

het visserijblad

Versijnt wekelijks
Vrijdag 3 april '81 - Nr. 13

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 Provincieraad van Westvlaanderen verleent steun voor de nieuwbouw van vissersvaartuigen

Het is onze lezers bekend dat de West-Vlaamse Provincieraad in zitting van 24 juni 1980 na verschillende voorafgaande besprekingen in commissies, een voorstel van Schepen Henri Dumarey, daarin gesteund en verdedigd door bestendige deputé Roger Eerebout uit Bredene, aangenomen had ter stimulering van de nieuwbouw van Belgische vissersvaartuigen op Westvlaamse scheepswerven gebouwd.

Deze beslissing werd bij koninklijk besluit van 30 oktober 1980 niet goedgekeurd. De redenen die hiervoor werden aangehaald zijn : dat niet voldaan werd aan de verplichting tot voorafgaande notificatie van het reglement aan de EEG-Commissie overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap en dat op grond van hetzelfde Verdrag en van de Richtlijn van de Raad van de Europese Economische Gemeenschap dd. 4 april 1978 betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw ondermeer de steun voor de aankoop van schepen die discriminerend is ten aanzien van de scheepswerven in andere Lid-staten, verboden is.

De Bestendige Deputatie heeft de tekst van het reglement thans aangepast en de voorafgaande notificatie ervan aan de Europese Economische Gemeenschap gedaan.

Om de vissersvloot in stand te houden, de veroudering ervan tegen te gaan en te voldoen aan de huidige eisen inzake vissersvaartuigen dient de nieuwbouw van zeevissersvaartuigen aangemoedigd te worden. Het voorgestelde reglement voorziet hiervoor in een toelage van 10 pct op een investering beperkt tot 25 miljoen fr toe te kennen aan de Belgische reders of rederijen die beroepshalve de zeevisserij bedrijven. Deze toelage zou gespreid worden over drie jaar met mogelijkheid

evenwel van vervoegde uitbetaling van de schijven.

Het reglement is van toepassing voor de nieuwbouw van vaartuigen waarvoor het contract sedert 1 januari 1980 ondertekend werd.

In de voorstellen tot wijziging van de begroting voor 1981 wordt onder artikel 653-510-01 : investeringstoelagen bij de bouw van zeevissersvaartuigen een krediet van 8 miljoen frank ingeschreven.

Door de Bestendige deputatie werd dus per datum van 19 Febr. 1981 een Besluit in bovenvermelde zin genomen welke vorige week donderdag 25 maart aan de Provincieraad van West Vlaanderen ter goedkeuring werd voorgelegd, welke tenslotte een besluit nam welke hierop neerkomt dat alle reders welke na 1 jan. 1980 een nieuwbouwkontraakt afsloten en waarvan de bedrijfszetel in West Vlaanderen gevestigd is een toelage van tien ten honderd bekomen op de bouwprijs met een maximum van 2,5 miljoen verdeeld in drie jaarlijkse schijven waarvan een van één miljoen en tweemaal 750 duizend frank over drie jaar verspreid en dit volgens normen in verschillende artikels vastgelegd wat de duur en de aard van de vennootschap betreft.

Deze normen werden vastgelegd in een besluit waarvan de tekst in **Het Visserijblad van 3 April** is weergegeven. Wie niet op **Het Visserijblad**, dat wekelijks verschijnt, geabonneerd is, kan dit blad ter drukkerij verkrijgen. Met dit gewijzigd en aanvullend besluit in de provincieraad van West Vlaanderen werd niet alleen tegemoet gekomen aan de verdere noodzakelijke modernisering van het visserijbedrijf, maar tevens de tewerkstelling in de scheepsbouw en de nevenbedrijven helpen bevorderen.

We kunnen de heer Gouverneur, zijn Bestendige Deputatie en de Provincieraad er slechts voor geluk

wensen, daar tot op heden alleen aan de landbouw- en textielbedrijven werd gedacht.

DE INHOUD VAN HET BESLUIT

Hierna volgt de tekst van het besluit door de Provincieraad van West Vlaanderen in datum van donderdag 25 maart 1981 genomen Overwegende dat het noodzakelijk is de zeevissersvloot in stand te houden en, gelet op de toenemende veroudering ervan, de nieuwbouw aan te moedigen;

Gelet op artikel 85 van de Provinciewet;

Art. 1. Binnen de perken van de kredieten die daartoe werden goedgekeurd op de begroting van de Provincie kan de Bestendige Deputatie investeringstoelagen verlenen aan Belgische reders woonachtig in West-Vlaanderen of rederijen waarvan de bedrijfszetel gevestigd is in West-Vlaanderen, voor de nieuwbouw van zeevissersvaartuigen die in Westvlaamse havens ingeschreven worden,

Art. 2. Het bedrag van de provincietoelage wordt vastgesteld op 10 % van de investering tot nieuwbouw, doch is beperkt tot maximaal 2.500.000 fr.

Art. 3. De provinciale toelage kan toegekend worden in drie jaarlijkse schijven waarvan de eerste schijf ten bedrage van 1 miljoen frank kan uitbetaald worden in het jaar van de tewaterlating en de twee volgende schijven van telkens 750.000 fr. in de loop van de twee volgende jaren. De Bestendige Deputatie kan tot vervoegde betaling beslissen zo de in de begroting ingeschreven en goedgekeurde kredieten zulks toelaten.

Art. 4. De aanvraag moet ingediend worden uiterlijk drie maanden na de ondertekening van het contract tot nieuwbouw tussen de reder of rederij en de scheepsbouwer.

Voor de nieuwbouw waarvoor de contracten tussen de reder of de rederij en de scheepsbouwer werden ondertekend in 1980 en 1981, mogen en dit tot uiterlijk 31 december 1981, de aanvragen voor investeringsstoelagen worden ingediend buiten de in het vorig lid bepaalde termijn van drie maanden.

Art. 5. Het vaartuig waarvoor op basis van dit besluit een premie werd toegekend mag gedurende 10 jaar na de ingebruikstelling niet worden vervreemd of onttrokken aan de zeevisserij noch in andere dan Westvlaamse havens ingeschreven worden.

Bij niet-naleving van één of meer van deze voorwaarden dient de ontvangen premie terugbetaald te worden.

Wordt niet als vervreemding beschouwd de inbreng in een Belgische handelsvennootschap ter zeevisserij waarin de premiegenieter tot het beëindigen van deze periode van tien jaar aandeelhouder in het maatschappelijk kapitaal blijft.

Het totaal verlies van het schip geeft geen aanleiding tot het terugbetalen van de premie.

Art. 6. De Bestendige Deputatie, belast met de uitvoering van dit reglement, is gemachtigd alle onderichtingen en regelen voor te schrijven die noodzakelijk mochten blijken voor het toekennen of uitbetalen van de toelagen. Zij is eveneens bevoegd alle onderzoeken in te stellen of te laten instellen die zij nuttig of nodig acht voor het nagaan van de juistheid van de verstrekte gegevens of voor andere doeleinden.

Art. 7. De Bestendige Deputatie doet bilijkshalve uitspraak over al de betwistingen of gevallen die niet voorzien zijn in dit reglement.

Art. 8. Dit reglement is van toepassing vanaf 1.1.1981.

Vierde lijnvisserstvaartuig te Nieuwpoort

Verleden week is te Nieuwpoort het 4de lijnvisserstvaartuig komen aanleggen. We zeggen wel het 4de, want één vaartuig, van dezelfde eigenaars, «Vetsraete-Vieren» ligt in de IJzermonding voor reizen Nieuwpoort - Diksmuide en terug met het inzicht om later tot in Ieper op te varen. Twee andere lijnvisserstvaartuigen kiezen zee van uit de Nieuwpoortse haven.

Het vierde, thans te Nieuwpoort aangekomen vaartuig, is een 53-meter lange Nederlandse kustvaarder, die natuurlijk reeds betere dagen gekend heeft. Dergelijk vaartuig moet kunnen beschikken over een vrije meerplaats van minstens 70-meter. Weliswaar kent men in Nieuwpoort de nieuwe kaaimuur Noordzijde met de onnoemelijke naam van Noorderhaveneoever, maar deze is nu reeds ingenomen, gedeeltelijk door de zandwinningsvaartuigen van de Firma Desaever-Zeemineraleen Zeebrugge, gedeeltelijk door Nieuwpoort-marine voor jachtsporting, gedeeltelijk over nog een lengte van 130 meter door allerlei kleine sportvisserstvaartuigen en verder naar de Langebrug toe door het lichtschop «Falsterboref». De vraag stelt zich dan ook bij velen, waar naar toe voor een veilige ligplaats voor deze nieuwkomer, de 53-meter lijnvisser «Jan Bart IV»? Dan maar de ligplaats ingenomen voor de houtmagazijnen van de firma Pauwelijn en zoon, langs de handelskaai ven voorbij de vismijn. Alhoewel het verleden tijd schijnt te zijn voor deze firma om haar hout te laten komen via de havengeul, maar dit transport nu gebeurt via landelijk vervoer uit Gent of Nederland, toch zal dit aanmeren voor de magazijnen van deze fir-

ma een belemmering betekenen voor haar activiteiten. We vragen ons inderdaad af waar de auto's van al de lijnvisseren plaats zullen vinden en of dit soms niet zal gebeuren voor en tussen de houtmagazijnen.

Verder is daar nog de vrees van de visserij voor eventuele averijen die dergelijk groot vaartuig zou kunnen veroorzaken, gezien dit schip wel beschikt over een motor van 500-600 PK, maar niet over een omkeerkoppeling. Het beschikt in feite over een omwendbare motor. De motor dient stilgelegd om van vooruit in achteruit te varen en omgekeerd. Het zal in elk geval voor de schipper problemen medebrengen wanneer op vaste uren moet uitgevaren worden en het lage tij is of een bepaalde sterke stroming staat, vermits de Nieuwpoortse havengeul toch als aflozingskanaal dient van de vele vaartuigen waarvan het overtollige water via het aflozingsgat van de IJzer naar zee gestuwd wordt.

Het betrokken vaartuig wordt door 5 bemanningsleden bestuurd terwijl men maximum 80 personen aan boord mag medenemen.

TEWATERLATING BIJ BELIARD

Heden donderdagnamiddag heeft om 17 u. de tewaterlating plaats van het hydrografisch polyvalent vaartuig «Scheldewacht II» gebouwd voor rekening van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart.

Bij deze tewaterlating is geen plechtigheid voorzien. Hier is het ordewoord: besparingen.

SCHOMMELENDE OLIEPRIJZEN

		Prijs op heden 31 maart		Nieuwe prijs vanaf 2 april
		Zone 2	Prijsaanpassing op 2-4-'81	
Super benzine	(fr./l.)	26,20	+ 0,20	26,40
Gewone benzine	(fr./lt)	25,50	+ 0,20	25,70
Gasolie wegvervoer	(fr./l.)	18,85	+ 0,18	19,03
Gasolie verwarming	(fr./l.)	12,16	+ 0,16	12,32
Lichte stookolie	(fr./l.)	12,09	+ 0,16	12,25
Eztra zware stookolie	(fr./ton)	9,373	+ 103	9,569
Butaan in fles	(fr./kg.)	28,05	+ 0,24	28,29
Propana in fles	(fr./kg.)	31,25	+ 0,29	31,54
Propana in bulk	(fr./kg.)	23,68	+ 0,29	23,97
LPG voertuigen	(fr./l.)	12,60	+ 0,16	12,76

Voor de visserij was de officiële prijs tot op 1.4.'81 10,48 fr. Deze wordt vanaf heden donderdag 2 april 10,62 fr. De rederskoöperatieve SCAP blijft zijn mazout aan de visserij verkopen aan 9,70 fr. per liter.

De vrouwen en de visserij

Naar aanleiding van de verdere emancipatie van de vrouw, worden er langs alle kanten, ten rechte en ten onrechte voorstellen of ontwerpen naar voren gebracht om die emancipatie werkelijkheid te doen worden of ze tot het minimum te verliezen, zonder grondig onderzoek.

Dat sommige bedrijfsbeambten daarvoor niet dienstig zijn, wordt maar al te lichtzinnig beoordeeld.

