

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE



het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPERING DER VISNIJVERHEDEN

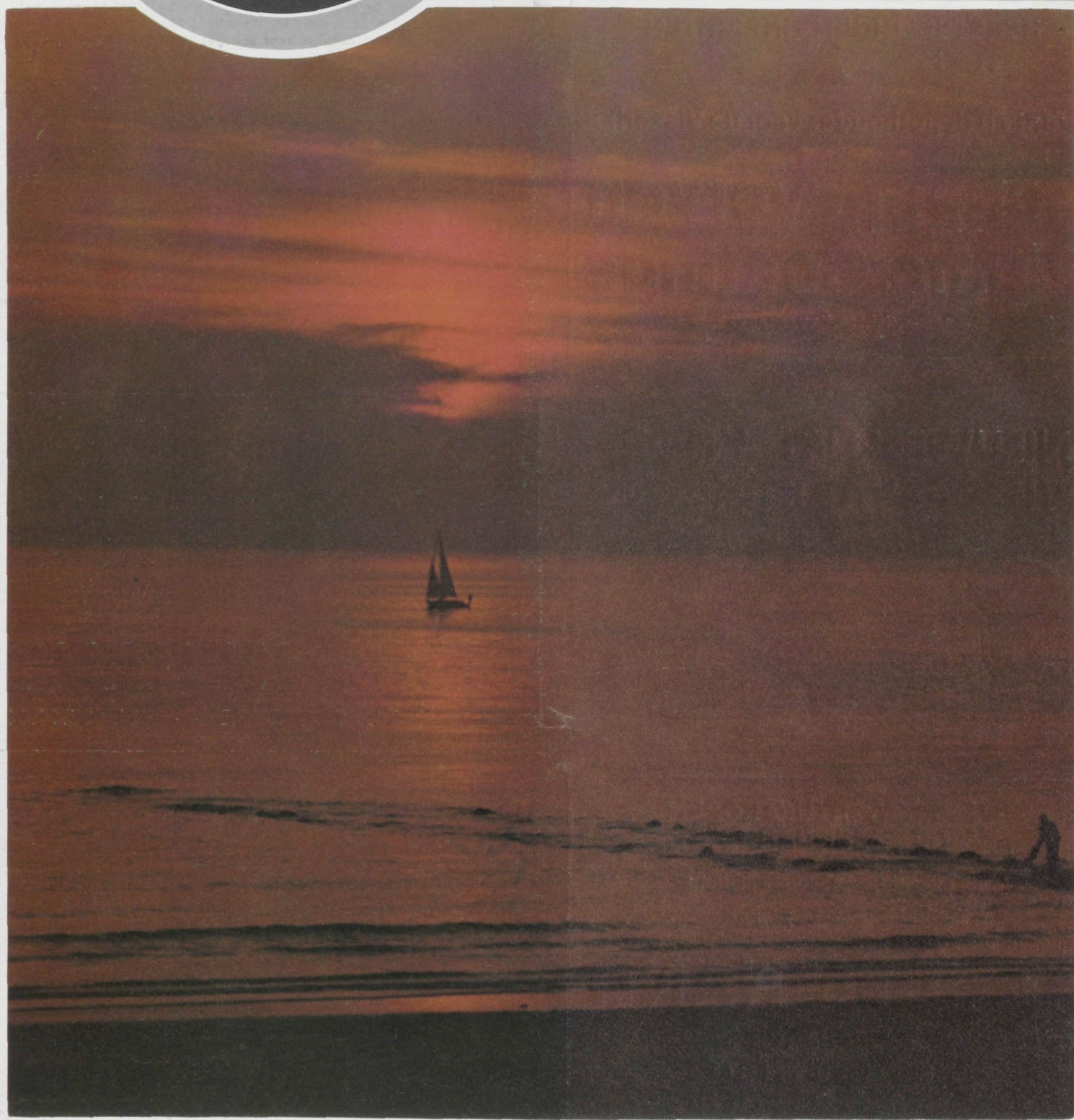


FOTO ROLAND

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en dephouder 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 vissershavens.
- 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

(8324V)

het visserijblad

Vrijdag 28 maart - Nr. 12

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —
B.T.W. 412.522.588
DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

De subsidiëring door de hogere overheid en de nieuwbouw door Provincie

In ons vorig artikel hadden wij het over de subsidiëring van de nieuwbouw, de steun van de overheid en straks van de Provincie West-Vlaanderen.

In dit artikel hadden wij het niet over het felt, dat, waar de visserijen van ander landen bij nieuwbouw van de Feoga hadden genoten, alleen de Belgische visserij door zijn toenmalige Waalse Minister van Landbouw, de heer Humblet, volledig genegeerd werd en de gelden ons land toebedeeld, integraal naar de Waalse landbouw werden overgeheveld. DAAR WERD OP LANDBOUW IN ALLE TALEN OVER GEZEGEN. MEN BESCHOUWDE HET ER ALS EEN POLITIEKE AANGELEGENHEID, WAARTEGEN NIEMAND ZICH VERZETTE EN WAARDOOR BETREURENSWAARDIG GENOEG, EEN 40 A 50 MILJOEN VERLOREN GING, waar in de ons omringende landen er ruimschoots van gebruik werd gemaakt.

Zoals wij dus meldden, bestaat er thans een provinciaal ontwerp om de nieuwbouw van vissersvaartuigen te steunen, aldus beogend onze scheepsbouwers aan 't werk te houden en de reders die bouwen, gedurende de eerste vijf moeilijke jaren te helpen.

Het ontwerp is uitstekend maar kan verbeterd worden, dank zij het amendement Dumarey. Het oorspronkelijk ontwerp voorziet, wanneer wij goed ingelicht zijn, bij nieuwbouw op een Westvlaamse scheepsbouwswerf, een premie van 2,5 miljoen frank, uitkeerbaar in vijf jaarlijkse schijven van 500.000 frank.

Men beoogt daarbij dus de West-Vlaamse scheepswerven werk te verschaffen en onze vissersvloot verder te zien moderniseren en voorl in de moeilijke beginjaren te helpen.

Volgens het provinciaal ontwerp, beoogt men de toelage dus alleen te geven wanneer op Westvlaamse scheepsbouwswerven gebouwd wordt.

Het amendement Dumarey gaat verder en spreekt van Belgische scheepsbouwswerven.

Volgens het provinciaal ontwerp moet de aanvraag geschieden vóór het ondertekenen van een contract of nieuwbouw. Hierdoor zouden alle contracten voor nieuwbouw, vóór mei 1980 ondertekend of vóór die datum op onze werven in bouw gegeven daarvoor niet in aanmerking komen.

Aldus zouden de zes vaartuigen welke in 1980 op Westvlaamse Scheepsbouwswerven gebouwd, en die waarschijnlijk dit jaar in de vaart komen en de contracten welke vóór mei 1980 nog afgesloten worden, voor deze toelage niet in aanmerking komen.

Aangezien de schepen welke thans in opbouw zijn en deze waarvan het contract tussen één januari en mei getekend zijn, niet in aanmerking komen, zal die toelage voor 1980 niet het minste nut hebben voor wie vóór 1 mei 1980 heeft gekontrakteerd.

Wij vragen ons echter af waarom de begroting van de Provincie dan in 1980 een som van zoveel miljoenen moet voorzien en waarom de Provincie zich daardoor laat leiden. Het is immers een feit dat de bouw van een schip minstens negen maanden nodig heeft, zodat deze toelage vóór al de schepen welke in 1980 in de vaart komen, niet van tel is, zelfs als ze op Westvlaamse werven gebouwd worden.

Het initiatief van deze reders is toch even goed aan te moedigen als dat van hen die na één mei 1980 zullen contracteren.

Dat de provincie West-Vlaanderen alleen reders wil steunen die op Westvlaamse Scheepswerven bouwen, kan men haar niet ten euvel duiden, gezien het hier de bedoeling is werk te verschaffen aan West-Vlamingen.

Maar ook hierin zouden wij voorzichtig willen zien optreden, daar zich bijzondere gevallen kunnen voordoen, thans niet voorzien.

En wat de uitbetaling van de 2,5 miljoen frank betreft in vijf jaar, menen wij dat de eerste drie jaren de zwaarste zullen zijn om zijn verplichtingen na te leven. Dit mag wel teruggebracht worden tot

(Vervolg blz. 2)

Volgens Nederlands Visserijchap moet men vangstverbod op de haring opheffen!

In zijn jaarrede zegde de heer C. Zwijnenburg, voorzitter van het Nederlands Visserijchap, dat, als de E.E.G. dit jaar het vangstverbod op de haring niet opheft, dit de indruk zal versterken dat men te Brussel meer begaan is met de visstand dan met de vissers. Voor ons is dit een zeer egoïstische uitspraak omdat het toch duidelijk is, wanneer men begaan is met de visstand, dit terzelfdertijd aantoonbaar dat men begaan is met de vissers. De belangen van de visstand en van de vissers lopen toch paraleel! Verder is zelfde heer de mening toegedaan dat wel eens te laat het vangstverbod op de haring kan opgeheven worden, zodanig dat de haringstand te overvloedig wordt en dit tot marktverstoring kan leiden. Ook deze zienswijze vinden we buitensporig.

Dat de haringstand plots te overvloedig zou zijn, zal wel een fabeltje zijn die de heer Zwijnenburg en de Hollandse geïnteresseerde rederijen trachten ingang te doen vinden. Volgens metingen en onderzoeken, waaraan ook Nederlandse biologen deelnemen, is de haringstand nog altijd niet voldoende hersteld opdat deze reeds een grote ingreep zou kunnen doorstaan. Het is inderdaad niet omdat er plots hier en daar haringscholen en dan nog doorgaans, jonge haring, opduiken dat men kan gaan beweren, dat de haringstand plots te overvloedig aan het worden is. We kennen de grijparmen van de haringkotters en andere seinenettreilers die op korte tijd de zogezegde overvloedige haring wegvegen. We kunnen ons zelfs de vraag stellen of het verleden deze mensen niet genoeg geleerd heeft. Het schoentje zal wel elders wringen, namelijk daar waar onze noorderburen plots met een nieuwe vloot op de proppen komen, waarvan sommigen uitgerust met motoren tot twee duizend pk. Men zou nu deze langzaam gereed komende vloot wensen los te laten op de, nog jonge haring, zodat in een betrekkelijk korte tijd, de jarenlange inspanningen voor een herstel van de haringstand zou verloren gaan. Een duidelijk egoïstisch standpunt die zou uitmonden in een werkelijk onbegrijpelijk kortzinnig beleid. Het schoentje nijpt hem dus wel in de, in feite onverantwoordelijke uitbreiding van de Nederlandse visserijvloot waarvoor men nu een slagveld onder de haring zoekt. We moeten wel erkennen dat onze Noorderburen zeker een inspanning geleverd hebben bij de uitsanering van hun vloot, maar deze inspanning is totaal weggeveegd als we de vangstcapaciteit van de nieuwe kotters en treilers daar tegenover stellen. In Nederland loopt dit ten slotte uit, niet zozeer op een sanering van de vloot, maar op een modernisering van de vloot met een overvloedige uitrusting aan gesofistikeerd materiaal en bijgevolg een heel wat groter vangstcapaciteit. Voor de heer Zwijnenburg moet dit kapitaal kunnen renderen en is een eerste vereiste deze machtige vloot dan maar op de zich herstellende haring los te laten. In dit verband noteren we in de uitspraak van dezelfde heer dat de beperking (toen nog de voorgenomen beperking) op de makreelvangst, ook al uit de boze is, niet zozeer de beperking die de Britten aan hun eigen makreelvloot opgelegd hebben, maar deze die ze eveneens (intussen gebeurd) wenselijk op te leggen aan de makreelvloot van de partnerlanden, onder andere aan deze van Nederland. Onze kustvissers weten wat het betekent, wanneer onze Noorderburen losgelaten worden, wat er dan, na enige tijd nog overblijft. Regelmatig werd onze kleine kust in de tongentijd door Nederlandse grote kotters van 1.200 P.K. leeggevestigd en dit heel dicht onder de kust waar dergelijke vaartuigen niet mochten vissen. Het is dergelijk ongedisciplineerd optreden en de ongecontroleerde aanvoeren, en het onoordeelkundig streven naar onmiddellijk gewin, zonder begrip noch zin voor de schadelijke gevolgen, die ons huiverig maakt om de heer Zwijnenburg te volgen, wiens opruiende taal, niemand kan bevallen noch goed doen.

(Vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

De subsidiëring door de hogere overheid en de nieuwbouw door Provincie

maximum drie jaar waarvan voor het eerste jaar, dat het zwaarste is, een bedrag van één miljoen frank zou moeten voorzien worden en de twee volgende jaren 750.000 frank.

Vooraleer deze betalingen geschieden, zou tevens een controle moeten plaats hebben om te zien of zij die in aanmerking komen, jaarlijks hun verplichtingen hebben nageleefd ten opzichte van de organismen, zoals de N.M.K.N., de Staat of andere instellingen die hen geld geleend hebben. Ook de heer Pintelon, voorzitter van de Rederscentrale, was in de commissie deze zienswijze toegeedaan.

De Provinciale Commissie zoals zij nu ter goede trouw is samengesteld, dient uitgebreid tot de Scheepsbouw en de herstel- of inplantingswerkhuizen, die honderden werklieden werk verschaffen en door de Staat niet zoals de multi-nationals gesteund worden.

Een aanvraag zou niet hoeven als geldig aanzien te worden vóór men contracteert maar op voorwaarde, dat de aanvraag gebeurt binnen een bepaalde tijd na het ondertekenen van het contract.

Het is immers noodzakelijk te weten in welke voorwaarden de NMKN kredieten verleent en in hoeverre het Nationaal Fonds van het Ministerie van Verkeerswezen tussenkomt in de interestvoet.

Het kan immers gebeuren dat de vastgestelde voorwaarden van dien aard zijn, dat de aanvrager er niet kan aan voldoen en van nieuwbouw afziet.

Zo zou ook vermeden worden, dat onbegrijpelijk kredieten verleend worden aan iemand die reeds failliet is verklaard of over wie geoordeeld moet worden, dat aan zo'n persoon of firma kredieten verlenen, een ernstige vergissing is, zoals het pas is gebeurd en waardoor niet de N.M.K.N., maar talrijke leveranciers er het slachtoffer van worden.

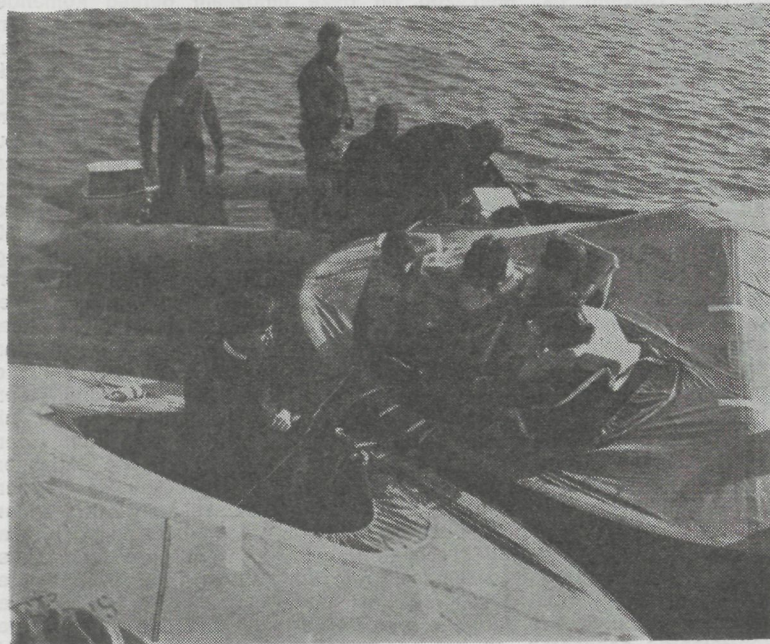
Het uitstekend initiatief door de Staat genomen met de VOZOR-gelden en thans dat door de Provincie, waar toch een Bredenaar de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, mag niet leiden tot het zo maar losweg verlenen van kredieten en subsidies aan wie het ook weze of aan de eerste de beste avonturier.

In de geestdrift om de nieuwbouw en de modernisering op gang te brengen, is het wel nodig aan wat vooraf gaat te denken en hoe onaangenaam voor sommigen ook, te kunnen weigeren waar het moet.

Maar dat is het werk van de hogere overheid en niet dat van belanghebbenden wie het ook zijn moge, daar onze visserij te veel zo is ingesteld dat naar gelang «mijn of dijn» belang, men adviezen geeft, welke een werkelijk vergissing kunnen zijn.

Aan de bestendige deputatie haar verantwoordelijkheid te nemen en zich niet te laten leiden door politieke of andere tussenkomsten, die het algemeen belang niet dienen.

— P. Vandenbergh



De leerlingen van de Stedelijke Visserijschool «John Bauwens» konden deelnemen aan zeer praktische oefeningen met de grote reddingsvloten van de Jet-Foil. Deze demonstratie ging door in het visserijdok in tegenwoordigheid van vele belangstellenden. (Foto NVDK).

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.

(8478V)

Volgens Nederlands Visserijschap moet men vangstverbod op de haring opheffen !

(Vervolg van blz. 1)

MOET EEN KONTINGENT HARING

VRIJGEGEVEN WORDEN ?

Er zou inderdaad een contingent haring moeten vrij gegeven worden. We hebben altijd de stelling verdedigd dat men nooit een oplossing moet zoeken van uit één enkel standpunt bezien, maar eveneens van uit het standpunt van de visserij en van het bedrijf. Indien het herstel van de haringstand hierdoor trager van stapel loopt, dan mag dit gerust. Een contingent haring vrijgeven moet echter niet noodzakelijk gebeuren op basis van het kwoteringstelsel, want we hebben nu reeds ondervonden welke onvolmaaktheden hieraan vast zitten. Daar wordt nog al regelmatig een loopje genomen met de cijfers daar veel buiten de mijn in Nederland verkocht wordt. We zijn dan ook eerder voorstander van een beperking op de visserij in de tijd en in vangstgebieden. Aldus zouden bepaalde visgronden en bepaalde visgebieden op bepaalde tijdstippen kunnen verboden worden, met een uitzondering voor bv. de kleine kustvisserij binnen het kustgebied. In dit stelsel zouden de vissers dan niet gebonden zijn aan cijfers en voor zolang de visserij open is, op een maximum rendement kunnen vissen. Indien deze onbelemmerde visserij een gevaar voor overbevissing zou kunnen te weeg brengen, dan kan nog altijd de sluiting van de visvangst vervroegd worden.

Wij zijn het wel met de heer Zwijnenburg eens dat men na 1980, waarin men vermoed dat eerder slechts een beperkt contingent haring zal vrij gegeven worden, men langzamerhand grotere kwota zou vrij geven, ook al moet dit leiden tot een herstel van de haringstand over meer jaren verspreid. Ook onderschrijven we de woorden van de heer Zwijnenburg dat hierdoor, in combinatie met de makreel- en horsmakreelvangsten, een herstel van de haringvloot in de komende vijf jaren tot de mogelijkheden behoort en dat de perspectieven voorlopig gunstig zijn dan de afgelopen jaren. Ook gaan we akkoord dat men in vele middens al te veel kwijt wil dat het nu terug goed gaat in de visserij. Men kijkt zich waarschijnlijk blind op enkele brutobesommingen maar ziet over het hoofd hoe hoog de uitbatingskosten, in het bijzonder de brandstofkosten gestegen zijn. De zeer zware motoren die onze Noorderburen aangeschaft hebben in hun nieuwgebouwde treilers, zou met de huidige olieprijs wel eens voor nare gevolgen kunnen zorgen. Maar dit wil niet zeggen, dat inzake visserij men er opnieuw moet laten op los gaan.

DE ZWARE BRANDSTOFPRIJZEN VERGEN ONZE AANDACHT

Waar blijven de verantwoordelijke bedrijfsmensen ?

Sedert dinsdag 18 maart zijn de brandstofprijzen voor wat de visserij betreft, opnieuw van 38 centiemen gerezen en werd er twee dagen later nog een schepje bijgedaan, zodat de gasoil voor vissersvaartuigen sedert 1 januari van 7,99 fr. tot 9,06 fr. is opgelopen, wat katabastofaal mag genoemd, als men de uitbatingsproblemen kent.

Waar op 1 januari 1979 deze prijs nog 4,87 fr. bedroeg, kan men begrijpen, dat deze prijs, welke een verhoging van 80 t.h. betekent, in één jaar tijd, zo dit niet verandert, voor bepaalde visserijkategorieën, betreurenswaardige gevoegen moet hebben.

In een maand tijd werden reeds vier kleine reders, die op de plankenvisserij varen, failliet verklaard. Moesten sommige leveranciers weinig geduld hebben, in de hoop dat de toestand zal verbeteren, dan zouden er nog tientallen volgen.

Een vaartuig dat nu de IJslandvisserij aandoet, moet 500 duizend frank mazout aan boord nemen en voor een kamaalvisser kost dit niet minder dan 300 duizend frank per reis.

Volgens het E.E.G.-akkoord, kan er dus voor die sektor van onze industrie geen toelage of tussenkomst verleend worden.

Maar voor andere industrieën worden wel allerlei toelagen verleend om ze in leven te houden.

De Belgische visserij heeft daar bij het groot nadeel dat ze veel verder van de visserijgronden gelegen is, dan de partners van de andere landen, die dank zij hun voordelige positie veel geringer brandstofkosten hebben, korter reizen kunnen maken, dus kwalitatief veel verser vis kunnen aanvoeren en aldus geen 14 dagen à één maand van huis moeten weg blijven om een behoorlijke besomming te maken.

Voor onze visserij is er geen staalplan, geen tekstielplan, maar alleen een minimumprijs voor bepaalde soorten, waarin ze dan nog zelf tussenkomen.

De bokkenvisser kan, zo hij een mooie vangst binnen brengt, misschien nog de twee eindjes aan mekaar knopen, maar alle plankenvisser, de kustvisserij uitgezonderd, moeten er aan geloven, zo hier niet snel tussengekomen wordt.

Dat voor de kustvisserij de toestand niet zo alarmerend kan genoemd, spruit voort uit het feit dat deze slechts enkele mijlen van de kust vissen, 's avonds uitvaren en 's morgens reeds binnen zijn. Waar in de winterperiode deze vaartuigen het niet vet hebben, kunnen zij tijdens de zomer hun schade inhalen zonder groot brandstoffenverbruik.

EN DE

V.O.Z.O.R.-GELDEN ?

Het is een feit dat tot op heden

slechts een tiental jonge reders van deze gelden heeft willen genieten.

Is het ogenblik niet gekomen om de helft van de bestaande gelden, 't zij ongeveer 40 à 50 miljoen te gebruiken om in afwachting van andere beslissingen in de EEG, een soort rentabiliteitspremie te geven aan onze reders, per man en per vaartuig uit te betalen.

Op die wijze kan het aangezien worden als een soort tewerkstellingspremie, waardoor vooral aan de middenslagreders die de plankenvisserij bedrijven en de zwaarste getroffen zijn, zou tegemoetgekomen worden.

In Frankrijk was deze tussenkomst rond de 50 centiemen, nu naar het schijnt opgevoerd tot 90 centiemen.

In Engeland, Nederland en Duitsland is de prijs van de brandstof voor de zeevisserij zeker 50 centie-

men à één frank goedkoper dan bij ons.

De Rederscentrale zou hier meer moeten optreden.

Naar we vernemen moeten de reders ten andere aan de producentenorganisatie per ben een bijdrage storten, en ook op hun aanvoer in Belgische havens die in 1979 meer dan 1,5 miljard frank bedroeg, 20 centiemen per honderd frank opbrengst wat meer dan 3 miljoen frank betekent. Wie dus in den vreemde verkoopt zou van deze bijdrage ontslagen zijn, wat niet normaal is.

Ook hier zou wat soberder dienen omgegaan en zou in deze crisisperiode buiten de bijdrage per ben, zeker tien centiemen per honderd volstaan.

Wat uitleg hierover aan de leden, en wat zuiniger optreden, ware een eerste vereiste in deze moeilijke periode.

Plechtige rouwdienst voor de Z.592

Zaterdag j.l. had te Duinbergen een plechtige rouwdienst plaats voor de bemanningsleden van de Z.592.

