	-
Platjes	16-	16-17	16-

Zeebrugge

I			
II	19-21	19-22	19-21
III	19-24	19-	19-
IV	19-29	19-22	19-21
V	16-21	17-	16-20

Nieuwpoort

Moeien	20-25	-	22-30
Grote pladijs	20-26	-	25-30
Platjes	17-22	-	20-28
Drielingen			

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

14-3	3		2.014.124			
17-3	11		9.318.047			
18-3	3		2.854.729			
19-3	1		572.488			
			14.759.388			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

13-3	4	291	25.109	59.—	99.—	
15-3	4	238	30.305	96.—	142.—	
17-3	3	320	30.568	85.—	96.—	
18-3	12	1.204	85.573	59.—	88.—	

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

18-3	2	332	26.833	72.—	86.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

14-3	2	8.308	273.067			
17-3	7	6.182	381.623			
19-3	9	17.327	576.687			

NIEUWPOORT

VRIJDAG 14 MAART 1980

N.720 158.630
N.590 86.117

Twee vaartuigen van de West losten samen hun vangst op de vrijdagmarkt. Grote tong werd volgende prijzen toegekend : 146 fr per kg voor tong nr 1 en 170 fr per kg voor tong nr2;tong nr 3 of bloktong kreeg 248 fr per kg en de tong nr 4 of fruittong 246 fr per kg. Tong nr 5 werd verkocht tegen 242 fr per kg en kleine tong tegen 220 fr per kg. Voor variatie die in geringe mate werd aangevoerd betaalde men lonende prijzen. Grote tarbot kreeg 288 fr per kg, de middenslag tarbot 180 fr per kg, tongschar werd genoteerd aan 105 tot 120 fr per kg wijl de boekwaarde van de staartvis 228 fr per kg bedroeg. Voor de Westvis werden matige prijzen betaald, geen enkele soort diende echter uit de markt aan interventieprijs onttrokken te worden. Kabeljauw werd opgekocht tegen de prijs van 3000 à 3800 fr de ben en gul aan 1500 tot 2250 fr de ben. Wijting kende volgende afzetwaarde 1100 à 1350 fr de ben voor de grote en 850 à 950 fr de ben voor de kleine. Pladijs was aan een constante marktprijs van ongeveer 1000 fr de ben onderhevig, enkel één partij drieling pladijs haalde1 400 fr de ben. Een goed marktverloop met matige prijzen over gans de lijn.

MAANDAG 17 MAART 1980

N.738 39.995
N.470 184.467
Kustvisserij
N.88
N.349
N.700
N.211
N.22

De aanhoudende gure en frisse Oostenbries der voorbije week beinvloedde de aanvoer der maandagmarkt. Slechts twee vaartuigen van de West en enige kustvaartuigen boden hun vangst aan. De schaarse aanvoer werd dan ook door lonende prijzen gecompenseerd. Grote tong werd verkocht aan 140 fr per kg voor de lappen of nr 1 en aan 170 fr per kg voor de 2e sortering. De bloktong of de derden kreeg 246 fr per kg en de vierde tong 240 fr de kg. Tong nr 5 werd geboekt aan 236 fr per kg en de kleine tong aan 215 fr het kg.

Alle soorten werden tegen stabiele prijzen aan de koper gebracht. Zo kende de pladijs een unanieme waarde van ongeveer 25 fr het kg voor iedere soort. De gul werd als volgt genoteerd, 1600 tot 2500 fr de ben voor de voorkleine en de gul 4 en 3000 fr de ben voor de gul 3.

Grote wijting werd verkocht aan 2100 fr de ben. Moerrog kreeg 3400 fr de ben, tilten 3000 fr de ben en scherpstaarten eveneens 3000 fr de ben.

Een partij doorn- of speurhaai werd tegen de prijs van 42 à 46 fr de kg. aan de koper gebracht.

Het marktverloop kende een grote interesse vanwege de handelaars en alle prijzen bleven gedurende de ganse verloop stabiel.