Zo had minister Calwaert van Nationale Opvoeding aan de Visserijscholen, zoals aan de Zeevaartscholen, in verband hiermede, een schrijven gericht, waarin aangestuurd werd op het toelaten van vrouwen tot de lessen van de visserijscholen, zoals dit voor de Zeevaartscholen het geval was.

Zeggen we terstond dat dit een vergissing mag genoemd worden of tenminste het voorwerp had moeten uitmaken van besprekingen met het Verkeerswezen en van mensen die in het vak bevoegd zijn.

Want de grootste vergissing wel-

ke enkele tijd geleden begaan werd, is ook het visserijonderwijs onder te brengen bij nationale opvoeding.

Het visserijonderwijs is een vakonderwijs waarmee nationale opvoeding weinig of geen uitstaans heeft.

En het is ook verkeerd het vakonderwijs inzake visserij te gaan vergelijken met het koopvaardijonderwijs.

Een visserleerling kan gemakkelijker tot de koopvaardij opgeleid worden, dan het dekpersoneel tot de visserij.

Het zeemansleven kan hard zijn op de koopvaardij maar wel in bepaalde normen goed toegankelijk voor vrouwen. Dit zeemansleven kan voor bepaalde taken op de koopvaardij voor vrouwen geschikt zijn maar is veel minder geschikt voor het vissersleven. Verschillende jobs aan boord van een koopvaardijship lenen zich gemakkelijker om door vrouwen uitgevoerd te worden, dan zulks op een vissersvaartuig het geval is, waaromtrent zeer velen het harde labuur niet schijnen te kennen, zelfs aan dek. Als men de hervorming van het visserijonderwijs daarmee beoogt, dan heeft men het verkeerd voor.

Ons visserijonderwijs dient uiteraard hervormd maar dan op elektronisch, biologisch en wetenschappelijk vlak. Daar is op het ogenblik zelfs een noodzakelijke en dringende hervorming van het visserijpersoneel ook nodig.

Het is niet met aardrijkskunde, geschiedenis, tekenen en allerlei vakken die in de lagere school thuishoren, dat men vakkundig sterke vissers maakt. Het volstaat de Noren en Denen in hun visserijonderwijs en vakkundige kennis te leren kennen om te beseffen dat ons huidig onderwijzend personeel veel te kort komt in de vakkundige opleiding.

En daarom is het ten zeerste verkeerd geweest eens te meer voor politieke redenen, het visserijonderwijs aan het ministerie van verkeerswezen te onttrekken, zoals het verkeerd zou zijn het landbouwkundig onderwijs onder te brengen bij datzelfde ministerie van nationale opvoeding.



Aan boord van Loodsboot 6 werd vorige week hulde gebracht aan Opperschipper Geselle die op rust gaat. Nautisch directeur Claus overhandigde namens de drie directeurs waaronder de betrokkene werkte een prachtige ets terwijl mevrouw Geselle in de bloemen werd gezet. (Foto PM)

Dienen de lidgelden voor de Rederscentrale om moddercampagne te voeren ?

Sedert de hh Bauwens, Menu en Vandenberghe ontslag genomen hebben in de Rederscentrale, hebben sommigen verkondigd, dat ze nu dit en dan dat zouden verbeteren, enz. veel te lang om hier nog over uit te weiden.

Maar sedertdien is er in de eerste plaats een bestendige moddercampagne ingezet in plaats van veel te verbeteren, om persoonlijke veten tegen al wat in coöperatieve geest opgebouwd werd, of het persoonlijk belang van enkelingen niet dient, uit te vechten, om alzo waarschijnlijk de aandacht van het zeer ernstig (?) persoonlijk beheer te willen afleiden. Dat daardoor de algemene belangen van de ganse visserij geschaad worden, interesseert sommigen niet.

De Rederscentrale en hun blaadje (dat jaarlijks meer dan anderhalf miljoen kost) en zou moeten dienen om de beroepsbelangen van ALLEN te dienen, is integendeel uitgegroeid tot een blaadje, waarin wij nog alleen aanvallen lezen tegen de openbare overheid, wanneer het niet in het kraam van bepaalde mensen past, of tegen personen en coöperatieve instellingen van reders zoals Hulp in Nood, de verkoopcoöperatieve SCAP, Hand in Hand enz..... allemaal instellingen die in 't verleden steeds de reders en de exploitatie van hun vaartuigen onrechtstreeks of rechtstreeks zo goedkoop mogelijk gedient hebben.

Dat dit niet past in het kraam van sommigen, die er een eigen zaak op nahouden, of agent zijn van een grote multi-national, is begrijpelijk.

Maar dat de Rederscentrale waarvan de beheerraad nu grotendeels samengesteld is uit «anti's» meer en meer gebruikt wordt om moddercampagnes te voeren, is niet wat de leden dient en wat de Overheid wenst. Dit valt te betreuren. Het laatste blaadje van deze triestige geleide organisatie, heeft, naar aanleiding van een proces welke de verzekeringscoöperatieve «Hulp in Nood» zou verloren hebben tegen de heer Pintelon (die nu toevallig voorzitter is van de Rederscentrale) daarvan misbruik gemaakt om opnieuw een ganse moddercampagne te voeren tegen deze instelling en natuurlijk ook tegen de rederscoöperatieve SCAP, waarvan de produkten waarschijnlijk te goedkoop zijn, in de ogen van sommigen en dus het WINSTBEJAG VAN ENKELEN, niet dient.

Deze roddelcampagne omtrent dat proces thans uitgesproken, ver-

plicht ons daareven uitleg over te geven.

In 1977 en 1978 trad de heer Pintelon met zijn vaartuigen toe tot de verzekeringsrederscoöperatieve «Hulp in Nood».

De heer Pintelon, ook de O.82 en O.83 van de Pêcherie à Vapeur willende kopen, vroeg zoals dat gewoonlijk gedaan werd, op de reserves van de maatschappij Hulp in Nood te mogen aanspraak maken en een lening van 5.500.000 fr. (vijf miljoen vijfhonderd duizend frank) te kunnen ontvangen.

DE BEHEERRAAD hiervoor bijeengeroepen, besliste in datum van 11 maart 1977 voor de O.81 en in datum van 25 november 1977 voor O.82 en O.83 in totaal voor 5.500.000 fr. leningen toe te staan tegen een interest van 5 t.h., voor zover belanghebbende zich verbond, zich voor vijf jaar te verzekeren en al zijn visserijbenodigheden bij de zustercoöperatieve SCAP of Hand in Hand Zeebrugge te kopen, zo de OFFICIELE PRIJZEN bij die instellingen niet hoger lagen dan bij andere firma's. Dit werd in een overeenkomst vastgelegd.

Daarmee beoogden de coöperatieve Hulp in Nood, SCAP en Hand in Hand Zeebrugge, sedert lang de reders meer en meer te doen begrijpen, dat samen aankopen doen en zich samen verzekeren op de markt, niets anders dan voordelen kan hebben.

Zonderling genoeg schijnen sommigen, dat niet altijd te begrijpen, wanneer hun eigenbelang op het spel staat.

De rederij Pintelon leefde het eerste jaar zijn verplichtingen na, maar zonder iemand te verwittigen of zijn maatschappij in te lichten, nam hij in maart 1979 een concurrerende maatschappij «De Verbroedering», eigendom van de heren Aspeslagh en Duquenne over en werd hij tevens, zoals de heer Aspeslagh voorheen, agent van een brandstofmaatschappij, ALDUS RECHTSTREEKS tegen de belangen van de leden van SCAP, Hulp in Nood en Hand in Hand Zeebrugge ingaande. Door de beheerraad uitgenodigd om zich te verantwoorden, verklaarde hij dat hij inderdaad die zaak overgenomen had en ook sedert 1 april 1979 agent was geworden van een brandstofmaatschappij en DAT HIJ ER NIET ZOU VANAF ZIEN, wat de beheerraad van SCAP ÉENPARIG en bij geheime stemming in datum van

27 april 1979 tot zijn uitsluiting deed besluiten en in datum van 28 juni 1979 ook de beheerraad van «Hulp in Nood», tot zijn uitsluiting als lid van Hulp in Nood deed overgaan, OM DE SCHRIFTELIJK AANGEGANE LENINGSOVEREENKOMST NIET TE HEBBEN NAGELEEFD. De jaarverzekeringspremies voor de vaartuigen zijn volgens art. 18 van de statuten ook dan nog in hun geheel betaafbaar. Daar de heer Pintelon vanaf 15 juli voor al zijn vaartuigen uitgesloten was, heeft de rechtbank thans een vonnis uitgesproken meldend dat, vermits hij zich van dan of bij een ander moest verzekeren, hij de verschuldigde premie vanaf 15 juli 1979 tot 31 december 1979 niet hoefde te betalen.

Het blaadje van de Rederscentrale heeft weeral gemeend daaraan enkele eerrovende beschouwingen te moeten aan toevoegen ten opzichte van de beheerraad van SCAP en Hulp in Nood.

Wij laten het in 't midden aan deze beheerraden daarover te oordelen, in acht nemend, dat deze campagne er verder op gericht is, deze twee maatschappijen met allerlei roddelpraat te trachten te benadelen.

Een zaak staat echter vast en deze is, dat het dank zij de coöperatieve SCAP is, dat op het huidige ogenblik rechtstreeks directe kortingen van 0,65 fr. tot 0,96 fr. per liter mazout gegeven worden zonder te spreken over de eindejaars teruggaven.

Wat «Hulp in Nood» betreft, mochten vorig jaar alle leden op hun verzekeringspremie een vermindering van twintig ten honderd aftrekken, waarvan tien ten honderd vorig jaar in oktober en nu opnieuw tien ten honderd.

Het boekjaar 1980 kondigt zich daarenboven opnieuw aan met 'n belangrijke teruggave nog doer de algemene vergadering te beslissen.

Dit is het klinkend antwoord aan dezen, die geen dag onverlet laten om hun gebrek aan bekwaamheid EN ZIN VOOR HET ALGEMEEN BELANG van de redersgemeenschap te doen gelden en er alleen op uit zijn door hun roddelpraatjes de visserijcoöperatieven en diegene die ze beheren in een vals daglicht te stellen daarmee alleen persoonlijke belangen trachten na te streven.

**BOUWBEDRIJF PVBA
K. VERSLUYS en Zn.
Tel. (059) 32.17.23
Kapellestraat 167, Bredene**

NIEUWE VERKAVELING

Bredene Doornbilkstraat
Nieuwbouw woonhuizen

★
SPECIALE VOORWAARDEN
VOOR VISSERIJMIDDENS!
(10968N)

VISVENTERS AAN

DE FEESTTAFEL

Op zaterdag 4 april o.k. zetten de leden en simpatisanten van het nationaal Verbond van Visventers zich aan de feestdis.

In het Europa Hotel te Bredene wordt een uitgebreide menu opgediend. Nadien worden de resterende nachtelijke uurtjes doorgebracht met dans en leuke. Vrienden van de ambulante vishandel zijn ook welkom. Inschrijven kan door naam op te geven aan een der bestuursleden of telefonisch 059 - 50 69 69.

Deelname in de kosten is 925 fr per persoon.

VOOR DE

R.M.T.-REIZIGERS

NAAR ENGELAND

De Regie voor Maritiem Transport die de Sealink Zeevaartrijnen Oostende-Dover-Folkestone exploiteert vestigt de aandacht van de reizigers voor Groot-Brittannië op het feit dat wegens onderhoudswerken aan de inschepingsbrug te Dover Western Docks tijdens de periode van heden tot en met 10-4-81 de diensten naar Dover Western Docks op de volgende manier zullen afgeleid worden (afvaarten uitgedrukt in de lokale tijd).

● 07.35 u. bij vertrek uit Oostende het schip zal naar Dover Eastern Docks varen. Voor reizigers die zich naar Dover Priory wensen te begeven, zullen autocars ter beschikking gesteld worden.

● 10.05 u. en 14.40 u. bij vertrek uit Oostende : de voetgangers en de treinreizigers zullen ontscheept worden te Dover W.D., de automobilisten zullen ontscheept worden te Dover E.D.