Het was nog geen 10 uur toen een bomvolle kerk medevoelenden een laatste hulde wilde brengen aan deze 5 jonge mensen die met de „Hosanna" de vrijdag vóór Aswoensdag met man en muis verging. Benevens burgemeester Lippen met zijn schepenkollege, volksvertegenwoordigers Desutter en Declercq, ontwaarden we nog talrijke dignitarissen van verschillende Ministeries. Vóór het altaar lagen tientallen rouwkransen waaronder één van elk Ministerie. Langs voor hadden de familieleden plaats genomen van Germain Ackx, geboren 27-10-35; Hektor Snauwaert, geb. 23-11-48; Pieter Guyt, geb. 16-3-46; Piet Ackx, geb. 26-3-63 en Pieter-Albertus Guyt, geb. 24-5-65. Opnieuw had de zee een tol van 5 mensenlevens gevraagd. Toen de „Hosanna" die rampzalige vrijdag de haven van Plymouth verliet, door een dikke mist, had men nog één laatste contact met de bemanning aan boord. En dan niets meer..... Terwijl hier aan de wal de karnavalroes heerste, was er onbeschrijflijke angst in de harten van de aan de wal zijnde familieleden, en de bange voorvoelens werden stilaan wanhoop. Na de homilie waar geen eind scheen aan te komen werd op het einde van de dienst het zo mooie visserslied van wijlen Gouverneur H. Baels gezon-

gen, dat bij velen een traan deed wegpinken. De leerlingen van de Visserijschool, elk met een bloemstuk, alsook de familie en overheden trokken dan in stoet naar het Vissersmonument te Heist alwaar een laatste groet gebracht werd en een zee van bloemen werden neergelegd als laatste hulde, ten overstaan van onze vissers, vergaan in zee. Onze beide bladen nemen piëteitsvol deel aan de smarten van de families.



TOEKENNING SCHEEPSKREDIETEN BESLISSEND VOOR BESTELLING BIJ BELIARD OOSTENDE

Midden februari werd door een Belgische rederij in oprichting een bouwkontraat met de scheepswerven Beliard Oostende ondertekend voor twee bevoorradingschepen.

Aanleiding hiertoe is de huidige heropflakking in de off-shore.

De bedoelde schepen zouden een geïnstalleerd vermogen van 8.000 PK hebben en 350.000.000 BF per stuk kosten.

Of het bouwkontraat al dan niet wordt uitgevoerd hangt echter af der van het alarmplan voor de van het verkrijgen van de nodige kredieten in het kader van het alarmplan voor de scheepsbouw.

Voor de scheepswerven Beliard Oostende, einde 1979 als 100 t.h. dochtermaatschappij van Beliard-Murdoch opgericht, is deze bestelling van vitaal belang.

Het huidig orderboek immers kan enkel een normale werkbezetting verzekeren tot na de verloopperiode.

Dit nieuwe order betekent een rechtstreekse tewerkstelling van ca 450.000 uur en zou de werf in staat stellen haar normaal werkpeil tot het najaar van 1981 te handhaven.

Tijdens de laatste weken is er in de pers sprake geweest van bepaalde beperkingen voor het toekennen van scheepskredieten, maar werd er van regeringzijde beslist voorrang te verlenen aan de middelgrote scheepswerven.

Het zou erg te betreuren zijn moest voor het eerste project, dat aan de Scheepswerven Beliard Oostende in het kader van het alarmplan zou kunnen worden toegelend, de nodige kredieten niet zouden worden verleend, terwijl in het afgelopen jaar veelvuldige projecten van deze bijzonder gunstige financieringsvoorwaarden konden genieten.

● 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)

Schadegevallen in de zeevisserij

— De Z.12 „Sabrina” toebehorend aan reder Jos Welvaert, moest wegens defecte keerkoppeling door de Z.55 van Mevrouw Roels naar de thuishaven opgesleept worden.

X X X

— Tijdens de visserij in het Kanaal van Bristol moest de Z.34 tijdens de storm Newlyn aandoen, waar tengevolge van het jagen van een ander schip tegen de Z.34, het bakboord korreijzer scheurde.

X X X

— Tijdens zijn visserij in het Kanaal, moest de O.168 van de rederij Makuna tijdens de storm de haven van Birkenhead aandoen waar het schip door de deining tegen de Zuidelijke kaaimuur geworpen werd en twee scheuren in de voorsteven opliep. Een nieuw boegstuk moest ingestoken worden.

X X X

— Tijdens de visserij kreeg de Z.176 een tros in de schroef, welke na voorzichtig werken er kon uit verwijderd worden. Doordat de schroefsmering niet meer normaal werkte diende men de Zeebrugse haven aan te doen voor nazicht.

X X X

— De Z.525 van de rederij „De Golfbreker” moest de Zeebrugse

visserhaven terug aandoen met defecte aandrijving van de vislier door een lek in de oliekoeler van de hoofdmotor.

X X X

— De Z.599 van reder Vanhee Edgard, moest de Zeebrugse visserhaven terug aandoen na met zijn S.B. visboel aan een onder water zittend wrak vastgeslagen te zijn. Nadat gedurende 7 uur geprobeerd werd het vistuig los te maken, zonder resultaat moesten de kabels die het vistuig optrekken doorgebrand worden daar er gevaar bestond dat het vaartuig zou kapseizen.

X X X

— De N.3 van de rederij Vens Verleene moest ter visserij de hulp inroepen van de N.719 van de rederij Decrecal omdat hij de korre in het schroef had gekregen zodat de N.3 naar Oostende diende gesleept.

VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN

PECHERIES A VAPEUR, N.V. in vereffening

14, H. Baelskaai, OOSTENDE
H.R. Brugge, afdeling Oostende, nr. 172.

De heren aandeelhouders worden verzocht deel te nemen aan de algemene vergadering op 15 april 1980 te 16 u. te Brussel, Luxemburgstraat 19 (vierde verdieping).

Dagorde :

1. Verslag van de vereffenaars
2. Toestand einde boekjaar.

Neerlegging van de aandelen, vijf volle dagen vóór de vergadering ten maatschappelijken zetel of bij de Bank Brussel Lambert te Oostende en te Brussel, Regentiestraat, 2.

(8480V)

ONDERLINGE ZEEVAARTVERZEKERING

naamloze vennootschap

Maatschappelijke zetel : 14, H. Baelskaai, Oostende
H.R. Oostende 96.

De heren aandeelhouders worden verzocht deel te nemen aan de algemene vergadering op 15 april 1980 te 15 uur, te Brussel, Luxemburgstraat 19 (vierde verdieping).

Dagorde :

1. Verslagen van beheerders, commissaris en commissaris revisor.
2. Goedkeuring van balans en winst- en verliesrekening per 31 december 1979. Aanwending van het resultaat.
3. Decharge aan beheerders, commissaris en commissaris revisor.
4. Statutaire benoemingen.

Neerlegging van de aandelen, vijf volle dagen vóór de vergadering, ten maatschappelijken zetel, of bij de Bank Brussel Lambert, te Oostende, en te Brussel, Regentiestraat, 2.

(8479V)

Nieuwe reddingsvlotten op vissersvaartuigen

Zoals onze reders weten, zal de Zeevaartinspectie vóór 1 januari 1981, alle reddingsvlotten waarvan bij inspectie wordt vastgesteld dat katoendoekweefsel aanwezig is, uit de circulatie doen nemen.

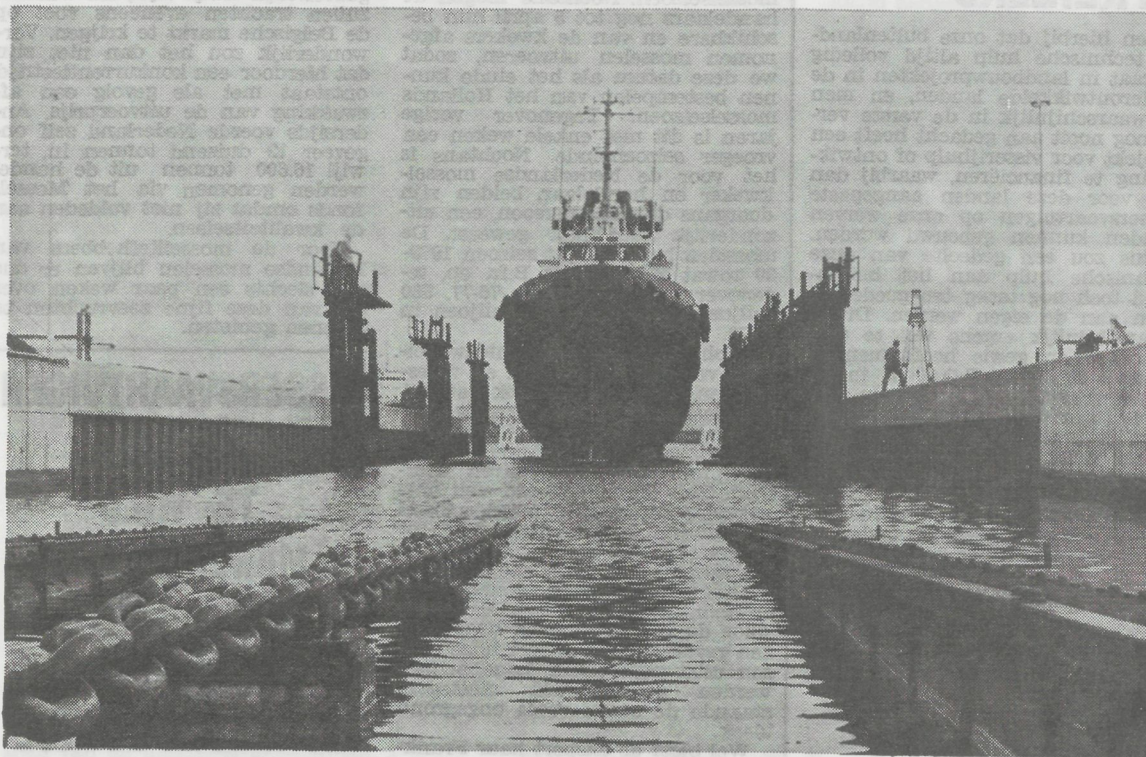
Uit dien hoofde hebben SCAP OOSTENDE en HAND IN HAND ZEEBRUGGE zich de sterke BEAUFORT vlotten aangeschaft, die bij de Zee-macht en bij de Rijksmarine in gebruik zijn.

Alle leden van Hulp in Nood, die zich zo'n vlot aanschaffen, zullen van deze maatschappij op vertoon van de faktuur, een tussenkomst van 20 t.h. ontvangen.

Voor alle inlichtingen wende men zich tot SCAP Oostende of Hand in Hand Zeebrugge en Oostende.



Nieuwe slipway in Zeebrugse achterhaven voltooid



De nieuwe slipway te Zeebrugge die sedert korte tijd in gebruik werd genomen. (Foto NVDK).

In de achterhaven van Zeebrugge, aan het uiteinde van het Prins-Filipsdok, werd een nieuwe slipway gebouwd voor schepen met een tonnage tot 1.000 ton. Deze slipway is in principe van hetzelfde type als de twee Oostendse slipways (600 T en 1000 T).

Te Zeebrugge echter, kan een opgehaald schip ook van de wieg worden afgehaald en zijdelings verplaatst in een verhaalzone. In deze verhaalzone kunnen schepen opgenomen worden voor langdurige herstellingen, terwijl de eigenlijke slipwaywieg nog verder kan gebruikt worden voor de kleinere, normale herstellingen.

Afhankelijk van de lengte en de tonnage van de schepen kunnen er 1 tot 3 schepen op de wieg en 1 tot 3 schepen in de verhaalzone staan (lengte wieg is 76 m, lengte verhaalzone is 68 m).

Vooraleer een schip kan opgehaald worden moeten vooraf de kiel- en kimblokken op de wieg in orde gesteld worden. De hoogte en de vorm van deze blokken dient voor elk schip afzonderlijk te worden bepaald aan de hand van het dokplan van het betrokken schip.

De slipway is gebouwd volgens een ontwerp van een Amerikaanse firma.