WOENSDAG 19 MAART 1980

N.597 306.265
N.590 37.720
N.720 17.075
N.738 55.460
N.736 102.855
Kustvissers
N.700
N.1
N.211
N.88

Vijf vaartuigen van de West en vier kustvissers losten hun vangst op de woensdagmarkt. Er was een kleine aanvoer in de andere havens waar te nemen zodat de kopers zich genoodzaakt zagen hun aankopen in de Nieuwpoortse vismijn te verrichten. De prijsnotering bleef zodoende constant en stabiel gedurende de ganse verkoop. De tongprijzen varieerden als volgt : tong nr 1 kreeg 146 fr. het kg, tong nr 2 165 fr; bloktong of tong nr 3 noteerde men aan 236 fr het kg en tong nr 4 aan 248 fr. Tong nr 5 boekte men aan 238 fr het kg en kleine tong aan 230 fr het kg.

Pladijs kreeg de unanieme boekwaarde van ongeveer 30 fr het kg. Wijting werd aan de man gebracht tegen 300 fr de ben voor de grote en 1100 à 800 fr de ben voor de kleine. Kabeljauw werd geboekt aan 3500 fr de ben en gul aan 1500 tot 2700 fr de ben. Een partij doorn- of speurhaai klende een afzetgebied aan 2120 tot 2280 fr de ben. Alles samen ongeveer 17.000 kg vis voor een bruto-waarde van 576.687 fr.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Oostende	Zeebrugge	Oostende		Nieuwpoort
	17-03-1980	17-03-1980	18-03-1980	18-03-1980	19-03-1980	19-03-1980	17-03-1980	19-03-1980
Tarbot : groot (123)	252 -280	221 -304	228 -279	192 -258	215 —,—	200 -248		330 -374
middel (123)	147 -173	164 -171	176 -199	162 -185	176 —,—	161 -184	280 —,—	190 -270
klein (123)	115 -122	114 -121	59 -193	149 -175		146 -151	100 —,—	100 —,—
Griet : groot (123)	112 -140	118 -134	120 -138	132 -146		134 -149		160 —,—
middel (123)	106 -113	110 -119	112 -119	125 -142	120 —,—	120 -124		
klein (123)	86,—103	104 -109	110 —,—	115 -119		108 -112		
Schelvis : groot								
middel								
klein								
Heek : groot	60,—70,—		54,———,—	42,———,—	58,———,—			
middel	24,—43,—		34,—42,—					
klein	6,—12,—		6,— 6,40		10,———,—			
Lom								
Leng	27,—29,—		22,—29,—	26,———,—				
Rog (I)	34,—63,—	60,—68,—	16,—67,—	60,—64, —	26,—62,—	60,—68,—	64,—70,—	70,———,—
Keilrog (123)	60,—66,—						75,———,—	
Rog (23)								
Tilten (23)		50,—54,—		58,———,—		50,—54,—	60,———,—	65,———,—
Scherpstaart (23)		64,—71,—		60,—66,—		70,—74,—	60,———,—	65,———,—
Halve mans (23)		40,—46,—		50,—54,—		46,—51,—	58,—62,—	65,———,—
Teelt (2)		38,—42,—		50,—54,—		45,—50,—		
Katrog (2)		12,—21,—		25,———,—		24,—30,—		
Kabeljauw	30,—43,—	40,—49,—	28,—40,—	39,—48,—		40,—46,—		60,—70,—
Gul (groot)	24,—45,—	38,—42,—	24,—45,—	40,—44, —		38,—40,—	32,—50,—	30,—54,—
Gul (middel)		34,—36,—		30,—34,—		34,—38,—		
Gul (klein)		28,—34,—		26,—30,—		30,—34,—		
Hozemondhamme	79,—166		76,—167		72,—185			
Wijting : groot	14,—29,—	24,—32,—	15,— 30,—	25,—30,—		18,—26,—	42,———,—	26,—35,—
klein		14,—19,—		14,—17,—		14,—18,—	17,—22,—	17,—21,—
Schar	6,—10,—	12,—16,—	9,—17,—	16,———,—	6,—12,—	12,—17,—	20,—30,—	20,—30,—
Steenschol	6,—72,—	74,—92,—	6,—72,—	65,—70,—	9,—76,—	85,—101		
Zeehaai	43,—52,—	48,—54,—	43,———,—	52,—56,—		46,—51,—	16,———,—	16,———,—
Hondshaai	19,—29,—		31,—38,—		23,———,—			
Doornhaai							42,—46,—	44,—50,—
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	6,—18,—			10,———,—				
Schartong	8,—42,—		12,—30,—				120 —,—	110 -225
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk	8,— 9,—		8,———,—					
Heilbot								
Steur								
Koolvis	19,—34,—							
Zeewolf								
Pollak	22,—35,—		32,—37,—					
Zonnevis								
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel		80,—178		77,—178				
Schotse schol		27,—35,—		18,———,—				
Zeehond		12,—31,—		30,—22,—		18,—25,—	20,—30,—	40,———,—
Bot							15,———,—	16,———,—
Rode Poon (robaard)	52,———,—	46,—51,—		36,———,—		36,—42,—	40,—60,—	
Grauwe Poon (knorh.)	29,—34,—		19,—21,—				25,———,—	25,———,—
Rode Knorhaan	31,—70,—							
Posten								
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD„