● 11.40 u. en 15.45 u. bij vertrek uit Dover : de automobilisten moeten zich aanmelden te Dover Eastern Docks; alle andere reizigers moeten zich aanmelden te Dover W.D.

● 19.10 u. bij vertrek uit Dover : alle reizigers moeten zich aanmelden te Dover E.D.

De R.M.T. verontschuldigt zich bij voorbaat voor de hinder die bovenvermelde maatregelen bij het cliënteel mochten veroorzaken.

Kursus visfileren in Nederland

In Nederland heeft men sinds jaren de behoefte gevoeld om avondkursussen in te leggen voor het versnijden, kuisen en fileren van de vis. Deze cursus wordt tweemaal per jaar gegeven telkens over drie maanden met twee lessen per week. Na elke cursus moeten de leerlingen dan hun vakbekwaamheid bewijzen voor een examenkommissie. Onder de leerlingen treft men niet alleen mensen aan uit het bedrijf zelf maar eveneens gewone huisvrouwen. Wat daar bij opmerkenwaardig is, is het feit, dat er altijd kursisten te over zijn zodanig, dat men de belanghebbenden op een wachtlijst moet zetten.

De meester die deze mensen de vak kennis bijbrengt, staat zelf in het visverwerkingsbedrijf.

In het leslokaal dat slechts plaats

biedt voor een kleine twintig leerlingen wordt het gutten, het snijden, fileren en het panklaar maken van de meest gevraagde vissoorten bijgebracht. Het gaat hier over platen, schaar, wijting, gul en tong. Het is duidelijk dat het in de eerste plaats om een type van platvis en een type van ronde vis gaat. Eens dat men de gul kan fileren, kan men natuurlijk eveneens weg met adere soorten rondvis als koolvis, leng, vlaswijting, enz..... Hetzelfde voor de platvis, alhoewel elke soort misschien toch we zijn eigenheid heeft.

De ervaring in Nederland is, dat er weinig afvallers zijn onder de kursisten. Natuurlijk heeft de ene meer gevoel voor het visfileren dan de andere, want visverwerken is ten slotte toch een handigheid waar-

over men beschikt of niet beschikt. Dit maakt dan ook het onderscheid uit tussen een goede en middenklasfileerder of visbewerker. Gezien het klein aantal kursisten omdat men niet over meer lokaalruimte beschikt, kan men onmogelijk de kosten hiermede dekken en verleent de overheid dan ook de nodige toelage. Het leergeld bedraagt ongeveer 1.850 fr. De vis zelf wordt door een handelaar ter beschikking gesteld die de bewerkte vis dan terug krijgt. Het is begrijpelijk, dat hij geen klachten mag uiten over het eventueel slecht versnijden of fileren van zijn vis. Anderzijds heeft hij dan ook, als compensatie, de beschikking over goedkope werkkrachten. Bij de aanvang van de cursus komt het ook wel voor dat verminkte filets in de afvalmand terecht komt, hetgeen deze er dan maar moet bij nemen.

Voor zover wij weten bestaat er hier bij ons geen gelegenheid om het visfileren en versnijden te leren. In Nederland bestaan er zelfs nog vervolmakingskursussen.

WERK VOOR DE

PROPAGANDA

Dergelijke nuttige leerschool zou bij ons door de propagandakommissie ook kunnen ingericht worden.

De Staat geeft nu aan deze commissie meer dan 1,5 miljoen fr. uit om visbakkers en folkloristische groepen te steunen op hun amusementsreisjes of een affiche te drukken, waaraan niemand nog belang heeft. Dat noemt men propaganda voeren. Deze commissie mogen we ook bij de folklore rangschikken en het geld door de Staat er aan besteed heeft niets met nuttige propaganda te maken.

De moderne huisvrouw verlangt vis zonder graten. Talrijke platvissoorten welke vroeger niet gefileerd werden, dienen het nu te zijn, zoniet moet men ze niet hebben.

In Holland en andere landen heeft gefileerde vis groot succes. Waarom zou bij ons ook dergelijke visfileerschool niet ingericht,

Een initiatief waarmee de propagandakommissie zich zou kunnen nuttig maken.

VISSERSHULDE

Ter gelegenheid van de jaarlijkse herdenkingsdag en hulde aan onze vissers gaat de jaarlijkse plechtigheid door op tweede paasdag, maandag 20 april.

Te 9u30 zal de Plechtige Vissersmis gezongen worden in de hoofdkerk St Petrus en Paulus.

Te 10u30 vertrekt de stoet met de personaliteiten en de deelnemende maatschappijen naar het Monument van de Zeelieden, waar een bloemenhulde zal gehouden worden. De bloemtuilen en kransen kunnen vooraf afgegeven worden in het Zeemanshuis 't Zal wel gaan, St Petrus- en Paulusplein 6.

FASTSTELLING NIEUWE BIJDRAGE FONDS SCHEEPSJONGENS

In het Staatsblad verscheen het K.B. van 22.2.81 houdende vaststelling van de verplichte bijdrage van de reders van Belgische vissersvaartuigen, tot spijzing van het Fonds voor Scheepsjongens in 1981 luidende als volgt :

ART. 1 :

De bijdrage bedeld in art. 1, lid 1 van het K.B. van 29.12.1980 houdende vaststelling van de verplichte bijdrage van de reders van Belgische vissersvaartuigen tot spijzing van het Fonds voor Scheepsjongens in 1981, wordt, met ingang van 1 maart 1981, vastgesteld op 0,50% van de brutobesomming van de vangsten verkocht in Belgische en buitenlandse havens.

ART. 2 :

Dit besluit treedt in werking op 1.3.1981.

ART. 3 :

Onze minister van landbouw is belast met de uitvoering van dit besluit.

BIJ DE VRIENDEN VAN HET NATIONAAL VISSERIJMUSEUM TE OOSTDUINKERKE

Tentoonstelling 4 tot 20 april te Oostduinkerke.

Vooropening 4 april te 11 uur.

Filmvertoning «Tussen Water en Wind» vrijdag 10 april.

Garnaal en kabeljauwvisserij in de Noordzee.

Walvisvangst in de Indische Oceaan.

Voor de vierde maal gaan de Visserijfolkloremarkten door gedurende de maanden juli en augustus, telkens zoals naar gewoonte iedere vrijdag van 19 tot 22 uur.

Van 4 tot 20 april, 1981 gaat er een tentoonstelling door van tekeningen 1979; foto's van de wedstrijd 1980 en beeldhouwwerken van Peter en Margrit Florizoone. in het gemeentehuis van Oostduinkerke.

Er zal een schelpenmontagewedstrijd gehouden worden gedurende de zomerperiode.

De jaarlijkse groepsreis zal doorgaan. Het doel is nog niet gekend.

De Duitse leidraad is in druk en zal tegen Pasen 1981 gereed zijn.

Een guldenboek en een gastenboek zal in voege gebracht worden en geschonken aan het museum.

Op 10 april gaat een filmvertoning door. Verdere gegevens volgen.

Nederlandse nieuwbouw voor Ierland

De tijd dat men in Ierland slechts kleine kustvissersvaartuigen aantrof en de visserij een zuiver familiaal kleinschalig karakter bezat, is snel aan het verdwijnen toe. Deze evolutie heeft zich meer bepaald doorgezet na de toetreding van Ierland tot de EEG en dit in het kader van de bijzonder gunstige kredietverlening voor de uitbouw van de visserij in dit land en het feit dat de visproductie voor Ierland aan geen beperking toe was, maar integendeel nog aanzienlijk mocht uitgebreid worden. Het was toen het enige land dat van dergelijke uitbreidingsmogelijkheden mocht en kon genieten overal ergens, in functie van de opgelegde nationale kwota, zelfs ernstig diende gesaneerd te worden.

Verleden week lagen in de haringhaven van IJmuiden, terug twee fonkelnieuwe treilers op beter weer te wachten om door een sleepboot overgebracht te worden naar het Ierse Cork om daar verder voltooid te worden.

Beide vaartuigen werden gebouwd op een Nederlandse werf te Monnikendam. Het zijn 27-meter vaartuigen met een breedte van 7,30 meter. Het zijn nog al zwaar uitgebouwde schepen voorzien van een boegschroef die de wendbaarheid van de vaartuigen verhoogt. Voor dit type schepen bestaat er in Ierland veel belangstelling en de Nederlandse werf kreeg dan ook heel wat bestellingen nadat het ontwerp voor het eerst in 1977 aan Ierland kon aangeboden worden. Dit type komt in aanmerking voor een EEG-subsidie van 25 pct. terwijl de totale prijs bijna 75 miljoen B. fr. bedraagt. De subsidie bedraagt dus bijna 19 miljoen, hetgeen de bouwkosten herleidt tot 56 miljoen B. fr. hetgeen voor een 27 meter nog aardig veel geld is. De uitrusting van het vaartuig is dan

ook zeer rationeel opgevat. Het schip is voorzien van een motor van 950 PK, beschikt over een boegschroef, terwijl zij eveneens met watertanks uitgerust zijn waarin 50 ton verse vis kan aangevoerd worden. Langs luikhoofden in het voordek kan deze verse vis dan met schepnetten uit deze tanks gehaald worden. Verwerking aan boord van het vaartuig is dan niet meer nodig en toch kan men reizen van een drietal dagen maken. Gezien de zeer nabije ligging van de Ierse visgronden is deze vorm van vissen mogelijk en wellicht aangewezen voor de Ierse visserij. Het is duidelijk dat het hier dan om zeer verzorgde kwaliteitsvis gaat, hetgeen ten goede komt aan de prijsvorming van het aangebrachte product.

Melden we nog dat met deze beide vaartuigen, er thans reeds door betrokken werf vijftien dergelijke vaartuigen aan Ierse redereien verkocht en overgebracht werden.

In Ierse wateren warden alle soorten trawlvisserij beoefend, waarbij trawlblokken bevestigd worden aan de gangtry. De optuiging met houten dek, vislieren, nettentrommel, apparatuur en andere noodzakelijke uitrusting wordt ter plaatse in de Ierse haven van Cork gedaan.

Hiermede is de Ierse vloot toch wel, in zekere mate op peil gekomen, gezien men verwacht dat de vangstkwota die door de EEG voor Ierland zeer ruim werd vastgesteld, zeker dit jaar bereikt zal worden. De Ierse visserij zal hierbij haar productie meer dan verdubbeld hebben. Het ware dan ook best dat de Ierse regering zorg draagt dat er niet gezondigd wordt aan overuitrusting met al de moeilijkheden en problemen hieraan verbonden.

SPECIALE TOESLAG VOOR DE VISSERS VAN HET EILAND MAN

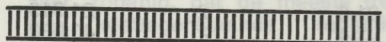
10 t.h. TOESLAG OP AANVOERPRIJZEN

Het feit dat de E.E.G. niet te vinden is om een algemene eenvormige brandstofsubsidie te verlenen aan de E.E.G.-vissers, heeft reeds aanleiding gegeven tot heel wat nationale tussenkomsten aan de eigen visserij maar dan telkens op één of andere manier. In België krijgen de rederijen nu een subsidie toegekend op basis van een brandstofbesparing ten over-

staan van het verbruik in het voorbije jaar. We vragen ons af wat men daarmee beoogt. In Groot-Brittannië doet men het met een regeringssubsidie, hetzij een financiële tegemoetkoming volgens de grootte van het vaartuig. In Frankrijk gaat het om een werkelijke tussenkomst in de olieprijs. Voor de vissersvaartuigen, geregistreerd op het eiland Man, heeft men nu een speciale vorm van subsidie geschapen, nadat men eerst gedacht had aan een tussenkomst in de brandstofprijzen. Wel moet de aanvoer gebeuren in een haven van het eiland. De rederijen krijgen 'n toeslag van 10% op hun aanvoerprijzen. De bewijzen van hun brutobesomtingen moeten na ieder kwartaal, en dit binnen de twee maanden na het einde van het kwartaal, ingediend worden en hierop krijgen zij dan 10% toeslag! Zoals in elk systeem zitten er natuurlijk voor- en nadelen aan verbonden. Aldus zullen het de beste schippers zijn die de grootste resultaten maken, die het meest zullen minder goed varen en het wel meest nodig hebben, ook minder bediend zullen worden. Een perfect systeem zal wel nooit haalbaar zijn. In elk geval is dit een zeer grote subsidie omdat het op een brutobesomting berekend is en op dit bijkomend bedrag geen afhoudingen allerhande gebeuren. Voor een middematige treiler die, laat ons zeggen een half miljoen B. fr. bruto besomt, betekent dit toch 50 duizend B. fr. of het equivalent van zowat 5 duizend liter brandstof.