De werken startten op 1 september 1977 en de uitvoeringstermijn bedroeg 30 kalendermaanden. De voorlopige oplevering had plaats op vrijdag 29 februari l.l., maar de aannemer staat evenwel nog steeds in voor de opleiding van het personeel dat de slipway zal bedienen, evenals voor het onderhoud en de herstelling gedurende de waarborgtermijn.

De totale kostprijs van de bouw

en de uitrusting van de slipway bedraagt ongeveer 195 miljoen fr.

De uitvoering gebeurde onder leiding van de Dienst der Kust van het Ministerie van Openbare Werken.

De aannemer van deze werken was de firma NV Ondernemingen M. Delens, Brussel.

Zopas werd reeds het vierde schip op de slipway geplaatst, namelijk de sleepboot „Seahorse” (640 T - foto). De overige schepen waren de sleepboot „Georges Letzer” (580 T), de grindlosser „Zeezand I” (300 T) en de vissersboot „Z.319” (700 T).

Voor de visserij en de scheepsbouwverven valt het echter te betreuren dat deze slipway daar uitsluitend gebouwd werd voor de Zeemacht en op verzoek van de Brugse Zeevaartinstellingen. Voor de visserij is die slip een duur zaakje.

Inderdaad niet alleen wordt het tijdverlies, maar wordt het op slip brengen ook veel kostelijker dan beweerd werd. Het volstaat de berekening te maken van wat een scheepsverf aan verloren lonen zal hebben aan te rekenen. Het is gemakkelijk te beweren dat er daar plaats is voor een werf. Maar wie zal de kosten dragen van een dergelijke installatie. Het ogenblik is goed gekozen om in de banken en aan beroepskrediet een kaskrediet te vragen en te berekenen wat je dit allemaal kost. Waarom men nooit naar de zienswijze van de visserijmensen heeft willen luisteren om een plaats te zoeken, 't zij naast de werf Degraeve, 't zij aan het uiteinde van de huidige plaats

voor de werf Bocher.

Daar zou de visserij op de best en goedkoopst mogelijke wijze gediend zijn geweest. Maar Zeemacht en koopvaardij zijn te Zeebrugge van meer belang dan de visserij, die miljarden aan de Staat opbrengt.

En als men moet rekenen op de werking van de Rederscentrale Oostkust, dan weet men hoe prachtig onze Zeebrugse visserij er verdedigd wordt.

VERGUNNING VERPLICHT VOOR BRITSE TREILERS OP BEPAALDE VISSOORTEN

De Britse regering heeft een verordening laten verschijnen waarbij voor treilers boven de 40 voet, hetzij 12,10 m een vergunning noodzakelijk is voor het vissen op kabeljauw, schelvis, wijting, platvis en tong in het I.C.E.S.-gebied VII. Dit gebied strekt zich uit over de Ierse Zee, de Keltische Zee, het Engels Kanaal en de toegangen tot de wateren van Zuid- en West-Ierland. Dit order zal in voege komen vanaf 7 april. Dit geldt voor Britse treilers ingeschreven in het Verenigd Koninkrijk, de Kanaaleilanden en het eiland Man. De vergunningen zullen vrij te bekomen zijn voor alle vaartuigen boven de 40 voet bij de district-officieren van de visserijdienst.

Alle vaartuigen die onder deze verordening vallen en niet voorzien zijn van een vergunning, zullen verboden worden deze hoger vermeldde vissoorten te landen. Een uitzondering wordt nochtans gemaakt voor deze vaartuigen die niet voorzien zijn van dergelijke vergunning en kabeljauw, schelvis, wijting, platvis of tong zouden aan land brengen als bijvangst in het vissen op andere vissoorten en op voorwaarde dat deze bijvangst de 10 t.h. niet overschrijft van de totale vangst van de niet door een vergunning getroffen vissoorten.

Eén en ander werd ingesteld om een gemakkelijker controle te kunnen uitvoeren op de vangst van deze vissoorten en voor de statistieken.

VIS ETEN IS

VERANTWOORD ETEN

DE ZEEKAART

(GRAFISCHE BEWERKINGEN VOOR ZEE- EN PLEZIERVAART)

Dit verzorgd boekje met talrijke illustraties van de hand van de heer E. Brouckxon (navigatieleraar en jachtman) is een **must** voor alle zeevarenden, leerling of beroepsmens.

Het werk is verkrijgbaar ter drukkerij van Het Nieuwsblad van de Kust tegen de prijs van 160 fr., B.T.W. inbegrepen, plus 15 fr. verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening nr. 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 30, Oostende of bij Boekhandel Corman, Internationale Boekhandel en Standaard Boekhandel (nautische uitgaven).

FRANKRIJK KRIJGT EEN ORDER VAN MOZAMBIQUE VOOR DE BOUW VAN 15 GARNAALTREILERS

Het is Frankrijk, dat het ten slotte gewonnen heeft en een order voor de bouw van 15 garnaal-treilers (?) van 30 meter, op zak heeft gestoken. Deze zullen gebouwd worden op de Kanaalwerven van Dieppe en St-Malo en op de Normandische werven van Course-sur-Mer. Het is duidelijk dat de Franse regering hier ook iets voor heeft moeten doen en het was dan ook eerst wachten op een beslissing van het ministerie van Financiën die de financiële modaliteiten van de bouw diende te waarborgen. Het gaat hier inderdaad over een kleine 900 miljoen B.fr. of zowat achteraan in de vijftig miljoen B.fr. per eenheid. Terzelfdertijd heeft Frankrijk van de onder-tekening van dit kontrakt, door goede betalingsvoorwaarden te geven gebruik gemaakt om een vinger in de pap te krijgen in de uitrusting van de visserij van Mozambique en in de vorming van inlandsse vissers in het kader van de buitenlandse technische hulp. We her-

halen hierbij dat onze buitenlandse technische hulp altijd volledig opgaat in landbouwprojecten in de onderontwikkelde landen, en men er waarschijnlijk in de verste verte nog nooit aan gedacht heeft een projekt voor visserijhulp of ontwikkeling te financieren, waarbij dan de, voor deze landen aangepaste vissersvaartuigen op onze werven zouden kunnen gebouwd worden. Aldus zou een gedeelte van onze technische hulp aan het buitenland toch nog terug ten goede komen aan de eigen werven. Dit is waarschijnlijk ergens wel te veel gevraagd en gewis heeft men te Brussel in het A.B.O.S. of in de dienst voor Ontwikkelingshulp, nog nooit zover gedacht en zal het anderszids praktisch zeer moeilijk, of totaal onmogelijk worden om te Brussel iets in die zin voor onze Vlaamse visserijwerven te bekomen. Intussen weze het door ons voor de zoveelste maal gezegd en onder de Brusselse neus gewreven.

Een makreeldieet, remedie tegen hartinfarct en bloedklontering

Een team Duitse geleerden is tot het besluit gekomen dat, in het algemeen, een zoutwater visdieet heilzaam werkt op de cholesterol en vetsubstanties in het bloed. In het bijzonder is uit de studies van deze geleerden gebleken dat een makreel-dieet het heilzaamst werkt omdat een bepaald „zuur“ dat aanwezig is in de vis, maar bijzonder in de makreel, deze vetsubstanties en de mogelijkheid tot klontering in het bloed oplossen, waardoor het gevaar voor hartinfarcten gevoelig verdwijnt.

Door het team dokters werd inderdaad vastgesteld dat de vetsubstanties en bijgevolg de aanleiding tot klontering in het bloed waardoor bepaalde aderen kunnen verstopt raken en het bevoorraden van het hart met bloed in het gedrang brengen, het minst voorkomende bij de Japanners en de Eskimo's, namelijk bij volkeren die hun voedingsgewoonten in het bijzonder op vis hebben ingesteld en op vetstoffen afkomstig uit zeevis in tegenstelling met boter en dierlijke vetstoffen. Meer nog, bij Japanners die bv. naar de Verenigde Staten uitwijken en er de manier van leven van de Amerikanen overnemen, heeft het onderzoek uitgewezen, dat de Amerikaanse Jappen een heel wat groter coëfficiënt vetsubstanties in het bloed hebben dan de visetende Jappen in het moederland! Hartinfarcten komen zeer weinig voor in Japan, bij de Eskimo's en over het algemeen bij die volkeren of in die plaatsen waar men zich vooral met zeevis voedt. Japan is het land met het hoogste verbruik per hoofd aan vis en met de minst voorkomende hartinfarcten.

Van alle vissen is het ten slotte de makreel die het meest over het

bepaald zuur beschikt, dat de vetsubstanties van dierlijke afkomst in het bloed bij de mensen oplost en bloedklontering te keer gaat. De makreel wordt hiervoor best gestoofd en gerookt gegeten. Terzelfdertijd wordt door dit team Duitse geleerden nogmaals de waarde van de vis als voeding voor de mens bewezen.

De factoren die aanleiding geven tot hartinfarcten zijn drieërlei:

- 1) overdreven roken
- 2) overgewicht van het lichaam
- 3) te veel vetsubstantie in het bloed

Wat de derde oorzaak betreft, kan men daar reeds aardig aan tegemoet komen door een makreeldieet. Inderdaad werd door dit team een proef op de som genomen met een groep mensen die een week lang een makreeldieet opgelegd werden. Na deze week was er reeds merkbare vermindering van vetsubstanties in het bloed en bijgevolg eveneens van het gevaar voor bloedklontering. Noteren we echter, dat men de vis dan niet moet bakken in dierlijke vetten, maar liefst stoven of in gerookte toestand eten, ofwel de makreel in eigen vet trachten te laten gaar komen.

NOG TOT 5 APRIL NEDERLANDSE MOSSELEN

Vanaf 21 maart mochten de kwekers in Nederland geen mosselen meer aanvoeren zodat dit het einde betekent van het Nederlands mosselseizoen. Nochtans mogen de handelaars nog tot 5 april hun beschikbare en van de kwekers afgenomen mosselen uitvoeren, zodat we deze datum als het einde kunnen bestempelen van het Hollands mosselseizoen. Tegenover vorige jaren is dit met enkele weken vroeger seizoeseinde. Nochtans is het voor de Nederlandse mosselkweker en handelaar, beiden zijn doorgans dezelfde persoon, een uitzonderlijk goed jaar geweest. De mosselen brachten dit seizoen 1979-80 zowat 750 miljoen B.fr. op, tegenover 400 miljoen in 76-77, 380 miljoen in 77-78 en 580 miljoen in 78-79.

Nochtans startte het nieuw seizoen ver van schitterend en vreesde men zelfs een ogenblik dat het een fiasco zou worden vanwege het feit dat 90 % van de gereedstaande verbruiksmosselen uit de Waddenzee met mosselzaad waren overdekt. Had dit mosselzaad zich ontwikkeld dan zou de moedermossel verstikken. Er was dus reden tot paniek en tot een te vermoeden mosselschaarste aan consumptiemosselen. Met dit vooruitzicht werd er door de kwekers-handelaars en door de handelaars zeer hoge prijzen gevraagd en aan zeer hoge prijzen uitgevoerd. Deze hoge prijzen werden gehandhaafd niettegenstaande de eerste vrees ongegrond bleek.

Wel bleef de eksport naar Frankrijk door de hoge prijzen belangrijk onder het cijfer van het voorgaande jaar, waar nog niet eens honderdduizend ton werden bereikt, tegenover 300 tot 350 duizend tonnen voorgaande jaren (een ton = 100 kg.). De uitvoer naar België leed heel wat minder door de hoge mosselprijzen. In het nu ten einde lopend mosselseizoen nam België toch nog altijd bijna 220 duizend tonnen op, tegenover iets meer dan 240 duizend tonnen het vorig seizoen. Naar Duitsland, dat echter slechts een kleine afnemer is met 16 duizend tonnen, was de uitvoer zelfs opgelopen. Ook in het eigen land werd er minder mosselen verzet, namelijk een 78 duizend ton tegenover 88 duizend ton het vorig jaar.

Zoals we vaststellen is België de voornaamste afnemer van de Nederlandse mossel. De teruglopende uitvoer naar Frankrijk zal echter ergens wel problemen stellen. In dit land kan de produktie nu gemakkelijker opgevoerd worden gezien de forse stijging van de prijs van de Hollandse mossel. Ook de Spaanse mossel krijgt hierdoor meer kansen op de Franse markt, mede door de lage lonen van de Spaanse werknemer.