LIPS n.v. *scheepsschroeven*

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

Aan de maandagmarkt werd aangevoerd :

11.548 kg tong; 188 kisten tarbot en griet; 1031 kisten kabeljauw; 22 kisten schelvis; 1187 kisten wijting; 1505 kisten schol; 197 kisten schar en 44 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot 16,52 - 15,11; grote tong 12,52 - 12,11; grootmiddel tong 13,50 - 13,05; kleinmiddel tong 16,24 - 15,54; tong één 16,85 - 16,09; tong twee 15,88 - 15,51.
Per 40 kg : tarbot 575 - 415; griet 480 - 372; kabeljauw één 120 - 78; kabeljauw twee 120 - 90; kabeljauw drie 110 - 82; kabeljauw vier 104 - 84; kabeljauw vijf 100 - 64; schelvis drie en vier 154 - 92; schol één 53 - 52; schol twee 67 - 57; schol drie 81 - 66; schol vier 81 - 66; wijting drie 67 - 48; schar 62 - 28; tongschar 288 - 156; krab 44 - 38; kleine kuit 56; kokkels 37 - 32; steenbolk 42; haai 150 - 134; kleine kreeft 126 - 122.

De besommingen waren :
KW 4 f 14.600; KW 11 f 29.900; KW 25 f 25.700; KW 29 f 7.500; KW 45 f 19.100; KW 51 f 13.100; KW 74 f 2.500; KW 88 f 20.000; KW 113 f 16.200; KW 117 f 20.700; KW 137 f 9.600; KW 141 f 13.800; KW 145 f 31.200; KW 149 f 12.300; KW 152 f 9.900; KW 167 f 19.000; KW 175 f 16.600; KW 189 f 34.200; KW 194 f 19.200; KW 214 f 13.100; KW 221 f 10.400; KW 226 f 8.300; SCH 256 f 11.900; WR 32 f 25.400; WR 57 f 19.700; IJM 20 f 15.600; IJM 24 f 20.000; IJM 115 f 18.300; IJM 154 f 14.700; IJM 207 f 8.000; IJM 209 f 10.800;

Aan de vrijdagmarkt werd aangevoerd : 7.205 kg tong; 74 kisten tarbot en griet; 753 kisten kabeljauw; 196 kisten wijting; 1.006 kisten schol; 155 kisten schar en 93 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot 18,83 - 17,65; grote tong 18,83 - 17,65; grote tong 12,47 - 12,17; grootmiddel tong 13,74 - 13,02; kleinmiddel tong 15,96 - 15,34; tong één 16,98 - 15,83; tong twee 16,46 - 15,11.

Per 40 kg : tarbot 552 - 440; griet 453 - 379; kabeljaw één 136 - 94; kabeljauw twee 146 - 92; kabeljauw drie 120 - 96; kabeljauw vier 118 - 94; kabeljauw vijf 104 - 70; schol één 68 - 52; schol twee 74 - 66; schol drie 75 - 64; schol vier 77 - 60; wijting drie 90 - 74; schar 114 - 40; tongschar 240 - 160; poontjes 100 - 67; bot 30.