Een bijkomend effect, waarom het waarschijnlijk niet te doen is, zal wel zijn dat men nu minder belang zal hebben aan verkopen achter de plank, of in het buitenland, omdat hierop natuurlijk de 10% subsidie wegvalt, tenware men deze aan de zwartkopers bijrekent, hetgeen voor deze kopers, het kopen buiten de markt minder voordeliger wordt.

Wij zelf herhalen dat het tijd wordt, dat de E.E.G. een eenvormige maatregel neemt voor subsidietussenkomst op de, uit de hand gelopen brandstofprijzen voor alle lidstaten.



PUBLICITEIT

IN

HET

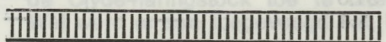
VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN



VERMINDERT DE KWALITEIT VAN DE GASOLIE ?

De Nederlandse Werkgroep «Energie» van de vereniging «Centrale Baggerbedrijf» heeft een verslag gepubliceerd waarin de huidige en toekomstige kwaliteitsontwikkeling van de brandstoffen voor zowel de grote als kleine scheepvaart, waaronder bij dit laatste de visserij is ingedeeld, grote zorgen baart en vraagtekens doet rijzen.

Volgens dit rapport is de huidige kwaliteit van de gasolie niet meer op peil zoals voorheen.

Hierdoor wordt het duidelijk dat de onderhoudskosten van de motoren voortdurend oplopen.

Als standaard voor de kwaliteit van de brandstof voor de scheepsmotoren geldt nog altijd de «British Standard». Hierin worden de normen opgegeven waaraan de verscheidene brandstoffen moeten voldoen. In verband met de verschillende merken doen er zich soms forse kwaliteitsverschillen voor waarop niet alle motoren voorzien zijn. Ook meent de Werkgroep dat in de toekomst zich nog meer verschillen zullen voordoen en dat hierdoor vooral de snellopende en de hupmotoren het slachtoffer zullen worden. Hierdoor zal men zelfs verplicht worden tot technische aanpassingen en zullen zelfs separatoren in de machinekamers moeten geplaatst worden. Dit zijn natuurlijk weer investeringen die de uitbating zullen bezwaren.

De Werkgroep vindt het normaal dat men in de scheepvaart zoekt naar het in toepassing brengen van kostprijsverlagende technieken. Sommige kunnen echter na een zekere tijd nutteloos worden omdat deze technieken afhangen van, van buitenkomende factoren. Dit is onder meer het geval voor de zware olie waarvan de prijs een neiging vertoont om méér dan de gasolie te verhogen. De bijkomende investering die men zich oplegt, om zijn motor op zware olie te laten draaien, zou hierdoor wel eens kunnen afgeroomd en zelfs negatief kunnen worden. Wint men nu nog op de aanwending van de zware olie, dat blijft het toch een feit dat men afhankelijk wordt en blijft van abnormale prijsverhogingen in deze sektor.

Op 28 april as. zal er een congres gehouden worden in de R.A.I. te Amsterdam over de wijzigingen in de kwaliteit van de brandstof en hoe de motorfabrikanten zich aan deze veranderde kwaliteit moeten aanpassen. Op dit congres zijn dan ook scheepsbouwers, motorenfabrikanten, oliemaatschappijen, vertegenwoordigers van de scheepvaart en visserij en zo meer, uitgenodigd. Voor Nederland is eveneens de minister van Verkeer en Waterstaat uitgenodigd. Het ware wellicht van belang dat ook ons vertegenwoordigend departement of het Rijksstation een afgevaardigde zou sturen want aan voorlichting heeft men nooit genoeg.

OOSTENDE RADIO WAAKT

Het maritiem kuststation «Oostende Radio», gehuisvest in de Perronstraat nr 6 te Oostende, onderhoudt dag en nacht een ononderbroken dag en nacht 'n onmaritieme internationale nood-, spoed- en veiligheidsfrequenties 500 kHz, 2182 kHz en 156,8 MHz (kanaal 16).

Steeds en ongeacht de omstandigheden reageren aldaar ervaren radio-operatoren met absolute voorrang op uitgezonden nood-, spoed- en veiligheidsignalen en dito oproepen.

Maar... hun ervaring ten spijt kunnen de radio-operatoren niet prioritair reageren als de oproepende persoon nalaat op passen de wijze de gewenste prioriteit kenbaar te maken :

1. Het noodsignaal : twee elkaar afwisselende sinusvormige laagfrequente tonen (1300 — 2200 Hz) gevolgd door de noodoproep : 3 x «Mayday» voor een noodgeval.

2. De spoedoproep : 3 x «Pan-pan» voor een spoedgeval.

3. De veiligheidsoproep : 3 x «Sécurité» voor een veiligheidsgeval.

Zij die het beperkt getuigschrift van radiotelefonist hebben verworven werden ongetwijfeld hieromtrent ondervraagd.

En toch ervaart het kuststation regelmatig dat vissersvaartuigen en jachten nalaten gebruik te maken van de reglementaire nood-, spoed- en veiligheidsprocedures. Zijn deze vitale bepalingen van het maritieme radioreglement bij de gebruikers van de radiotelefonie vervaagd ? Of zouden de Radio Maritieme Diensten moeten concluderen dat de radioscheepsapparatuur te dikwijls bediend wordt door niet bevoegde en ongebrevetteerde personen ?

«Motorpanne» op zee en bij stormweer is een noodsituatie. Bij kalm weer is het minstens een veiligheidsgeval zoniet een spoedtoestand !

Denk aan de opvarenden, denk aan het schip en maak zonder dralen gebruik van de te uwer beschikking gestelde middelen om man, schip en lading veilig te stellen.

STAKING VERPLICHT GROOT BRITS VERWERKINGSBEDRIJF

2.600 MAN NAAR HUIS TE STUREN

De firma "Finidus" het grootste Brits visverwerkingsbedrijf, onder andere ook zeer bekend voor zijn "fingersticks" is door een staking van 250 electriciers, mekaniekers en onderhoudspersoneel, verplicht geworden 2.600 man naar de dop te sturen. Deze firma die nog redelijk in de markt ligt, wenste de overuren in het week-end af te schaffen en een twee ploegen stelsel binst de dag, van de maandag tot de vrijdag in te stellen.

Hierdoor zouden de gewone overuren en de overuren in de week-ends wegvallen, hetgeen natuurlijk voordeliger zou uitkomen voor de firma. Anderzijds zou dit stelsel inhouden dat er nog 30 man zou bij aanvaard worden op basis van het vijfdaagstelsel, om het week-end-werk op te vangen. Indien dit stelsel niet aanvaard wordt, dan zal de maatschappij zich, omgekeerd verplicht zien 50 man af te danken. Door het afschaffen van overuren en week-end uren (die de maatschappij zwaar der komen te liggen) wordt het inkomen van de betrokken 250 man

natuurlijk kleiner, gezien deze in het nieuw stelsel hun normale werkuren zullen moeten presteren. Dit nemen deze niet en zijn dan ook in staking gegaan, hierin gesteund door hun syndikaat ! Er werden stakingspijketten uitgezet die de toegang tot de bedrijven aan werkwilligen weigeren en hierop heeft de maatschappij de 2.600 werknemers naar huis gezonden.

Dit is nogmaals een trippant bewijs van het onlogische in het optreden van stakers en syndikaten. In het nieuw stelsel zouden er zelfs 30 werklieden meer plaats vinden, terwijl op basis van het oud stelsel, 50 werknemers zouden afgedankt worden. Het egoïsme van de betrokken 250 man lapt dit algemeen belang echter aan hun zolen, hierin gesteund door de syndikaten ! Het is anderzijds duidelijk dat het stilleggen van dergelijk bedrijf te Grimsby en van het filiaal te Ceesthorpe een nadelige weerslag zal hebben op de afzet, zowel van het bedrijf als in de afslag zelf waarvan de reders het slachtoffer zullen zijn.

VAN KANT TOT WAL

De „Krakelo's" van Fiel Malke te Veurne!

Van Jacques Beun, verscheen er van De Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke een artikel over de wijze waarop destijds haring en sprout gerookt werd en ook de beroemd geworden Schotse Schilling.

De rokers van toen konden dat zo fijn met daarvoor speciaal gekocht hout, dat het mag gezegd, dat ze in fijnheid en smaak niet moeten onderdoen voor de moderne rookovens.

Verscheidende van die kleine rokerijen zowel te Oostende, Zeebrugge, Brugge en het Nieuwpoortse waren daarvoor gekend. Vooral in het Nieuwpoortse, ja het Veurnse was dit prima.

Daar sprak men van gerookte haring van «Krakelo's». Jacques Beun vertelt over dit alles het volgende:

Op 14 januari 1981 overleed Arthurina («Triene») Dierickx, wonende Oude Vestingsstraat 41 te Veurne. Een week voordien, op Driekoningsdag, was zij 89 jaar geworden.

Een maand vooraf, nl. op 8 december 1980 hadden wij haar, samen met haar oudste zoon, de 60-jarige Pol Mortelez, nog geïnterviewd. Triene was immers de weduwe van Theofiel Mortelez, te Veurne evenwel beter bekend als Fiel Maklé, de laatste sprotroker van Boetestadje (geboren te Veurne op 20 april 1880 en er overleden op 31 oktober 1963).

Fiel was in de tijd door oud en jong bekend, vooral zijn «krakelo's» waren iets speciaals, en in de zomer was zijn droogvis evenmin te versmaden. Op de woensdagmarkt had hij dan ook zijn vaste «standplaats», wijl men hem ook dagelijks per rijwiel een bakje haring thuis kon zien brengen.

Specifiek voor Veurne, tot rond 1940, waren de eenmans-bedrijfjes rond de Handboogstraat, waar sprout en haring werd gerookt. Daar waren Tsjeppe Moder (De Molder), Georges Cloet, Tuurtje Maklé (familieid van Fiel), Isidoor Molder en Kamieltje Schallier en nog anderen.

Het bedrijfje van Fiel grensde aan het achteruit van zijn woning Oude Vestingsstraat 41. Men kan er nog steeds de kleine schouw (zowat 4 m. hoog) zien. De «rokerij» was een lokaal van hooguit 5 m. op 3,5 m., met daarnaast een kleine opslagplaats. In deze kleine rokerij hingen (wij spreken van december 1980) nog steeds de rekken waaraan de haring en sprout op een rijtje werden «gestoken». Op de grond lag een hoopje, netjes in Ter hoogte van het venster, stond de wankele tafels, met daarop de «fonten» (gietijzers) weegschaal.

KRAKELO'S

De specialiteit van de Veurnse eenmansbedrijfjes waren de krakelo's: de licht gezouten gerookte haringen!

Elke roker had zowat zijn eigen procédé: maar de krakelo's smaaken dan ook om ter best. De hoeveelheid te koop geboden «waar» was dan ook, alle verhoudingen in acht genomen, vrij gering.

De haring werd in de Nieuwpoortse vismijn verkocht. Fiel beschikte voor het vervoer, vóór de oorlog, daartoe over een hondengespan, Twee, drie honden, «van alle soorten van ras, de beste waren nog «strattiërs», werden ingespannen, en hop, op weg naar Nieuwpoort. Later ging Fiel evenwel dikwijls mee met de kamion van Fiel Verminck, de vishandelaar, wonende op de Grote Markt te Veurne. Eenmaal thuis werd de haring «geschrappt».

De Haring werd hierbij geenszins gegut: de «kiete en de milte» bleven erin! Na het schrappen werd de vis in vers water geweekt en dan gepekeld. Het pekelen duurde zowat 4 uur. Hiervoor gebruikte men grof zout; dit zout kwam, in flanelen zakjes, uit Holland. Daarop werd de haring te drogen gezet: hoe beter gedroogd, hoe meer de haring «blonk»!