Dit vormt dus wel in zekere mate een probleem voor de toekomst voor de Nederlandse mosselhandel zodat het wel eens zou kunnen dat de huidige hoge prijs

niet zal kunnen behouden worden in de toekomst, des te meer daar Nederlandse uitvoerders die hun markt in Frankrijk kwijt zijn, of gedeeltelijk kwijt zijn, nu wellicht zullen trachten eveneens voet op de Belgische markt te krijgen. Verwonderlijk zou het dan niet zijn dat hierdoor een concurrentiestrijd ontstaat met als gevolg een afzwakking van de uitvoerprijs. Anderzijds voerde Nederland zelf ongeveer 12 duizend tonnen in, terwijl 16.600 tonnen uit de handel werden genomen via het Mossel-fonds omdat zij niet voldeden aan de kwaliteitseisen.

Voor de mosselliefhebbers van Hollandse mosselen blijven er dus nog slechts een paar weken over om van deze fijne zeevruchten te kunnen genieten.

VISSERSVAARTUIGEN DUPE VAN... TE WILD MANEUVREREN DOOR GROTE VAARTUIGEN IN NIEUWPOORTSE HAVENGEUL

Het is de eerste keer niet en het zal ook niet de laatste keer zijn dat in de Nieuwpoortse haven gemeerde vissersvaartuigen de dupe worden van een te wild manoeuvreren door grotere vaartuigen. Zeer onlangs kregen wij daar nog een bewijs van toen de N.470 „Serge“ averij opliep ingevolge het manoeuvreren door de zandzuiger „Sand Serin“. Dit ruim 60 meter lange vaartuig voerde, met de kop tegen de muur, een zwaaimanuever uit maar de man-op-de-scheepsbrug had kennelijk vergeten dat de breedte van de havengeul ter hoogte van de vislijn pak weg 80 m. is. Uitermate smal dus voor zo'n vaartuig; door het schroefwater werden de aldaar gemeerde vissersvaartuigen eerst weg geduwd en vervolgens terug gedreven waardoor ondermeer het voor- en achterend, alsmede een beveiligings-tros, van de N.470 doorgebroken werden. Gelukkig was de bemanning nog aan boord en kon men manoeuvres uitvoeren waardoor de averij tot een minimum beperkt bleef. Het had echter veel erger kunnen zijn: gekraakte verschan-singen of gedeukte scheepsrompen zijn in dergelijke gevallen inderdaad niet onmogelijk.

Waarom niet, zo stellen de Nieuwpoortse vissers zich de vraag, achteruit de havengeul een eind opgevaaren en pas een zwaaimanuever uitvoeren ter hoogte van het Kattas waar de breedte van de geul beduidend groter is en..... waar bovendien geen vaartuigen gemeerd liggen. Men zou zodoende de risico's tot een minimum kunnen herleiden. Het is dus wel eens wenselijk dat de gezagdragers van het Loodswezen zich ter plaatse komen vergewissen van de toestand aan de hand van de vaststellingen, maatregelen treffen om zo'n toestanden te vermijden.

TE KOOP

Z.62 « TOPAZE »

Stalen treiler, gebouwd in 1962 en voorzien van een motor van 375 PK van het zelfde bouwjaar. Brutotonnage: 133,27 — nettotonnage 52,14.

Vaartuig is nog varende en in zeer goede staat.

Z.w.: rederij BAILYU & BONNY,

Driehoeksplaats 1, Knokke-Heist — Tel. (050) 60.27.40

(8482V)

MAKREELVISSERS ZIJN WOEDEND OP BRITTEN

De Nederlandse makreelvisserij zijn woedend op de Britse overheid. Via een onverhoeds genomen maatregel is het de vissers sinds vorige week maandag verboden hun werk te doen in het zeegebied nabij Cornwall, ten zuidwesten van Engeland.

Tot verontwaardiging van de Nederlandse reders heeft de Europese Gemeenschap ondanks een protest vanuit Den Haag, met het Britse optreden ingestemd.

Woordvoerder Noordenbos van de redersvereniging: «Het is een puur discriminerende maatregel waartegen onze overheid krachtiger zou moeten reageren».

Secretaris Boelmans Kranenburg deelde vorige week tijdens een vergadering van het Visserijchap mee dat hij afgelopen vrijdagavond door het Ministerie op de hoogte werd gesteld van het Britse voorname. Dat hield in dat al drie dagen later, nl. vanaf maandag 17 maart, de vangst op makreel in het betrokken zeegebied verboden zou zijn. Een verbod dat geldig is tot 1 november. Kranenburg: «Ik heb het gevoel dat de Britten via deze weg proberen te bereiken wat hen via de quotum - regeling niet gelukt is».

Drie dagen na het Britse verzoek ging de EEG te Brussel akkoord met het idee.

Bezwaren vanuit Den Haag werden zonder meer terzijde geschoven. Reder Noordenbos: «Die Engelsen hebben een groot deel van hun quotum makreel al binnengehaald, die hebben daarom nauwelijks van de makreelstop te lijden. Wij Nederlanders des te meer. Het is een discriminerend optreden, terwijl de EEG als voorwaarde stelt dat het niet is toegestaan».

Boelmans Kranenburg vreest dat situaties zouden kunnen ontstaan als in de zomer van 1977. Toen brachten Britse marineschepen Nederlandse vissersschepen op na het plotseling afkondigen van beschermende maatregelen bij de haringvangst. Met die les voor de ogen zijn de Nederlandse vissers in een soort crisissstemming gekomen, aldus de secretaris.

Ministerieel vertegenwoordiger Kofman maakte bij de uitgesproken boosheid wel de kanttekening dat in Brussel al een rapport lag dat soortgelijke maatregelen aanbeval als de Britten nu hebben genomen. Hij zag weinig kans een krachtiger protest te laten horen dan het departement nu heeft gedaan.

Het is wel zo dat, zolang de Britten hun eigen gang konden gaan, er geen vuilje aan de lucht was voor de vissers uit de partnerlanden. Nu dat echter sinds enkele weken een vangstverbod ingesteld werd door de Britten voor de eigen vissers, op de kusten van Cornwall, zagen de Britse vissers met lede ogen de Hollanders en Denen verder de makreel wegvisen en hierop kwamen dan ook heel wat protesten los.

We mogen dus op een zekere manier wel aannemen dat de te verwachten maatregel, door de Britse regering genomen, in feite minstens bespoedigd werd door deze protesten.

Dat Brussel echter zo onmiddellijk akkoord gaat niettegenstaande de woedende reacties van de Nederlandse visserij en de bezwaren die voor de Commissie te Brussel op tafel gelegd werden door de Nederlandse regering, doet toch veronderstellen dat er een ernstige reden hiertoe is. Het is inderdaad niet de eerste maal dat er door de biologen op gewezen werd, dat

men met de makreel dezelfde weg opping als met de haring. Anderzijds, zo men al aanneemt dat de Britten door hun quotum heen zijn, en dit officieel nog niet het geval zou zijn voor de Nederlanders, dan moet men met deze laatste officiële cijfers toch wel wat voorzichtig zijn, want de Hollanders hebben zowat de reputatie het op dit gebied niet zo nauw te nemen.

Vroeger geschiedde de makreelvisserij op de Zuid-Engelse kust, ter hoogte van Cornwall, traditioneel door de lokale visserij. De grootste slachtoffers van de rush op de makreelvisserij, zowel door de Britten, voornamelijk Schotten, als door de vissers uit de partnerlanden, zijn tenslotte deze lokale kustvissers waarvoor niemand oog had zodanig, dat deze mensen eenvoudig weggekoord werden en er meer dan eens zelfs reilletsjes op zee dreigden te ontstaan.

De Nederlandse vissers en hun rederijen reageren nu woedend en van uit een egoïstische redenering gezien is dit begrijpelijk. Nochtans lost woedend zijn niets op. Men moet het probleem objectief durven benaderen en, als de Nederlanders het discriminerend vinden dat zij niet meer mogen vissen, dan kunnen de Britten het omgekeerd ook discriminerend aanzien dat de Nederlanders wel en zij niet meer mogen vissen.

DE KOLONIALE MENTALITEIT VAN DE BRITTEN

De Britten hebben een lange koloniale geschiedenis achter de rug, en zeker niet altijd een van de schoonste. Deze mentaliteit is nog altijd aanwezig bij onze noorderburen. Aldus hebben we terug vastgesteld, dat zij het hebben over «Britse vis» en «mijn vis» wanneer het gaat over vis uit de gemeenschapswateren.

Dit is nu weeral het geval in verband met de bilaterale overeenkomst tussen de EEG en de Faroe waar dit laatste land 21.000 ton makreel toegewezen kreeg uit de gemeenschapswateren, uit de economische 200 mijlszone van Groot-Brittannië.

Hiervoor krijgt de EEG dan 3.500 ton kabeljauw en schelvis, 5.500 ton koolvis, 5.000 ton rode zeebaars en 4.400 tong blauwe leng toegewezen.

We menen dat dit een, voor de EEG, niet onaardige overeenkomst is. Welnu, daar heeft men in Groot-Brittannië verscheidene aanmerkingen op. Ten eerste stellen de Britten, volgens hun vakpers, geen belang in rode zeebaars, koolvis en blauwe leng en ten tweede is het een uitverkoop van Britse makreel, dus van Britse vis! Onze vis wordt uitverkocht ten voordele van de visserij van andere landen uit de Gemeenschap.

Dit is het immer weerkerend thema van de Britten, die nu plots aanbiddend wat zij ten tijde van

hun onzalige kabeljauwoorlogen met IJsland verbrand hebben. Toen was het een misdaad dat iemand over een zo uitgestrekte economische zone en visserijlimieten durfde spreken. Nu de Britten tot de Gemeenschap behoren, kunnen zij zich niet ontdoen van hun aangekweekte en aangeboren koloniale geestesgesteldheid en zouden zij wensen dat alles in de Gemeenschap ten dienste gebracht wordt van hen zelf.

Met dergelijke ingesteldheid moeten er tenslotte conflicten rijzen en het valt zeker niet te verwonderen, dat 'n onderlinge gemeenschappelijke visserijreglement onder de «Negen» zo lang op zich laat wachten. Wijzelf vinden het ergens echt spijtig, maar wij zijn nu geen Britse koloniën die het moeten waarmaken voor het Britse moederland. We hopen alleen maar op een beter inzicht van onze noorderburen alhoewel dit zeker nog niet voor morgen zal zijn.

MISBAAR OVER EEN EXCLUSIEVE ZONE

De Britten hebben nooit opgehouden een eigen exclusieve zone te eisen, die zich tot 50 mijl uit de kust diende uit te strekken, nl. de visrijkste zones. Voor dergelijke eisen hebben vertegenwoordigers van de Britten nog tot voor de gebouwen van de EEG te Brussel komen manifesteren en allerlei manifestaties in eigen land gehouden, zoals het opvaren van de Themis met slierten treilers met in de top van de mast slogans voor en 50-mijls zone.

Ondertussen is gebleken, door lekken uit verslagen van onderhandelingen, dat de EEG, zelfs in 'n eventueel toegestane Britse exclusieve zone maar dan op veel bescheidener schaal, geen absoluut alleenrecht zal toestaan. Zo zullen de Britten er geen beschermingsmaatregelen mogen nemen wat de vissoorten betreffen die niet een absoluut lokaal karakter hebben, maar eveneens buiten de zone uit-zwermen. Dit zal dan gebeuren door de EEG-instanties. Nu dit door een lek bekend is geraakt, is men in Britse kringen weer in de wieken geschoten. Zelfs in een eerder beperkte bescheiden exclusieve zone, zal de EEG het voor het zeggen hebben in verband met het treffen van beschermingsmaatregelen.

Dit is natuurlijk voor mensen met een zo zwaar koloniaal verleden, waar men het altijd voor het zeggen had, 'n moeilijk verteerbare zaak. In de Britse vakpers maakt men hier dan ook grote opmaak met titels als «zware slag in de exclusieve zone», «geen waarborgen voor een Britse controle in de eigen toegewezen zone» en dergelijke meer.