De besommingen waren :
KW 77 f 12.600; UK 208 - UK 228 f 11.100; IJM 19 f 12.700; IJM 44 f 24.800; verder één Deens vaartuig de VE 244 f 24.800; twee Goedereders, acht Texelaars die tesamen f 230.000 besomden.

Aan de donderdagmarkt werd aangevoerd :

750 kg tong; 4 kisten tarbot en griet; 210 kisten kabeljauw; 1 kist schelvis; 192 kisten wijting; 60 kisten schol; 56 kisten schar en 20 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg : grote tong 13,24; grootmiddel tong 14,44; kleinmiddel tong 16,14; tong één 16,68; tong twee 15,48.

Per 40 kg : tarbot 553 - 475; griet 438 - 384; kabeljauw één 138; kabeljauw twee 164 - 112; kabeljauw drie 134 - 100; kabeljauw vier 114 - 87; kabeljauw vijf 106 - 47; schol één 73; schol twee 88 - 83; schol drie 110 - 96; schol vier 108 - 88; wijting drie 94 - 64; schar 112 - 97; bot 31 - 24.

De besommingen waren :
KW 185 f 2.580; UK 208 - UK 228 f 5.400; UK 159 f 5.200; UK 233 - UK 234 f 5.500; IJM 18 f 6.700; verder twee Texelaars en één Goedereder met tesamen f 32.000 aan besomming.

Aan de woensdagmarkt werd aangevoerd :
385 kisten kabeljauw; 231 kisten wijting; 5 kisten schol; 7 kisten wijting; en 4 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 40 kg : kabeljauw één 144; kabeljauw twee 174 - 142; kabeljauw drie 136 - 104; kabeljauw vier 114 - 86; kabeljauw vijf 108 - 76; schol vier 126 - 124; wijting drie 76 - 48; schar 106 - 92 ;bot 24;

De besommingen waren :

UK 18 - UK 20 f 5.650; UK 208 - UK 228 f 13.800; VD 20 - YE 25 f 14.100.

● **TE KOOP: KOTTER,**
18 m bij 5,10 m bij 2,20 m
141 PK Stork
voor garnalen uitgerust
Tel. 0931-5962514
(8476V)

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 10 maart tot en met 14 maart 1980
Door 90 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
23.915 kg	Tong	f 346.977,83	van f 17,37 tot f 12,09
10.259 kg	Tarbot	f 127.583,94	van f 19,01 tot f 8,80
119.270 kg	Schol	f 188.500,66	van f 2,39 tot f 1,15
140.960 kg	Kabeljauw	f 289.711,06	van f 4,75 tot f 1,28
1.308 kg	Griet	f 13.477,14	van f 11,67 tot f 8,00
6.690 kg	Schar	f 8.179,92	van f 2,45 tot f 0,80
9.655 kg	Wijting	f 10.905,21	van f 1,99 tot f 0,65
251.334 kg	Diversen	f 566.915,70	
563.391 kg		f 1.552.251,46	

De nieuwe kaart der Vlaamse Banken

VERKRIJGBAAR

op de drukkerij

« NIEUWSBLAD VAN DE KUST »

en

« HET VISSERIJBLAD »

H. Baelskaai 30, Oostende
Tel. (059) 32 11 13 - 49

(6246N - 8187V)

REDERS LEEST UW VAKBLAD

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ANDERE WERKNEMERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN:

EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD!

KNIELAARS		395
LAARS gevoerd met wol		385
DIJLAARS		700
HEUPLAARS		915
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	670
	maat 58	737
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	370
	maat 58	405
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	390
	maat 58	429
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	490
	maat 56	540
JUMPERS blauw goed		
small en medium		395
large		395
extra-large		395
ZUIDWESTER (lange kap)		190
OLIEHEMD zonder kap		565
met kap		675
OLIESCHORT		310
GUTTERS		70
AIRCOAT BROEKEN		465
broeken met bretel		
maat 42 54		903
56 58		994
60		1.030
JUMPERS aircoat		455

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

DEZE PUNTEN KUNNEN OMGEZET WORDEN BIJ S.C.A.P.,
H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE BIJ HAND IN HAND ZEEBRUGGE

(8426V)



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229

■

Gedekte risiko's :
eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig

■

Meer dan 20 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.

■