Dan volgde het op stokjes steken, doorheen de kieuwen. Uiteindelijk kwam het roken: 6 à 7 uur lang. Hiervoor gebruikte men «hard», hout van afbraak, «hout die geen reuke had». De beste houtsoorten, aldus Triene Dierickx, waren de appellbomen en kerselaars.

Doorgaans werd tweemaal per week «krakelo's» gerookt. Maximum 30-40 kg. als het «verse Nieuwpoortse haring was. Zeventig of tachtig kg. als het «Hollandse haring» was!

Was er geen Nieuwpoortse haring beschikbaar, dan kocht Fiel Maklé wel eens vaten Hollandse haring aan. Deze Hollandse haring werd urenlang «geweekt» in vers water, om ze te «ontzouten». De kwaliteit en de smaak van de krakelo's van deze Hollandse haring was dan ook minder dan die van «verse Nieuwpoortse haring»!

Gelukkig was er ook nog de «Engelse haring», welke «Stiene Keun» en Jan Levecque wel eens konden leveren. Deze Engelse haring kwam uit Cardiff en Lowestoft. De haringen waren verpakt in langwerpige, lage kistjes, met daarrond ijzeren banden. Op papier lag een laagje ijs en daarop de haring. De «Engelse haring» was dan ook van prima kwaliteit!

Fiel Maklé rookte nog zijn krakelo's, en ook sprout, tot in 1960; al gebeurde dit de laatste jaren meer uit «liefhebberij». Triene hielp natuurlijk bij het rondleuren.

Afnemers waren ondermeer de viswinkels van Henri Verminck te Veurne en van Lieven Devroe te Nieuwpoort, maar ook een zestal Veurnse kruidenierswinkels, zoals o.a. Peel.

GEROOKTE SPROUT

Telkenjare, tijdens de zogenaam-

de «sprotmaanden» (november, december en januari) was Fiel ook in de weer met het roken van sprout. De eerste sprout leverde hij reeds met «Siente Moarten» (11 november) tot zowat eind januari, begin februari.

Het werden dan lastige dagen voor Fiel: met het hondengespan de sprotvisjes halen te Nieuwpoort, roken, alles in mandjes leggen, verkopen... In dergelijke eenmansbedrijfjes werd zowat 200 kg. in de kleine schouw gerookt. Wanneer het om heel grote sprots ging: bedroeg het maximum gewicht wel eens 250 kg. Meer roken was onmogelijk! Bij het sprout roken moesten ook de beide zonen Pol en Marnix medehelpen, en dit dikwijls tot 4 à 5 uur in de morgen. Om 8u.30 moesten zij dan nog naar school. Meer dan eens riepen hun schoolkameraadjes: «ge riekt naar de sprout!».

Ja, de sprotgeur zat tot in onze klederen, wist Pol me te vertellen. Terwijl het vuur nog nabrandde, werd reeds in de schouw gekropen om de gerookte sprotsjes af te hakken. Het kwam immers erop aan de schouw zo warm mogelijk te houden, voor een nieuwe lading te roken sprotsjes. De meest droge visjes hingen helemaal bovenin de schouw, wijl de minst droge onderaan kwamen te hangen: die vingen de meeste warmte van het vuur.

DROOGVIS

Benevens krakelo's en gerookte sprotsjes stond Fiel, tijdens de zomerperiode althans, in voor droogvis. Hiervoor bezigde hij wijting, schotse schul en gewone schullen.

De zondag kon men hem veelal met zijn kraam zien, aan de hoek van het Zevensterplein. Met «Veurne Kerremesse» (eind juli) was hij «present», zowel op kermishoogdag als op kermismaandag

en dinsdag. Daartoe had hij dan ook een grote voorraad aangelegd, tot drie à vier benen droogvis toe. Zijn beste dag was uiteraard de zondag van de Boetprocessie. In stukjes snijden, het vel afstropen, in papier wikkelen, pasmunt teruggeven. Fiel en Triene hadden die dag handen te kort.

Tijdens de periode van vélokoersen of voetbalmatches was Fiel eveneens in de omgeving te vinden, en ook bij de duivenlokalen wanneer werd ingekorfd.

Deze droogvis, vooral de wijting dan, had vooraf heel wat zorg geleverd. Zo dienden de ingewanden te worden uitgehaald, waarop de vis werd «geschuurd» met een borsteltje (om alle bloedsporen, na het gutten, te verwijderen). Volgdan nog het pekelen en het aan touwen ophangen van de vis.

«Ge moest het weere goe in 't oog houden. In het begin is ne beetje wind en ne beetje zonne nodig. Ge moest alles langzaam laten drogen, het drogen mocht niet te vlug gebeuren en natuurlijk zorgen dat je steeds de vliegen wegjaagt hé...»

Fiel Maklé verkocht voor de oorlog zijn droogvis tegen 40 ct. voor een kleine wijting en «de grote choarels» aan 4 fr.

Een pakje gedroogde schulletjes, van 3 à 4 visjes, ging aan de man tegen 1 fr. het pakje. Voor Schotse schullen werd evenwel, naargelang de grootte, 1,5 fr. tot zelfs 10 fr. betaald.

Nu, ja, wist Triene te vertellen ik heb heel mijn leven veel gewerkt, dag en nacht Fiel geholpen bij het roken, kuisen van de vis, rondleuren. Maar wij waren dan ook goed bekend. Weet je dat ze nu nog; in 1980, naar mij roepen: éwel, Triene, heb je geen krakelo's mee?

Tot daar Jacques Beun in zijn pittige vertelling waaraan veel anderen plezier zullen aan beleven.

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
27.3	3	80.930	3.408.691			
30.3	12	141.705	8.054.283			
31.3	2	21.915	1.523.647			
1.4	2	40.060	1.406.982			
	19	284.610	14.393.603			
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
26.3	—	—	—			
27.3	8	3.459	211.920			
28.3	2	194	24.787			
30.3	13	28.886	984.529			
31.3	—	—	—			
1.4	8	24.012	1.835.785			
GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT						
26.3	2	177	23.459	129	137	
27.3	—	—	—			
28.3	2	153	20.155	128	136	
30.3	2	104	14.050	123	140	
31.3	—	—	—			
1.4	—	—	—			

Weetjes...

IJsland beklagt zich over het feit dat grote treilers uit de EEG nu tot op 300 Km onder de IJslandse kust komen vissen, langs de zijde van de middellijn die de kustten van Groenland en IJsland scheidt. Groenland behoort niettegenstaande een vorm van onafhankelijkheid, toch nog altijd tot het moederland Denemarken dat tot de EEG behoort. Vandaar het feit dat EEG-vissersvaartuigen in de economische zone van de Groenlandse wateren tot op 300 km de kustlijn van IJsland kunnen benaderen om er te vissen. Dit zint de IJslanders niet gezien het hier gaat om gemeenschappelijke visstocks waarvan de scholen zich verplaatsen. Groenland zou ook kunnen zeggen dat het haar niet zint dat de IJslandse vaartuigen eveneens tot op 300 km uit de kust van dit land komen vissen, namelijk de gemeenschappelijke middellijn.

x x x

Dank zij de sinds enkele jaren volgehouden beschermingsmaatregelen door de IJslandse overheid mag nu aangenomen worden dat de IJslandse haring, een lokaal gebonden haringsoort gered is. Er mag nu al terug rond de 50 duizend ton van deze haring gevestigd worden zonder gevaar voor de visstand.

x x x

In IJsland kregen we de uitbreiding van de economische zone in 4 étappes. We hadden vroeger de 3 mijlszone, naderhand de 12-mijlszone en 1972 de 50 mijlszone met de eerste IJslandse-Britse kabeljauwoorlog. In 1975 werden de visserijlimieten tot 200 mijl uitgebreid met de tweede IJsland-Britse kabeljauwoorlog voor gevolg.

x x x

In de IJslandse wateren treffen we nog een beperkte visserij aan door drie buitenlandse Staten. Het gaat hier om de Faroë, Noorwegen en België. Samen visten deze landen in 1980 zowat 24 duizend ton, hetgeen volgens IJslandse begrippen in feite een te verwaarlozen hoeveelheid is. Het aandeel van België hierin verkleint echter voortdurend door het wegvallen van de oude IJslandse vaartuigen. Nu is de 0.334 ook al uitgevallen.

x x x

IJsland overweegt geen diensten herstellingen en andere tussenkomsten meer te verlenen aan de West-Duitse treilers die thans op kabeljauw vissen op de oostkust van Groenland, dicht bij de Groenland-IJslandse middellijn tussen beide landen. Volgens IJsland zal door de Westduitse aktie, overbevissing

van de kabeljauwstocks in de Noord-Atlantiek het gevolg zijn. IJsland wenst hier natuurlijk alleen maar beperkingen te zien invoeren langs de Groenlandse kant van de middellijn tussen beide landen. Men tracht hierbij Groenland aan het IJslandse zeel te laten trekken door op een verarming van de biologische rijkdom van hun economische zone te wijzen.

x x x

Een rijke garnaalgrond die door IJslanders ontdekt werd op de scheidinglijn tussen Groenland en IJsland, maar toch voor het grootste deel in de Groenlandse economische zone ligt doet de IJslanders vrezen dat deze gronden spoedig ten prooi zullen vallen van vissersvaartuigen uit Denemarken, Faroë, West-Duitsland en Noorwegen; dit laatste land dank zij een bilaterale overeenkomst Denemarken-Noorwegen via de EEG. Volgens de IJslandse autoriteiten zouden de IJslanders in feite, gezien zij anderhalf jaar deze visserijgronden ontdekten, een voorrang voor bevissing moeten bekomen, ook al ligt dit in feite in de EEG-zone, via Denemarken en Groenland.

x x x

Een Canadese rederij uit Newfoundland heeft besloten om tot verjonging van haar treilervloot over te gaan. Het gaat om een dertigtal eenheden. De plannen voor de nieuwe eenheden worden in Duitsland uitgewerkt en in Zuid-Afrika op de werven van Durban gebouwd! Een begin werd gemaakt met een hektreiler van 45 m. die nog dit jaar moet klaar komen. Het vaartuig wordt voorzien van een motor MAK van 2250 PK.

x x x

Nadat een lichte heropleving van de prijs van kabeljauw en gul over veertien dagen te Grimsby werd vastgesteld, zijn deze prijzen verleden week terug gevoelig gezakt, zodanig, dat de meeste treilers, niettegenstaande redelijke aanvoeren, niet uit de rode cijfers kwamen. Nadat eerst voor kabeljauw 1.500 fr. de ben van 50 kg. en voor gul een gemiddelde prijs van 1.100 fr de ben gegeven werd, viel deze prijs nadien nog terug van een paar honderd Fr. Men is begrijpelijk in Britse visserijkringen ver van tevreden.

x x x

De Schotse Redersfederatie heeft een verzoek gericht tot het departement van Landbouw en Visserij om dit jaar een visserij op de Clyde-haringstock toe te laten. Wel werd er aan toegevoegd dat, in

het belang van de Clyde haringstock men nochtans best de haringvergunning zou beperken tot de vaartuigen beneden de 22 meter.