Daar zullen natuurlijk weeral interpellaties op volgen en de visserij uit de partnerlanden zal het weer misdaan hebben. Nochtans hoorden we de laatste tijd heel wat geruchten over een nakende overeenkomst onder de «Negen» in verband met een gemeenschappelijk visserijreglement. Komt er nu terug een kink in de kabel? Op zijn Engels gezegd: «wait and see!»

Wilde blokkade van Ierse treilers te Fleetwood

In Groot Brittannië heerst er bepaalde beroering vanwege grote visinvoer uit derde landen en zelfs uit de partnerlanden van de Gemeenschap. De lage prijzen, die men zowat overal in Engeland voor de vis aangeboden krijgt, hebben te Fleetwood tot een wilde blokkade geleid van Ierse treilers die er hun vis in de afslag kwamen zetten. Deze blokkade ging zelfs tegen de wil in van de producentenorganisatie.

Toen verleden week de Ierse treilers, de «Lupina» en de «Golden Fleece» zich in het visserijdok kwamen aanmelden om hun vis te lossen, kwam er plots een spontane actie los vanwege de eigen visserij, die met hun vaartuigen alle landingsplaatsen van het visserijdok innamen waardoor de Ierse treilers geen losplaats kregen. Men maakte slechts plaats toen twee eigen grote treilers het visserijdok kwamen binnenvaren om hun vis te lossen. De twee Ierse treilers werden dan ook verplicht het visserijdok van Fleetwood te verlaten om elders een vissershaven te vinden die hen wel de mogelijkheid bood hun vis te lossen en in de markt te brengen.

Een vertegenwoordiger van de redersfederatie kon echter de vissers in een meeting bewegen de blokkade op te geven. In dezelfde meeting bleek dat de vissers het vooral op de IJslandse en Franse grote treilers hadden gemunt, zodanig dat er nog een meeting van doen was om te bekomen dat de Franse treiler die aangekondigd was voor verleden week woensdag, hetzij twee dagen na de Ierse treilers, toch zijn vis zou mogen lossen.

De redersfederatie van Fleetwood besliste dan blokkademaatregelen voorlopig in beraad te houden. Anderzijds werd besloten stappen aan te wenden bij de nationale Britse producentenorganisatie om 'n nieuwe regeling uit te dokteren voor de opvangprijzen zodanig, dat dit meer de belangen van de vissers zou dienen.

In ieder geval hebben de vissers uit Fleetwood acties gevoerd die zeker niet in het kader van de EEG passen, omdat het hier gaat over treilers van een partnerland van de Gemeenschap. Er zou hier tegen zeker moeten bezwaar aangezet worden opdat in andere havens de Belgische visserij niet het slachtoffer van dergelijke acties zou worden.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Weetjes...

— Op de muren van de Franse havenstad St.-Brieuc verscheen op vele plaatsen een vals plakkaat zagezegd uitgaande van de prefectuur en waarbij de bevolking ge-waarschuwd werd dat in de nacht van 12 maart een vrachtschip die kernafval vervoerde verloren ging. De meeste mensen vinden dit in het geheel niet misplaatst omdat dit alleen maar meer de aandacht van de bevolking op het voortdu-rend gevaar voor bezoedeling en besmetting kan trekken. Dit soort paniek moet in feite heilzaam wer-ken menen velen, opdat iets zou gedaan worden.

X X X

— Heeft men gerekend op de springtijden om de gestrande Franse treiler „Frederic-Carole” vrij te krijgen ter hoogte van het Franse eiland „Sein”, dan heeft men nu deze hoop begraven. De „Frederic-Carole” kwam aan de grond op 29 januari l.l. en wordt nu als definitief verloren beschouwd.

X X X

— Sinds verscheidene dagen is men zonder nieuws gebleven van de 17-meter Franse treiler „Résolu” uit St. Guénolé. De opzoekingen waren tevergeefs, zodat men het vaartuig met de 5 opvarenden als totaal verloren beschouwt. Schip- per aan boord was iemand die, na verkoop van zijn vroeger vaartuig een nieuw vaartuig liet bouwen dat hij volgende maand in ontvangst ging nemen. Ondertussen viel hij hier en daar in, als vervangende schipper, met nu een fataal gevolg.

X X X

— In aansluiting met de bezoedeling van de Bretoense kust door de, onlangs in twee gebroken tan-ker „Tanio”, hebben 5 man die onder de bezoedeling te lijden hebben op de kust opgeschepte zware olie gaan uitstrijken op de voetpaden van het Elysée, waar het Franse Staatshoofd zijn residentie heeft. Verbaasd over deze karwei, werden de mannen naderhand door de politie opgeleid maar dan terug vrij gelaten. We noemen dit een vorm van protest van „nagels met koppen”. Men mag op het Elysée ook wel eens van dichterbij kennis maken met de bezoedeling. Waarschijnlijk zullen deze mannen toch geverbaliseerd worden.

X X X

— De nieuwe Nederlandse Mi- nister van Landbouw en Visserij is de heer Ir. G.J.M. Braks. De nieuwe minister in vervanging van de heer Van der Stee, die naar het departement van Financiën ge- gaan is, is een landbouwingenieur die zelfs tot een eind in zijn twin- tigger jaren op het landbouwbedrijf van zijn ouders werkzaam was. Men vreest dan ook in Nederlandse visserijkringen dat de nieuwe mi- nister veel meer oog zal hebben voor de landbouwersproblemen dan voor de visserij. Hopen we maar voor Nederland in het bijzonder en voor de visserij van alle lid- staten van de Gemeenschap in het algemeen, dat de heer Braks een sterke ingesteldheid voor de visse- rij zal bewijzen.

— Een Britse treiler, de «Mary Croan» liep op de rotsen van Eilean Trodday. De acht bema- ningsleden hingen zich een lijf- boei over het lichaam en begonnen het indringende water weg te pom- pen. Ondertussen werd een nood- signaal gegeven dat beantwoord werd door een kleine kusttanker. Onverwachts ging het vaartuig echter plots over kop en de acht mannen kwamen in het ijskoude water terecht. De intussen bijge- komen tanker moest met zijn schijnwerpers in het donker op zoek gaan naar de mannen. Dank- zij het feit dat de lijfboeien re- flekterend waren, konden allen tenslotte, doornat en verkouden na 35 minuten uit het water gered worden en in het haventje Uig naar het hospitaal afgevoerd wor- den.

X X X

— Op de vrijwillige door de Ne- derlandse visserij genomen maat- regel tot beperking op de tong- en scholvisserij, werd deze regeling slechts door drie vaartuigen over- treden. Zoals men weet werd, ge- zien de kuitziekte van tong en schol, door de Nederlandse vloot, afwisselend twee weken de visserij op deze soorten gestaakt.

X X X

— Het Nederlandse mosselonds is danig goed bij kas, dat men be- sloten heeft de heffingen van 2 gulden (ong. 30 fr) per ton op de aanvoer door de kwekers en aan de handelaren en inleggerijen op- gelegde heffing van 0,15 gulden (2,20 fr) per ton, terug te keren. Vanaf 1 februari worden de hef- fingen voor de kwekers terugge- bracht op 1 gulden (15 fr) terwijl dit voor de handelaars en inleg- gerijen blijft op 0,15 gulden.

X X X

— In Nederland is er sprake van een vestigingswet voor de viswin- kels. Het Produktschap voor Vis en Visprodukten in Nederland heeft dit wetsvoorstel van dergelijk be- lang aangezien, dat er in de schoot van het Produktschap een com- missie zal aangesteld worden om bij de gehoorzittingen aanwezig te zijn en om tijdig te kunnen beraden over de voorgenomen maat- regelen. In het Produktschap neemt men zelfs aan dat, wanneer de vestigingswet er zou komen, van de ongeveer 2.000 kleinhandelaars, er wel eens 500 zouden kunnen verdwijnen.

X X X

— De EEG te Brussel zou bereid zijn het probleem van de brand- stofkosten in de visserij, die nu op zich alleen reeds 30 t.h. van de uitbatingskosten uitmaken, eens na te gaan. Dit is natuurlijk nog ver van een mogelijke subsidie in EEG-verband, maar het is toch al de eerste stap. Hopen we vooral voor de Belgische visserij, die het verst van de visgronden afgelegen is, dat hier een praktisch resultaat bereikt wordt.

210 MILJOEN RECHTSTREEKSE HULP VOOR BRITSE VISSERIJ !

Toen de nieuwe Britse Minister voor de visserij, Peter Walker, na zijn rondreis eind januari, aan de visserij beloofde de middelen te bestuderen om de visserij ter hulp te komen, dan is er toch eindelijk positief nieuws uit de bus geko- men. Volgens de Minister heeft hij intussen de verslagen bestudeerd die hem toegestuurd werden door de visserijsektor en het bedrijf en zijn z'n diensten tot het besluit gekomen dat deze sektor werkelijk hulp nodig heeft.

Volgens de Minister kampt de Britse visserij met heel wat moei- lijkheden. Het dient zich aan te passen aan minder mogelijkheden in de visserij en het verloor heel wat visgronden (IJsland), terwijl anderzijds de toekomst nog altijd onzeker is, gezien men nog tot geen overeenkomst kwam te Brussel. Om aan deze moeijkheden tegemoet te komen, werden twee ontwerpen uitgewerkt via de producentenor- ganisaties en dit in de periode van april tot einde september.

Een eerste project zal ongeveer 140 miljoen fr bedragen en aange- wend worden om de opvangprijzen hoog te houden door een regerings- tussenkomst, verder om tijdelijke premies toe te kennen voor het op- liggende van de vaartuigen, een tus- senkomst in het betalen van dok-, haven- en landingsrechten en om een programma van verkoopspromotie te financieren. De produ- centenorganisaties zullen hierin zelfs over een tamelijke zelfstan- digheid beschikken om volgens noodwendigheid van de streek en de visserij tussen te komen. De vraag stelt zich of dit alles niet tot onregelmatigheden aanleiding zal geven.

Een tweede project waarvoor zo- wat 70 miljoen fr voorzien is, zal dienen om een experimentele visse- rij te steunen op onderbeviste soor- ten, die nochtans een commerciële tussenkomst kunnen krijgen. Ver- der beloofde minister Peter Walker nog zijn bestidheid om te Brussel zoveel mogelijk nieuwe voordelen voor de Britse visserij los te krij- gen.

JAARLIJKSE VISSERSHULDE TE OOSTENDE

Deze gaat door op Tweede Paasdag, maandag 7 april '80 met om 9u30 een Plechtige Vissersmis, gezongen in de hoofdkerk van St. Petrus en Paulus.

Om 10u30 vertrekt de stoet met de personaliteiten en de deelnemende maatschappijen naar het Monument der Zee- lieden, waar een bloemenhul- de zal gehouden worden. De bloemtuilen en kransen kun- nen vooraf afgegeven worden in het Zeemanshuis „t Zal Wel Gaan”.

X X X

— Door de EEG werd aan Dene- marken een subsidie toegekend van 1,15 miljard Bfr voor het bouwen van wachtschepen om de Canade- se visserij schepen die in de Groen- landse wateren mogen optreden, te controleren. Niettegenstaande 'n beperkt onafhankelijkheid be- hoort Groenland nog altijd tot De- nemarken en bijgevolg ook tot de EEG wat de visserij in de 200 - mijls-zone betreft.

X X X

— Niettegenstaande het uit#al- len van de Britse IJslandvisserij en het opliggende, slopen of verkopen van heel wat diepzeetrellers die de- ze visserij beoefenden, wordt toch bij onze overburen vastgesteld, dat het aantal vissers is toegenomen evenals het aantal vaartuigen. Er werd heel wat op de middenslag- visserij overgeschakeld, en bijzon- der op de seimenetvisserij. De Brit- ten zijn dan ook zeker niet zozeer het slachtoffer van de universele uitbreiding van de visserijlimieten, maar de uitsanering van vissers- vaartuigen greep bijzonder diep plaats in Nederland, België, West- Duitsland en Frankrijk.

X X X

— Wat de regeringstussenkomst in Groot-Brittannië ten voordele van de visserij betreft, konden we nog vernemen, dat er anderzijds reeds tussengekomen wordt in de dokkosten ten belope van 50 mil- joen Bfr. in korting op de brand- stofrekening ten bedrage van 55 miljoen Bfr en in de experimente- le visserij op onderbeviste maar commerciële soorten voor een be- drag van 28 miljoen fr.