— De heer Lyon Dean, voorzitter van de «Herring Industrie Board» heeft op een jaarlijkse vergadering te Inverness te kennen gegeven dat binnen de drie maanden een beperkte haringvisserij zou toege laten worden op de westkust. Een haringvisserij in de Minch zal waarschijnlijk reeds deze zomer opengesteld worden. De heer Dean voegde er aan toe, dat men voor deze beperkte visserij, ook wel verplicht was op de eerlijkheid van de betrokken vissers te rekenen. Hij maakt zich nog illusies!

x x x

De achtste Internationale Bootshow en Visserijtentoonstelling gehouden te Dublin kende wel heel wat bezoekers maar in feite weinig kopers. De tentoonstellende firmas wijten dit aan de onzekere toestand en vooral aan de hoge brandstofkosten die aan de rederijen niet veel ruimte meer laten tot investeren. Op de stand van de Anglo-Belgian-Corporation werd toch nog één enkele motor verkocht om in een nieuwbouw geplaatst te worden.

x x x

In Groot-Brittannië op de Schotse Westkust is de zoveelste nieuwe producentenorganisatie gesticht die de belangen van de vissersvaartuigen van de havens van de Clyde zal behartigen. Dat is ver van de zagezegde roerende eensgezindheid en de ene producentenorganisatie.

x x x

Een nieuw voorstel om zowel de Britten als de Fransen in verband met de historische visserijrechten binnen de Britse 12-mijlszone te kunnen doen overtuigen, is het toelaten van de Fransen,

(en dus ook de andere lidstaten die over historische rechten beschikken) binnen deze twaalf mijlszone tot uitbuiting van de jaarlijkse kwota van betrokken vissoorten. Nadien blijven zij er uit verwijderd. Volgens de eerste reacties van de Britse redersfederaties zijn deze er niet voor te vinden.

— Alle hoop om de vermiste Britse treiler «Celerity» met zes man aan boord, nog te vinden, is volledig opgegeven. De «Celerity» werd als vermist opgegeven in de Pentland.

Het vaartuig had als thuishaven «Buckie» en het is het vierde verlies voor deze haven in de laatste twee jaar. Een reddingsgordel van het vaartuig werd ter hoogte van Pterhead opgevestigd. Op het ogenblik van de vermissing was het zwaar stormweder met windkracht tot 120 km per uur. De «Celerity» was een houten vaartuig van ongeveer 20 meter lengte.

x x x

Schotse vaartuigen voerden in 1980 voor 5 t.h. meer vis aan dan in 1979, maar in waarde kreeg deze verhoogde aanvoer 7 t.h. minder! Het is de eerste maal in 5 jaar dat de aanvoer minder opbracht. Voorheen verhoogde de waarde van de aangevoerde vis ieder jaar.

x x x

Een Amerikaanse maatschappij brengt een techniek op de markt voor het vervaardigen van visworstjes. Deze kunnen vervaardigd worden met materiaal voortkomende van onderbiviste vissoorten, of van vis die moeilijk kan dienen voor het maken van filets, omdat de soort bv. te klein is. Op deze manier zouden heel wat visproteïnen kunnen aangewend worden voor menselijk verbruik, terwijl dit nu doorgaans voor vismeel doeleinden gebruikt wordt.

DE PRACHTIGE VISMAPPEN VOOR WINKELS EN SCHOLEN

Door leraars en leraressen, viswinkels en instituten worden ons regelmatig vismappen gevraagd om in de lokalen of in winkels uit te hangen.

Onze lezers worden er attent op gemaakt dat IN VIER TALEN hiernavolgende mappen bij ons nog steeds verkrijgbaar zijn tegen de prijs van 400 fr. per vismap plus 52 fr. verzendingskosten vooraf te storten op bankrekening Bank Brussel Lambert nr. 384-1605797-46 of op p.c.r. nr. 000-0418987-44.

Deze zeer mooie mappen zijn verschillend van aard.

Zo zijn er:

- 1) Deze die de schaal- en weekdieren in de Noordzee weer geven;
- 2) De verschillende soorten vis welke in gans de Noordzee, IJsland en Groenland inbegrepen, te vangen zijn;
- 3) De verschillende soorten vis in rivieren en vijvers, gevangen door sport- en lijnvisserij;
- 4) De talrijke vissoorten in Noord- en Zuid Amerikaanse wateren gevangen.

(10951N)

De huidige haringstand laat beperkte visserij toe

Zoals reeds uit fragmentaire losgelaten berichten blijkt, aan de hand van de onderzoekingen verricht door onderzoekingsvaartuigen uit 7 landen, wordt een beperkte haringvangst zeer goed mogelijk zonder de herstellende haringstand in gevaar te brengen.

In de maanden februari en maart, over een periode van vijf weken hebben de onderzoekingsvaartuigen, met aan boord marinebiologen en experts, de ganse Noordzee aan een onderzoek naar de visstand van de verschillende vissoorten onderworpen. Dit zijn voor Nederland de „Tridens”, voor West-Duitsland de „Anton Dohrn”, voor Zweden de „Argus”, voor Groot-Brittannië de „Cirolana” en de „Explorer”, voor Rusland de „Korigena” en voor Noorwegen de „Michael Sars”. Men zal het misschien eigenaardig vinden, dat deze onderzoekingen niet zuiver voorbereiden waren aan vaartuigen en biologen-teams uit de EEG-landen, maar de onderzoekingen hadden betrekking op de ganse Noordzee, ook het gedeelte voor Noorwegen, evenals het gedeelte dat buiten de economische 200 mijlszone ligt. Vandaar de medewerking van het Russisch onderzoekingsvaartuig.

Overdag werd er gevisst met de trawl op pelagische soorten namelijk gul en kabeljauw, wijting en schelvis. 's Nachts werd met een pelagisch net gevisst op jonge haring van 3 tot 6 maand. Alhoewel in feite niemand uit de biecht wenste te klappen en de resultaten van de onderzoekingschepen nu moeten gecoördineerd worden vooraleer een vast beeld van het geheel te kunnen bekomen, kon toch reeds afgeleid worden, dat een beperkte haringvisserij in 1981 mag voorgesteld worden.

HARINGVISSERIJ NOODZAKELIJK

Wij durven zelfs wel titelen dat een haringvisserij noodzakelijk is, alhoewel in beperkte mate. Het is inderdaad voor een groot deel te danken aan de kleine haringstand der laatste jaren, dat de rondvis, in het bijzonder de kabeljauw, schelvis en zelfs de tong, niettegenstaande de intense bevissing, toch nog grote jaarklassesterkten kenden. De haring is inderdaad een veelvraat van de eieren van andere vis, in het bijzonder van voornoemde soorten. Aldus waren de door sterke bevissing tamelijk uitgedunde volwassen kabeljauw, tong en andere toch telkens in staat gebleken voor sterke jaarklassen te zorgen. Daarom vinden wij het noodzakelijk, in het kader van de multispecie bekeken, dat men het tot geen explosie aan haring laat komen en dit niet alleen voor de bescherming van de andere vissoorten, maar eveneens omdat voor konsumptiedoelinden alleen, geen dergelijke grote haringbiomassa nodig is. Anderzijds was het voorstel van de Brusselse Commissie toch ook niet ernstig te noemen, wat het ter beschikking stellen van een te beperkt contingent haring betreft zodanig, dat men hiermede niemand kon tevreden

stellen. We herhalen dat 't tijd, is dat men de haringstand in het oog houdt en deze omgekeerd binnen bepaalde perken zou houden en nog slechts langzaam zou laten aangroeien om de andere vissoorten betere levens-

kansen te geven. Ook werd vastgesteld dat de kleine vissoorten zoals sprot en zandspiering zich danig hebben kunnen vermenigvuldigen door het sterk teruglopen van de haringstand en deze kleine soorten maken het voedsel uit voor heel

wat andere vis. Hieruit kan men toch enigszins besluiten dat de haring een veelvraat is die toch niet tot in het oneindige dient beschermd te worden, maar integendeel binnen fatsoenlijke perken dient gehouden.

INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

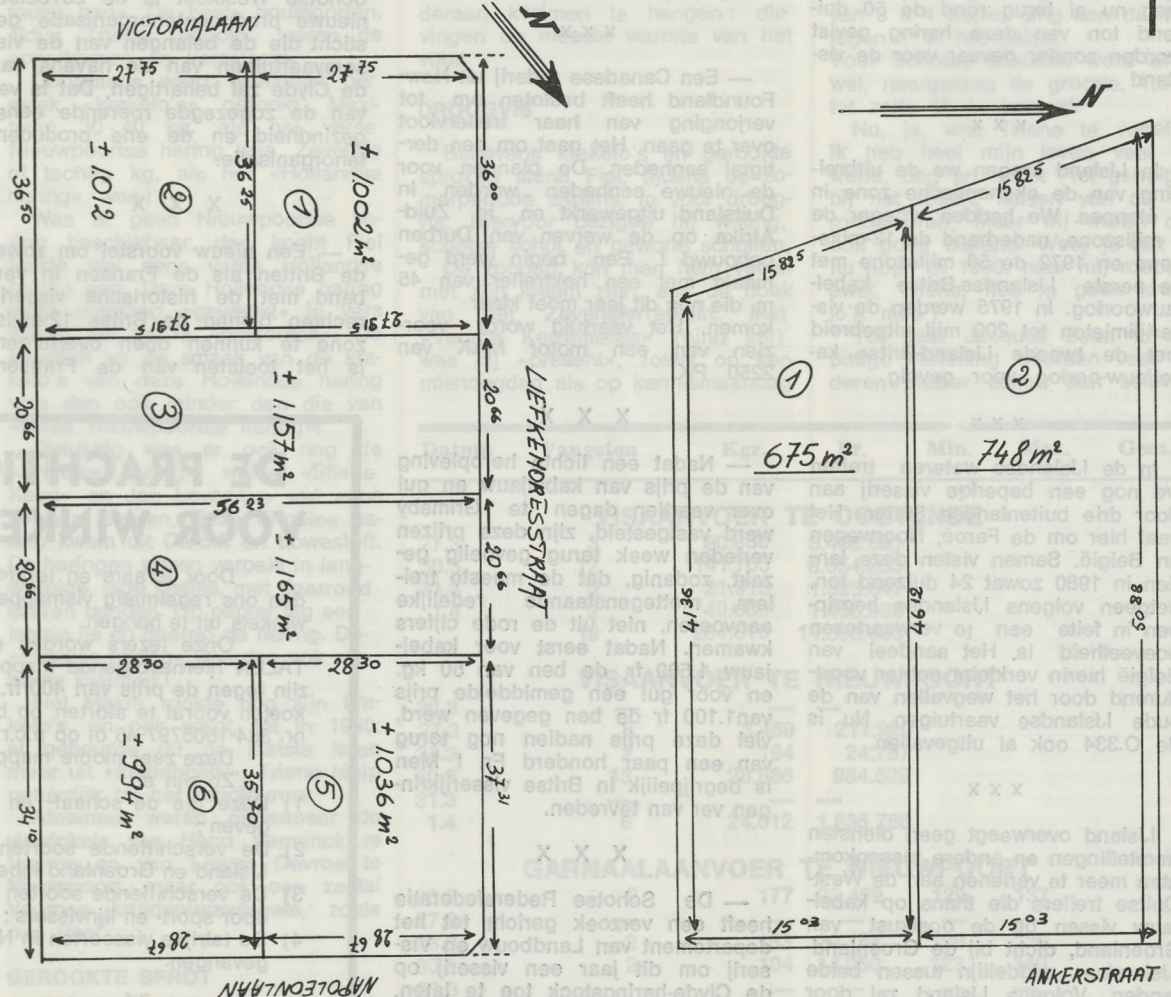
Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkemoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m naargelang noodzaak.

Een tweede perceel gelegen Ankerstraat, groot 2.000 m², eventueel te verdelen in twee loten.

Op beide gronden zijn de riolen en straat volledig gelegd en is er geen verkavelingsverplichting.

Mogen alleen bebouwd voor handels- en nijverheidsdoelinden, binnen de drie jaar na aankoop te bebouwen.

Tel. tussen 14 en 17 u., 059 - 32.29.51.



HET PERCEEL NR. 2, OPPERVLAKTE 748 M² IS VERKOCHT.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

OOSTENDE

Een IJslandse vangst op vrijdag, maandag bijna uitsluitend Kanaalvis en dinsdag ook weer hoofdzakelijk vis van dezelfde visgrond. Woensdag kregen we nog een Westvangst. Voor gul van de West lag de prijs wel een stuk hoger dan verleden week, ook mooie kabeljauw steeg in prijs en kreeg dinsdag tot 67 fr het kg. Roggen zijn de hele week erg duur geweest, keilrog liep op tot 96 fr en grote rog noteerde steeds rond de 80 fr het kg. De andere sorteringen kregen tussen 25 fr (kabrog) en 55 fr (kleine scherpsaarten). Wijting van de West deed het evenmin slecht en kreeg zelfs tot 43 fr (grote sortering). De kleine wijting van dezelfde visgrond haalde tot 23 fr.

Tongen zijn duur gebleven, de aanvoer was niet bijzonder groot en per schip zelfs kleiner dan verwacht. Middensoorten bleven de hoogste prijzen halen en schommelden tussen 260 en 300 fr het kg. Grote tongen kregen tussen 160 en 240 fr en kleine sortering varieerde tussen 245 fr en 265 fr het kg. Tarbot, griet en staartvis zijn ook erg duur gebleven. Voor steenschol lag de prijs maandag het hoogst, kleine sortering evenwel deed het niet en haalde amper 15 fr het kg. Grote steenschol werd verkocht tussen 125 en 165 fr het kg met maandag de hoogste prijs.

De IJslandse vangst is betrekkelijk goed verkocht geworden. Rode zeebaars en blauwe leng kregen de beste prijzen. Waar rode zeebaars tot 58 fr kreeg noteerde blauwe leng tot 61 fr. Schelvis kreeg weer een nogal middelmatige prijs die tussen 35 en 45 fr lag. Voor kabeljauw lag de prijs nog een stuk lager, hier was 30 fr al een erg mooi peil.

De kustvisserij kende deze week een heropleving. De vanafjes worden groter, de prijzen blijven op een erg goed peil en met een werden mooie weekresultaten bereikt. Garnaal is er nog niet bij, de prijs schommelde deze week tussen 114 en 150 fr. het kg. Nog één schip zorgt voor de mini-aanvoer.

VRIJDAG 27 MAART

IJSLAND
O.216 18 890 — 1.518.914

MONKEY BANK
O.285 14 400 — 599.330
KANAAL
Z.583 18 250 3930 1.223.411

MAANDAG 30 MAART

MONKEY BANK
O.243 15 255 — 424.210

KANAAL
O.168 12 65 2520 737.021
Z.589 12 120 2050 658.178
Z.589 12 120 2050 658.178
O.303 16 90 3100 822.824
O.127 16 64 3355 863.704
O.134 16 395 — 774.661
Z.1180 12 60 1460 428.611
O.309 16 300 — 638.028
O.35 16 435 — 672.859
Z.483 16 620 2770 1.075.941

WEST
N.597 5 85 — 143.590
N.709 9 250 — 483.480

KUST
O.552 1 7 — 28.647
O.491 1 3 — 9.230
O.150 1 10 — 31.354
O.481 1 8 — 32.641
O.520 1 5 — 10.580
O.142 1 11 — 92.015
O.555 1 5 — 11.601
O.225 1 77 — 26.029
O.455 1 8 — 47.852

DINSDAG 31 MAART

KANAAL
O.705 18 95 2915 756.315

WEST
O.229 14 230 — 444.693

KUST
O.190 1 8 — 21.434
O.148 1 7 — 36.614
O.100 1 7 — 33.187
O.101 1 7 — 42.844
O.481 1 8 — 24.478
O.491 1 8 — 16.360
O.142 1 7 — 25.489
O.110 1 7 — 50.415

WOENSDAG 1 APRIL

WEST
N.708 10 365 — 371.040
N.706 5 370 — 355.960

VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 26 MAART

WEST
Z.27 100 25 — 223.570
Z.600 50 80 — 145.965

KANAAL
Z.42 3000 200 — 1.150.985
1.520.520

VRIJDAG 27 MAART

KUST
Z.408 700 50 — 394.900

GUL
Z.554-Z.534 25 — 107.600
Z.570-Z.601 25 — 79.980
Z.403-Z.501 35 — 126.110
Z.578-Z.580 20 — 166.556
Z.560-Z.201 50 — 184.430

MAANDAG 30 MAART

KANAAL
B.5 2500 180 — 899.409
Z.526 3000 300 — 1.407.665

NOORD
Z.30 500 280 — 790.990

GUL
Z.578-Z.580 214.548
Z.538-Z.554 223.580
Z.201-Z.560 174.710
Z.403-Z.501 172.790
Z.601-Z.570 142.720
Z.400-Z.548 187.110
Z.471-Z.472 209.910
4.423.438

DINSDAG 30 MAART

KANAAL
Z.519 2700 280 — 149.335
Z.321 1200 100 — 699.640
Z.296 5000 150 — 1.603.863
Z.402 — 110 — 212.146
Z.510 — 400 100 456.248
Z.506 — 390 — 834.958
Z.289 — 210 — 1.525.970
Z.564 — 40 — 247.310

GUL
Z.403-Z.501 13.190
7.085.660

WOENSDAG 1 APRIL

WEST
Z.317 — 122.780
Z.126 2500 150 — 797.101
Z.569 350 90 11 295.020
Z.559 500 100 11 443.771
Z.319 900 360 12 779.050
Z.512 300 7 6 253.240

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)

Uurtabel der afvaarten

Uurtabel der overvaarten voor de week van 5 tot 11 april 1981

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:
Dagelijks te 7u35 10u05 14u40

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:
Dagelijks te 17u00 behalve op 11 april 1981

Dagelijks te 20u00

Dagelijks te 23u00 behalve op 11 april 1981

Op 5 en 11 april 1981 bijkomende afvaart te 2u00

Op 7, 8, 9 en 10 april 1981 bijkomende afvaart te 5u00

Dagelijks te 11u00

Op 9, 10 en 11 april 1981 bijkomende afvaart te 14u00

Afvaarten uit Oostend naar Folkestone:
Dagelijks te 1u30 5u15

Dagelijks te 3u30 7u40 behalve op 5 april 1981

Afvaarten uit Dover Western Docks:
Dagelijks te 11u40 15u45 19u10

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:
Dagelijks te 23u59

Dagelijks te 3u00 behalve op 5 april 5 1981

Dagelijks te 7u00 behalve op 5 april 1981 en op 11 april 1981

Dagelijks te 9u00 behalve op 6 april 1981

Op 5 en 11 april 1981 bijkomende afvaart te 12u00

Op 5, 9, 10 en 11 april 1981 bijkomende afvaart te 18u00

Dagelijks te 15u00

Dagelijks te 21u00 behalve op 11 april 1981

Afvaarten uit Folkestone
Dagelijks te 22u45

Op 6, 7, 8, 9 en 10 april 1981 bijkomende afvaart te 1u10 20u55

Op 5 april 1981 bijkomende afvaart te 20u55

Op 11 april 1981 bijkomende afvaart te 1u10.

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

	27.3.81
Grote schelvis	33.40
Middelmatige schelvis	28.20—30.00
Kleine schelvis	22.00—25.60
Kabeljauw	27.40—30.40
Gul	28.00—34.00
Wijting	20.00
Schaat	60.00
Zeebaars	55.00—58.00
Leng	34.60—65.00
Schartong	21.00—36.00
Heilbot	174.00—271.00
Koolvis	19.60—32.00
Hondstong	21.00
Zeewolf	
Staart	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	30.3	31.3	1.4
Lappen	160—170	160—171	164—170
Grote	235—253	230—239	230—233
3/4	276—310	265—285	278—289
Blok	282—306	275—310	285—300
Voor-kleine	263—302	275—301	275—280
Kleine	256—267	257—270	245—260
Slips			

Zeebrugge

Grote	165—172	166—174	168—180
Blok	242—249	248—251	225—241
Fruit	280—310	280—286	259—310
Schone kleine	295—319	274—292	274—310
Kleine	265—285	264—270	267—290
Tout petit	251—267	270—272	260—263
Slips	247	256—260	256—258

Nieuwpoort

I	164—170	—	160—172
II	244—260	—	230—246
III	304—338	—	270—290
IV	306—340	—	290—308
V	304—314	—	270—288
Kleine	258—280	—	250—270

PLADIJS

Oostende

Grote	22—31	25	—
Grote iek	23—26	26	—
Kleine iek	20—21	20	—
Derde slag	—	—	—
Platjes	17	17	—

Zeebrugge

I	22—28	21—26	22—24
II	21—33	21—24	21—23
III	21—29	20—22	24—26
IV	17—24	18—19	20—21
V	—	—	—

Nieuwpoort

Moeien	—	—	—
Grote pladijs	35—45	—	24—26
Platjes	32—40	—	23—25
Drielingen	17—24	—	17—25

NIEUWPOORT

MAANDAG 30 MAART

N.470	3954	146.730
N.738	6758	159.512
N.590	4631	101.909
N.346	4183	98.110
N.172	5805	160.570
N.349	122	16.247
N.788	222	21.474
N.22	661	74.101
N.1	402	22.583
N.88	428	40.374
N.700	715	93.669
N.551	463	25.810
N.720	514	22.355

Op de maandagmarkt boden zich vijf vaartuigen van de West en acht kustvaartuigen aan. Er was een goede variatie der aangevoerde soorten te bespeuren, zodat iedere handelaar ook zijn quotum probleemloos aankopen kon. Alle aangevoerde vis was van prima kwaliteit en de prijsnotering bevredigde dan ook iedereen. Grote tong kreeg volgende prijzen toegewezen. Tong nr 1 164 à 170 fr het kg en tong nr 2 244 à 260 fr het kg. Voor tong nr 3 of bloktong noteerde men 304 à 338 fr het kg en voor tong nr 4 of fruitong 306 à 340 fr het kg. Voor tong nr 5 boekte men 304 à 314 fr het kg en voor kleine tong 258 à 270 fr het kg. Grote tarbot kreeg 320 à 360 fr het kg en middenslag tarbot 260 à 300 fr het kg wijl griet 220 à 260 fr het kg haalde. Grote pladijs noteerde men aan 1750 tot 2250 fr de ben, drieling of middenslag-pladijs aan 1500 tot 2000 fr de ben en platjes aan 850 tot 1200 fr de ben. Kabeljauw kocht men aan 3500 tot 4000 fr de ben op en gul aan 2500 tot 3250 fr de ben. Rog noteerde men aan 70 tot 80 fr het kg en knorhaan aan 1750 tot 2000 fr de ben. Grote wijting boekte men aan 1150 tot 1700 fr de ben en kleine wijting aan 800 tot 1100 fr de ben. Tongscham betaalde men aan 90 tot 130 fr het kg en zandschar als volgt: 1700 tot 2250 fr de ben voor de grote en 900 tot 1400 fr de ben voor de kleine. Zeehond haalde 2000 à 2500 fr de ben. Een goed marktverloop met matige prijzen en ruime belangstelling vanwege de handelaars.

WOENSDAG 1 APRIL

N.15	1.424.499
N.723	122.837
N.88	25.535
N.349	40.084
N.1	48.760
N.720	51.305
N.700	79.849
N.551	42.966

De N.14 «De Kottens» loste op de woensdagmarkt ong. 4.500 kg. tong en 110 bennen vis. Met deze aanvoer lukt dit vaartuig de mooie bruto-besomming van 1.424.443 fr. en nam zo het leeuwenaandeel der aanvoer voor zijn rekening. Eveneens losten één vaartuig van de West en zes kustvaartuigen hun vangst. Vooral tong, tarbot en griet werden erg gegeerd, dit met het

oogpunt op het nakend paasverlof. Zodoende werd voor deze soorten dan ook een goede prijsnotering geboekt.

Tong nr. 1 kreeg 160 à 172 fr. het kg en tong nr. 2 230 à 246 fr. het kg. De bloktong of tong nr. 3 haalde 270 à 290 fr. het kg. en tong nr. 4 of fruitong 290 à 380 fr. het kg. voor tong nr. 5 betaalde men 270 à 288 fr. het kg. en kleine tong 250, 270 fr. het kg. Voor grote tarbot noteerde men 304 à 360 fr. het kg. en voor middenslag tarbot 240 à 300 fr. het kg. Griet kwam 220 à 240 fr. het kg., staartvis 220 à 240 fr het kg. en tongscham 90 à 140 fr. het kg.

Voor moeien boekte men 24 à 26 fr. het kg., voor grote pladijs 1150 fr. à 1250 fr. de ben, voor drieling of middenslag pladijs 1200 à 1500 fr. de ben en voor de visjes 850 à 1250 fr de ben.