ENKELE BEDENKINGEN

We moteren dat men nu ook in Groot-Brittannië rechtstreeks tus- senkomt om in feite de uitbatings- kosten in de visserij te helpen dragen. In Frankrijk komt men tussen in de brandstofprijzen, in Nederland een stilligregeling, enz. In België, afgezien van een bouw- aanmoedigingspremie, gelukkig dankzij de VOZOR - gelden, en in de tijd de sloppingspremie, al za- ken die in de ons omringende lan- den ook gebeuren, zoals de tussen- komsten in de betaling van brand- stof, dok-, haven- en landingsrech- ten of een stilligvergoeding enz.

In Groot Brittannië heeft men het niet gewaagd een subsidie te ge- ven voor de brandstofaanschaffing, maar men geeft het onder een an- der etiket. Het komt dus op het- zelfde neer. Wat de uitbatingskos- ten betreft, is het wel zo, dat men hier bij ons zijn plan moet trek- ken. De Vlaamse visserij is geen Waalse staalmijverheid of een kris- talfabriek van Val-St.-Lambert, of gen Waalse koolmijn. Het zijn in- derdaad de vergelijkingen met het buitenland die ons doen beseffen hoe, wat de uitbating betreft, wij in feite stiefmoederlijk behandeld worden. Ondertussen smeert men ons een nieuwe wet aan voor de oprichting van een Instituut voor Sanitaire Keuring die het bedrijf jaarlijks tientallen miljoenen zal kosten zonder noodzaak en zonder nut en waarvan men openlijk in de Senaatscommissie durft voor uitkomen dat het in feite gaat om werkloze veeartsen, ten laste van de visserijsektor, aan een job te helpen !

Meer moeten we hier voor het ogenblik niet over schrijven want dit alleen reeds is het overwegen genoeg waard.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Alle schelvis door Oostendse vaartuigen gevangen werd naar Engeland afgevoerd zodat we hier maandag met slechts vijf schamele vangsten stonden. Alle vijf van het Kanaal. Vrijdag verkochten vier schepen en dinsdag kwamen nog eens twee vaartuigen aan de afslag. De meest aangevoerde soorten tijdens de voorbije week waren vlaswijting, tong, wijting en steenschol. Haai, hondshaai, rode knorhaan, koolvis, leng, rog en platvis

hebben we zeer weinig in de afslag gezien. Voor alle soorten werden flinke prijzen genoteerd die maandag het hoogst lagen. Dinsdag kregen pollak, steenschol en wijting inderdaad al weer iets lagere noteringen. De tongen zijn duur geweest met de middensoorten tussen 240 en 285 fr. het kg. De lappen bleven even onder de 150 fr. en kleine tong werd verkocht tussen 230 en 250 fr. met ook maandag de hoogste prijzen.

Vlaswijting kreeg maandag tot 40 fr. maar viel dinsdag terug tot 33 fr., de kleine sortering zakte van 32 tot 21 fr. Vrijdag werd de wijtingvangst eveneens minder duur verkocht dan maandag. De kleine partij schelvis kreeg toen tussen 44 en 60 fr.

De kustvisserij is bepaald in gang geschoten. Dinsdag verkochten dan ook dertien garnaalesschepen ruim 1.100 kg garnaal. De vangsten zijn nog niet helemaal dat maar er is toch voldoende te vangen om in zee te steken. De prijzen schommelden tussen 60 en 90 fr. het kg.

Geen IJslandse soorten deze week op de Oostendse markt aangezien ook al die schepen in Engeland gingen verkopen. We hebben nochtans de indruk dat één vangst per week, en zeker deze week, alziens de prijs van „over there” zou gehaald hebben.

Alles samen, een erg pover geval, met twaalf schepen in totaal voor de hele week. De aftakeling gaat verder.

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER- FOLKESTONE

UURTABEL DER OVERVAARTEN

UURTABEL DER OVERVAARTEN

voor de week van 30-03-1980
tot 05-04-1980

Afvaarten uit Oostende

naar Dover Western Docks:
— Dagelijks te 01u30, te 07u35, te 10u05 en te 14u40

Afvaarten uit Oostende

naar Dover Eastern Docks:
— Dagelijks te 07u25, te 10.00, te 13u25 en te 19u25
— Op 5-4-1980 bijkomende afvaart te 02u00
— Op 31-3 en op 1, 2, 3 en 4-4-1980 bijkomende afvaart te 04u00
— Op 30, 31-3 en op 1, 2, 3 en 4-4-1980 bijkomende afvaarten te 16u00 en te 22u00

Afvaarten uit Oostende

naar Folkestone:
— Dagelijks te 05u15
— Op 31-3 en 1, 2, 3 en 4-4-1980 bijkomende afvaarten te 02u30 en te 06u40

Afvaarten uit

Dover Western Docks:
— Dagelijks te 12u40, te 16u45 en te 19u40

Afvaarten uit

Dover Eastern Docks:
— Dagelijks te 00u30, te 09u00, te 12u30, te 15u00 en te 18u30
— Op 31-3 en 1, 2, 3, 4 en 5-3-1980 bijkomende afvaarten te 03u00 en te 07u00
— Op 30, 31-3 en op 1, 2, 3 en 4-4-1980 bijkomende afvaart te 21u00

Afvaarten uit Folkestone:

— Dagelijks te 23u45
— Op 30-3-1980 bijkomende afvaart te 20u55
— Op 31-3 en op 1, 2, 3 en 4-4-1980 bijkomende afvaarten te 01u10 en te 20u55
— Op 5-4-1980 bijkomende afvaart te 01u10.

OOSTENDE

VRIJDAG 21-3-1980

KANAAL				
Z.180	18	125	3.220	772.655
O.114	20	75	3.830	725.183
MONKEY BANK				
O.206	14	325	—	455.780
WEST				
N.719	13	595	—	392.953

MAANDAG 24-3-1980

KANAAL				
O.309	15	285	800	878.445
O.135	15	310	1.240	897.334
O.518	15	90	3.060	850.083
O.279	15	285	1.260	883.163
Z.499	16	190	4.760	1.286.019

DINSDAG 25-3-1980

KANAAL				
N.3	16	265	650	694.516
O.118	17	230	1.930	825.309

WOENSDAG 26-3-1980

WEST				
N.709	5	340	—	421.570

DE POLITIEK EN DE VISHANDEL

Het Vlaams Blok schrijft ons:
„Het Vlaams Blok, afdeling Oostende, richt volgende oproep tot de vishandelaars van Oostende en omgeving.

Zoals sommige reeds weten is de Vlaminghater Snoeck uit Sint Pieters-Voeren, de man die het heel normaal vindt, Vlamingen neer te kogelen, handelaar in forellen, en regelmatig leverancier in de vismijn te Oostende. Het Vlaams Blok dringt er daarom op aan om alle handelsbetrekkingen met dergelijk individu af te zeggen. Wie met hem verder handel drijft, pleegt een misdaad tegenover Vlaanderen!

Het Vlaams Blok hoopt in deze zaak op een hechte solidariteit tussen alle Vlamingen van eender welke politieke strekking.

Verder vraagt het Vlaams Blok aan de kustburgemeesters om alle faciliteiten voor de franstaligen af te schaffen. Ook klaagt het Vlaams Blok het bestaan aan van de Rijkslagere Franstalige school in de Schapenstraat 45 te Oostende, en stelt daar tegenover dat te Komen stelselmatig gedwarsboemd wordt bij het oprichten van een Nederlandstalige school.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 20 MAART 1980

K				
Z.589	6	100	90	197.120
Z.497	6	1.000	70	427.190
Z.431	11	700	210	529.840
Z.492	10	800	150	615.860
Z.196	11	1.000	160	744.160
KN				
Z.126	—	2.500	150	990.942
3.505.112				

VRIJDAG 22-3-1980

K				
Z.14	12	2.500	130	1.230.192

MAANDAG 24-3-1980

W				
Z.405	15	1.000	190	576.763
Z.563	10	—	90	215.040
KRP				
Z.559	10	100	90	400.250
Z.437-558 gul				214.830
Z.201-560 »				308.050
Z.400-548 »				222.290
Z.578-580 »				220.630
Z.538-554 »				321.930
Z.447-184 »				253.330
Z.570-600 »				200.740
Z.403-501 »				219.280
3.153.133				

DINSDAG 25-3-1980

KN				
Z.30	—	4.400	270	1.660.940
Z.506	—	5.000	—	1.657.180
W				
Z.537	—	700	60	276.000
3.594.120				

WOENSDAG 26-3-1980

W				
Z.519	—	1.400	150	648.380
Z.44	—	2.000	150	1.017.280
K				
Z.512		500	30	286.200
Z.578-580 gul				89.960
Z.471-472 »				341.750
2.383.570				

Te koop :
KLEINE YACHT
6 m.
Dieselmotor (Mercedes)
Z.-drive
Prijs overeen te komen.
Tel. na 19 u. : (059) 29.97.89
(9715N—8477V)

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 28-3-1980

WEST : Z.583 (100 vis, 1.500 tong).

MAANDAG 31-3-1980

KANAAL : O.303, N.706, O.306, O.141, Z.133.
WEST : N.708, Z.38.
NOORD : N.45.

DINSDAG 1-4-1980

KANAAL : Z.72, Z.502.

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

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	23-3-1980	24-3-1980	25-3-1980
Lappen	143 -158	140 -149	.....
Grote	176 -188	174 -192	.....
3/4	241 -277	229 -250	.....
Blok	257 -286	270 -274	.....
Voor-kleine	241 -277	260 -266	.....
Kleine	231 -257	230 -234	.....
slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Grote	141 -146	144 -150	153 -163
Blok	177 -190	183 -196	184 -198
Fruit	234 -262	253 -27	281 -299
Schone kleine	245 -271	284 -292	293 -302
Kleine	245 -258	257 -266	259 -272
Tout petit	240 -254	252 -258	256 -268
Slips	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Tong I	148	.....	158
Tong II	180	.....	190
Tong III	238	.....	284
Tong IV	270	.....	292
Tong V	266	.....	282
Kleine	242 -248	.....	240 -250

PLADIJS

Oostende

	23-3-1980	24-3-1980	25-3-1980
Grote	37,.....	.....	61,.....
Grote tek	38,.....	.....	.....
Kleine tek	37,.....	.....	.....
Derde slag	16,.....	23,.....	39,.....
Platjes	.....	.....	.....

Zeebrugge

I	30,.....	50,.....	47,.....
II	34,.....	60,.....	61,.....
III	37,.....	60,.....	50,.....
IV	22,.....	26,.....	27,.....
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Moelen	.....	.....	.....
Grote pladijs	23,.....	.....	30,.....
Platjes	22,.....	.....	36,.....
Drielingen	20,.....	.....	25,.....

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

21-3	4	2.369.671	.....	.....	.....
24-3	5	4.829.086	.....	.....	.....
25-3	2	1.582.128	.....	.....	.....
26-3	1	430.730	.....	.....	.....
-	12	9.211.615	.....	.....	.....

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

22-3	11	1.251	39.593	58,-	85,-
24-3	9	972	79.362	78,-	87,-
25-3	13	1.222	95.522	64,-	89,-
26-3	11	1.107	92.388	68,-	96,-

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

22-3	2	342	35.375	96,-	107,-
24-3	1	129	13.271	94,-	117,-
25-3	2	283	21.084	71,-	76,-

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

24-3	7	20.388	1.076.217	.....	.....
26-3	10	16.350	605.157	.....	.....

NIEUWPOORT

WOENSDAG 26 MAART 1980

N.720	134.520	N.738	95.680
N.172	129.871	.....	.....

MAANDAG 24 MAART 1980

N.15	636.367	N.346	198.657
------	---------	-------	---------

N.700, N.349, N.88, N.211, N.22 : kustvisserij.

Slechts één Westvisser en één bokkevisser losten hun vangst op de maandagmarkt. Het ongunstige oostenweer was de oorzaak der geringe aanvoer.

Grote tong kende volgende notering: 148 fr./kg. voor tong nr. 1 en 180 fr./kg. voor tong nr. 2. Tong nr. 3 of bloktong werd geboekt aan 238 fr./kgK en tong nr. 4 of fruit-tong aan 270 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 266 fr./kg. en de kleine tong 242 à 248 fr./kg. Grote tarbot werd geboekt aan 340 tot 360 fr./kg., de middenslag tarbot aan 278 fr./kg.

Kabeljauw werd geveild tegen 3.500 à 4.000 fr. de ben en gul tegen 1.700 à 2.800 fr. de ben. Grote wijting kende een afzetgebied aan 1.800 tot 2.200 fr. de ben en de kleinere aan 1.500 tot 1.700 fr. de ben.

Pladijs werd als volgt verkocht, 1.150 tot 1.400 fr. de ben voor de grote, 1.100 tot 1.500 fr. de ben voor de drieling en 1.050 tot 1.400 fr. de ben voor de kleinere. Er was grote interesse vanwege de handelaars in alle soorten werden tegen lonende prijzen aan de koper gebracht. Ongeveer 20.400 kg. vis werden aangevoerd voor een totale waarde van 1.076.217 fr.

Drie vaartuigen van de West en enige kustvaartuigen losten hun vangst op de woensdagmarkt.

De visaanvoer in de andere havens was gering, zodat voor deze Westvisserij grote interesse der handelaars bestond. De tongprijs varieerde als volgt, grote tong kreeg 148 à 158 fr./kg. en tong nr. 2 174 à 186 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong werd aan 290 fr./kg. genoteerd en tong nr. 4 of fruiting aan 298 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 284 fr./kg. en voor de kleine tong betaalde men zelfs tot 254 fr./kg.

Met de Paasvakantie in het zicht kon de varia ook op een dure prijsnotering bogen. Zo werd staartvis of lotte tegen de prijs van 266 fr./kg. geboekt en tongsscharren tegen 130 fr./kg. De weinig aangevoerde nog kende een maximum prijswaarde. Zo werd moerrog verkocht aan 90 fr./kg. en werd voor katrog nog 60 fr./kg. betaald.

Pladijs kende eveneens een fikse prijsstijging, zo werd drieling geveild tegen 2.600 fr. de ben en platjes tegen 1.600 fr. de ben. Kabeljauw werd geboekt aan 3.500 tot 4.000 fr. de ben en gul tegen 1.800 fr. à 2.600 fr. de ben. Voor wijting kon men eveneens een forse prijsstijging noteren. Zo kreeg grote wijting 1.350 tot 1.500 fr. de ben en kleine wijting van 800 tot 1.050 fr. de ben.

Een goed marktverloop met stabiele prijzen over de ganse lijn en gedurende gans de verkoop.

REDERS
LEEST UW
VAKBLAD

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Nieuwpoort	
	24-3-1980	24-3-1980	24-3-1980	24-3-1980	25-3-1980	25-3-1980	25-3-1980	25-3-1980	26-3-1980	26-3-1980	26-3-1980	24-3-1980	26-3-1980	
Tarbot : groot (123)	242	-255	233	-275	263	—	309	-312			304	-349	340	-360
middel (123)	183	-195	168	-178	194	-202	230	-249			200	-239	278	—
klein (123)	158	-178	134	-160	190	—	150	-200			195	—	160	—
Griet : groot (123)	140	-169	134	-141	152	-163	143	-163			181	-187		
middel (123)	12	-135	120	-130	132	—	138	-147			169	-175		
klein (123)			100	-118			124	-133						
Schelvis : groot														
middel														
klein														
Heek : groot	72	-88			75	-90								
middel	53	-68			68	-71								
klein	23	-43			16	-23								
Lom														
Leng	33	-38			28	-32	30	-34						
Rog (I)	24	-37			29	-30								
Keilrog (123)	94	—			83	-90								
Rog (23)			78	—			90	-100		115	—	70	—	90
Tilten (23)			73	—			78	-84				70	—	85
Scherpstaart (23)			85	—			90	-104				70	—	80
Halve mans (23)			59	—			54	-66				70	—	80
Teelt (2)			64	—			58	-60				70	—	80
Katrog (2)			36	—			35	-40		45	—			
Kabeljauw	44	-57	48	-59	45	-50	48	-52	50	-54	45	-55	70	-85
Gul (groot)	34	-53	40	-47	28	-45	48	-50	34	-50	43	-48	35	-56
Gul (middel)			34	-39			40	-42			40	-42		
Gul (klein)			32	-36			34	-38			37	-38		
Hozemondhamme	126	-214			110	-199								
Wijting : groot	31	-41	24	-32	21	-33	38	-42	18	-24	30	-44	36	-42
klein			18	-21			30	-34			17	-21	30	-34
Schar	15	-24	18	-20	11	-26	14	-16	20	-30	17	-22	20	-30
Steenschol	22	-117			19	-88	62	-75	83	—	125	—		
Zeehaai	51	-54	56	—	53	-54							24	—
Hondshaai	33	-36			32	-34							25	—
Doornhaai														
Pieterman												110	—	
Makreel														
Horsmakreel														
Zeekeeft														
Schaat														
Zeebaars (klipvis)														
Kongeraal	6	-17			8	-15					23	—		
Schartong	32	—											110	-120
Volle haring													120	-130
IJle haring														
Haringshaai														
Steenholk	12	-16			13	-14								
Heilbot														
Steur														
Koolvis	42	-48			29	-43								
Zeewolf														
Pollak	43	-57			30	-48								
Zonnevis														
Koningsvis														
Vlaswijting							48	—			44	—		
Zeeduivel			85	-186			77	-204			99	-218	190	-228
Schotse schol							28	-32						
Zeehond												40	—	
Bot												10	—	14
Rode Poon (robaard)					54	—						40	-60	40
Grauwe Poon (knorh.)	57	—			25	—	16	-20	33	—	29	—	19	-24
Rode Knorhaan	28	—	16	-19	34	-82								
Posten	44	-76					10	-19			15	-18		
Langoesten (midden)			10	-19										
(klein)														

Lees "HET VISSERIJBLAD"



LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
Tel. : 031-52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

V73

NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 19 maart werd aangevoerd: 305 kg. tong; 3 kisten tarbot en griet; 579 kisten kabeljauw; 4 kisten schelvis 207 kisten wijting; 88 kisten schol; 47 kisten schar en 20 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 17,34; grote tong 12,38-12,09; grootmiddel tong 13,69-13,42; kleinniddel tong 17,08-16,65; tong één 17,48-17,05; tong twee 15,45-15,30.

Per 40 kg.: tarbot 456-432; griet 394; kabeljauw één 144-96; kabeljauw twee 144-124; kabeljauw drie 138-110; kabeljauw vier 114-96; kabeljauw vijf 96-80; schelvis vier 176-144; schol één 65; schol twee 106; schol drie 100-70; schol vier 120-75; wijting drie 82-66; bot 31-25 schar 102-74; poontjes 84.

De besommingen waren:

KW 77 f4.500; KW 137 f4.500; KW 185 f1.060; UK 208 en UK 228 f13.400; UK 233 en UK 234 f16.200; VD 6 f4.800; VD 20 en YE 25 f4.300; WR 54 en WR 98 f8.400; IJM 5 f3.800; IJM 18 f4.500; IJM 19 f2.200 verder twee Texelaars en één Goedereder met tezamen f18.000 aan besomming.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 20 maart werd aangevoerd: 351 kisten kabeljauw; 1 kist schelvis; 3 kisten schar; 5 kisten wijting en 10 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.: schol vier 92; bot 31-25; wijting drie 136-92; schar 118; kabeljauw twee 156-124; kabeljauw drie 140-96; kabeljauw vier 120-96; kabeljauw vijf 102-90.

De besommingen waren:

KW 185 f320; UK 159 f2.260; UK 208 en UK 228 f11.400; WR 54 en WR 98 f7.800.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 21 maart werd aangevoerd: 3.372 kg. tong; 46 kisten tarbot en griet; 338 kisten kabeljauw; 703 kisten koolvis; 188 kisten schelvis; 308 kisten wijting; 832 kisten schol; 43 kisten schar; 6 kisten hake; 6 kisten leng en 41 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 19,72-18,54; grote tong 13,24-12,70; grootmiddel tong 14,80-13,78; kleinniddel tong 18,41-17,17; tong één 18,47-17,48; tong twee 16,79-16,50; zalm 23,09.

Per 40 kg.: tarbot 610-460; griet

480-419; kabeljauw één 109-104; kabeljauw twee 194-122; kabeljauw drie 162-100; kabeljauw vier 132-94; kabeljauw vijf 128-78; koolvis één 55-52; koolvis twee 71-63; koolvis drie 85-74; koolvis vier 80-75; schol één 65-55; schol twee 87-76; schol drie 88-80; schol vier 100-79; schelvis één 120-104; schelvis twee 104-80; schelvis drie 96-55; schelvis vier 94-65; schar 112-72; steenbolk 60; grote leng 87; kleine leng 130; hake 86-56; hammen met kop 218-146; poontjes 76; wijting drie 124-80; bot 24; tongschar 308-184; schar-tong 76.

Per 70 kg.: roggen 154.

De besommingen waren:

KW 29 f8.100; KW 34 f87.500; KW 170 f76.100; UK 208 en UK 228 f10.200; UK 216 f300; UK 233 en UK 234 f11.600; verder waren er nog vier Texelaars met een totale besomming van f68.000.

X X X

Aan de maandagmarkt van 24 maart werd aangevoerd: 13.174 kg. tong; 163 kisten tarbot en griet; 1.218 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 327 kisten wijting; 1.312 kisten schol; 159 kisten schar en 46 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 20,96-17,51; grote tong 13,13-12,39; grootmiddel tong 14,21-13,48; kleinniddel tong 18,40-16,80; tong één 19,15-17,65; tong twee 18,32-17,02.

Per 40 kg.: tarbot 639-447; griet 518-426; kabeljauw één 188-108; kabeljauw twee 160-122; kabeljauw drie 132-106; kabeljauw vier 116-96; kabeljauw vijf 102-70; schelvis vier 154; schol één 90-67; schol twee 107-84; schol drie 112-84; schol vier 98-84; schar 82-66; roggen 140-136; ham 204; kleine kreeft 118; St. Jacobsschelpen 8,00-5,80.

Per 70 kg.: grote roggen 360-250.

De besommingen waren:

KW 4 f23.100; KW 11 f26.300; KW 22 f43.500; KW 25 f28.300; KW 45 f25.000; KW 51 f7.900; KW 63 f6.900; KW 74 f2.400; KW 77 f10.600; KW 88 f23.900; KW 113 f17.100; KW 141 f8.400; KW 145 f22.300; KW 149 f10.100; KW 152 f10.800; KW 167 f7.500; KW 137 f7.400; KW 173 f6.800; KW 175 f19.600; KW 185 f4.600; KW 189 f23.100; KW 194 f20.100; KW 214 f10.300; KW 221 f7.800; KW 226 f7.400; SCH 256 f13.000; UR 32 f15.500; WR 57 f14.700; UK 156 f950; UK 235 f3.600; IJM 5 f6.400; IJM 24 f19.700; IJM 115 f19.300; IJM 154 f6.800; IJM 207 f8.400; IJM 209 f9.400.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 17-3 t.e.m. 21-3-1980.

Door 75 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
20.990 kg.	Tong	f 315.204,73	van f 19,50 tot f 12,14
10.005 kg.	Tarbot	f 117.867,73	van f 23,02 tot f 10,00
120.255 kg.	Schol	f 209.857,54	van f 2,64 tot f 1,30
56.030 kg.	Kabeljauw	f 139.067,43	van f 4,23 tot f 1,61
1.340 kg.	Griet	f 14.023,28	van f 12,41 tot f 9,19
7.555 kg.	Schar	f 12.046,01	van f 2,64 tot f 1,16
10.000 kg.	Wijting	f 15.477,38	van f 2,19 tot f 1,08
107.053 kg.	Diversen	f 330.094,56	
333.228 kg.		f 1.153.638,66	



BOLNES

STUWKRACHT IN STAAL

Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 330-1100 kW (450-1500 pk) bij 500/600 omw/min in lijn en 1320-2200 kW (1800-3000 pk) bij 600 omw/min met 12-20 cyl in V-vorm.

BOLNES MOTORENFABRIEK BV
2930 AA Krimpen aan de Lek, Postbus 3, Holland.
tel. 01807-14900, telex 22439

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

P 8 4



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



Gedekte risico'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.