Kabeljauw werd tegen 3.000 à 3.750 fr. de ben opgekocht en gul tegen 2.250 à 2.750 fr. de ben. Rog haalde 3.500 fr. de ben en knorhan 1.750 à 2.250 fr de ben. Grote wijting kende zijn afzetgebied tegen 1.000 à 1.300 fr de ben en kleine wijting 800 à 1.000 fr. de ben.

Voor grote zandschar werd 1.400 à 1.750 fr. de ben betaald en voor kleine zandschar 900 à 1.150 fr de ben. Het marktverloop kon goed genoemd worden en de prijsnotering lonend, dit met uitzondering van de prijs voor wijting geboekt. Deze soort onderging een echte recessie in vergelijking met de prijs op de maandagmarkt geboekt. Zelfs diende een partij kleine wijting van uitstekende kwaliteit tegen de minimumwaarde aan de markt ontrokken te worden en werd tot dierenvoeding verwezen. Samen werden er 24.012 kg vis aangevoerd voor een totale bruto-waarde van 1.835.785 fr.

Verwachtingen

VRIJDAG 3 APRIL
KANAAL : 0.83
MONKEY BANK : 0.232
WEST : 2.72

MAANDAG 6 MAART
IJSLAND : 0.202 (vermoedelijk)
KANAAL : 0.33; 0.369; 0.141;
N.752; 0.306; 0.275; 0.135; 0.279;
0.208; 0.123 Z.34.
MONKEY BANK : Z.62
WEST : N.736; 0.26

DINSDAG 7 MAART
KANAAL : 0.114; 0.231
WEST : Z.38; N.597

WOENSDAG 8 MAART
KANAAL : TS.1

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	30.3	30.3	31.3	31.3	1.4	1.4	30.3 1.4
Grote tarbot	227—321	292—332	222—301	382—392	.....	380—399	320—360 304—360
Middelmatige tarbot	.....	268—304	.....	280—304	.....	280—304	260—300 240—30
Kleine tarbot	.....	275—295	.....	236—256	.....	234—247	110 110
Grote griet	115—204	223—244	152—202	200—204	.....	248—251	220—260 220—240
Middelmatige griet	.....	200—215	.....	176—183	.....	213—221	.....
Kleine griet	.....	168—181	.....	152—157	.....	200—202	.....
Grote schelvis	35— 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middelmatige schelvis	16— 26	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine schelvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote heek	75—105	10— 67	121	30— 61	.....	.....	.....
Middelmatige heek	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine heek	32— 55	.....	50	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	37— 44	.....	48	12	.....	24— 26	.....
Rog	25— 78	.....	28— 77	89	.....	.....	.....
Keilrog	90— 95	.....	86— 97	.....	81	.....	.....
Rog	.....	101	.....	89	.....	76— 84	80
Tilten	.....	78	.....	88	.....	79— 81	75
Scherpstaarten	.....	75— 94	.....	74— 96	.....	86— 91	70
Halve mans	.....	59— 70	.....	73	.....	66— 68	70
Teelt	.....	56— 72	.....	64	.....	64— 67	.....
Katrog	.....	21— 31	.....	26— 36	.....	24— 27	.....
Kabeljauw	43— 60	54— 60	51— 67	54— 58	40— 57	42— 47	70— 80 60— 75
Grote gul	17— 49	52— 55	16— 58	50— 54	16— 49	46— 48	50— 65 45— 55
Middelmatige gul	.....	38— 50	.....	34— 38	.....	34— 37	.....
Kleine gul	.....	42— 46	.....	28— 30	.....	26— 29	.....
Hozemondhamme	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote wijting	15— 40	25— 33	18— 43	24— 26	15— 24	36— 40	23— 34 20— 26
Kleine wijting	.....	15— 16	.....	15— 17	.....	21— 23	16— 22 16— 20
Schar	6— 12	10— 20	8— 12	14	24	14— 16	30— 45 18— 35
Steenschol	16—156	95—125	10—128	86—128	79	139	.....
Zeehaai	50— 55	51	58	62	.....	66	.....
Hondshaai	11— 15	.....	33— 37	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	10— 24	.....	20— 32	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	14	90—130 90—140
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	30— 43	.....	23	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	43— 55	.....	46— 59	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	36	.....	48	.....	40	.....
Zeeduivel	84—205	50—125	117—212	113—219	.....	89—216	..... 220—240
Schotse schol	.....	.....	.....	32	.....	.....	.....
Zeehond	.....	43	.....	33— 36	.....	33	40— 50
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10— 14 10— 14
Rode poon (roobaard)	.....	65	.....	38	.....	46	.....
Grauwe poon (knorhaan)	43	30	47	38—	46	38	35— 40 35— 45
Rode knorhaan	80— 84	.....	78— 96	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	10— 7	.....	.....	10— 12	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

Aan de dinsdagmarkt van 24 maart werd aangevoerd : 249 kisten kabeljauw; 9 kisten schelvis; 42 kisten wijting; 11 kisten schol en 1 kist schar.

Prijzen in guldens. Per 40 kg : kabeljauw een 125; kabeljauw twee 184-158; kabeljauw drie 148-132; kabeljauw vier 142-132; kabeljauw vijf 110-85; schol vier 106-104; wijting drie 83-60; schelvis vier 122-112 en schar 112

De besommingen waren : UK 208 4500; UK 307 1100; VD 19 en VD 73 4500; IJM 3 2900; IJM 14 230; IJM 18 1100; IJM 27 3100. Verder twee Texelaars met te zamen 11.000 aan besomming.

Aan de donderdagmarkt van 26 maart werd aangevoerd : 560 kg. tong; 8 kisten tarbot en griet; 166 kisten kabeljauw; 7 kisten schelvis; 178 kisten wijting; 60 kisten schol; 50 kisten schar en 18 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : tarbot 21,40; grote tong 14,74-14,08; grootmiddel tong 21,05-20,15; kleinniddel tong 22,98; tong één 22,18; tong twee 21,99. Per 40 kg. : tarbot 839-744; griet 670-543; kabeljauw één 150-138; kabeljauw twee 176-170; kabeljauw drie 166-146; kabeljauw vier 166-142; kabeljauw vijf 126-98; schelvis vier 140-134; schol één 96; schol twee 122; schol drie 124-122; schol vier 126-94; wijting drie 100-57; schar 120-108; bot 24; steenbolk 61-53.

De besommingen waren : KW.185 5.200; IJM.14 1.600; IJM.18 1300; IJM.27 3200; verder een Goedereeder en één Texelaar die tezamen 46.000 besomden.

Aan de vrijdagmarkt van 27 maart werd aangevoerd : 595 kg. tong; 9 kisten tarbot en griet; 587 kisten kabeljauw; 6 kisten koolvis; 31 kisten schelvis; 1076 kisten wijting; 108 kisten schol; 96 kisten schar en 32 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : tarbot 23,48; grote tong 14,26-14,23; grootmiddel tong 20,57-20,03; kleinniddel tong 23,19; tong één 23,78; tong twee 22,85.

Per 40 kg. : tarbot 830-720; griet 674-472; kabeljauw één 202-100; kabeljauw twee 192-100; kabeljauw drie 148-102; kabeljauw vier 146-102; kabeljauw vijf 114-67; schelvis

twee 200; schelvis vier 124-88; schol één 98-82; schol twee 108-80; schol drie 126-82; schol vier 110-80; wijting drie 92-38; schar 128-73; tong schar 160; kuit 92; poontjes 110; bot 27-24; steenbolk 60; witte koolvis drie 96; roggen 224.

De prijzen van de Ierse zeeontgenen waren als volgt : grote 13,75; grootmiddel 18,75-18,53; kleinniddel 19,79-19,38, éenen 20,87-20,75; tweeën 19,18.

Aan de maandagmarkt van 30 maart werd aangevoerd : 5830 kg tong, 68 kisten tarbot en griet, 2224 kisten kabeljauw, 18 kisten koolvis, 10 kisten schelvis, 564 kisten wijting, 1190 kisten schol, 108 kisten schar en 78 kisten diversen.

Vanuit de Ierse Zee werd aangevoerd : 12.680 kg. tong.

Prijzen in guldens. Per 1 kg : tarbot 24,28-18,33 grote tong 12,91-12,46, grootmiddel tong 18,85-17,71, kleinniddel tong 20,76-20,36, tong één 21,97-20,57, tong twee 21,33-19,75.

Per 40 kg : tarbot 792-668, griet 650-414, kabeljauw één 134-85, kabeljauw twee 172-92, kabeljauw drie 136-102, kabeljauw vier 136-86, kabeljauw vijf 110-50, koolvis drie 126-102, schelvis één en twee 126, schelvis drie en vier 110-96, schol één 90-73, schol twee 102-81, schol drie 102,82, schol vier 96-72, wijting drie 90-52, schar 90-46, tong-schar 387-209, steenbolk 54-48, haai 150, poontjes 114-98, hammen met kop 286, roggen 296-154.

De prijzen in guldens voor de Ierse Zee waren als volgt : grote 12,9-12,23, grootmiddel 17,33-16,74, kleinniddel 19,69-29,30, éenen 19,99-19,59, tweeën 18,72-18,18.

De besommingen waren : KW4 f 7.100, KW11 f 43.100, KW22 f 46800, KW25 f 33.300, KW29 f 9800, KW45 f 69.400, KW51 f 6.300, KW63 f 5300, KW77 f 11.700, KW113 f 14.000, KW137 f 20.680, KW145 f 31.900, KW149 f 21.300, KW152 f 21.500, KW173 f 3.500, KW185 f 2.500, KW 194 f 46.500, KW221 f 13.800, KW 226 f 9200, WR32 f 22000, WR57 f 21600, IJM19 f 29.900, IJM24 f 66200, IJM39 f 2600, IJM44 f 33.200, IJM 115 f 29.300, verder waren er twee Texelaars welke te zamen f 54.000 besomden.

Het was verleden week goed merkbaar dat meerdere eenheden op weg waren naar (of reeds aanwezig waren in) de Ierse Zee. Toch werd de platvismarkt nog aardig opgepept door een viertal Texelse vaartuigen die hun vangst per vrachtauto vanuit De Helder lieten aanvoeren. De scholvangsten waren voor de hele vloot minder geweest dan de voorgaande weken. Het kwam in de prijsvorming goed tot uitdrukking; zeker wat de scholdrie en schol-vier betrof. Met schol-één en schol-twee lag het al wat moeilijker. Meerdere kisten bleven onverkocht achter in de hallen. Bij elkaar zo'n vijftiengint ton die goed waren voor de visverwerkende industrie.

Het minder fraaie weer zal er mede debet aan zijn geweest dat de aanvoer van kabeljauw en wijting niet meeviel. Aan de maandagmarkt werden dan ook niet meer dan een goede duizend kisten kabeljauw en nog geen duizend kisten wijting aangeboden.

Aan de dinsdagmarkt verschenen twee spannen en vier dagvis-sers. Als er vanuit de Ierse Zee geen container met vis van eef drietal schepen was verschenen hadden de afslagers niet eens in het geweer behoeven te komen. Alleen de vangst van de KW.4, de WR.32 en de WR.57 verwisselde van eigenaar. Deze keer was er naast de 4.000 kilogram tong ook nog wat schol, kabeljauw en koolvis. Deze bijwas, hoewel hij van het overladen wel wat te lijden had gehad, een welkome aanvulling. Velen keken echter al reikhalzend uit naar de aanvoer van donderdag en vrijdag. De aanvoer aan de donderdagmarkt viel echter bittere. Slechts een bordenvisser en de KW-185 waren present met naast zich een paar dagvis-sers, een Goedereeder en een Texelaar. De handel beleefde weer eens de ongein van 100 gulden voor een bak wijting te moeten betalen. De goedkoopste ongestripte wijting was goed voor 57 gulden per bak. De Goedereeder en de Texelaar hadden de wind dan ook goed in de zeilen. De scholprijzen varieerden van 126 guldens tot 94 gulden per bak terwijl er voor een kist gullen al naar gelang deze gesorteerd was van 176 tot 98 gulden werd betaald. De schepen hebben van de donderdagmarkt geprofiteerd.

Voor de vrijdagmarkt gold bijna «van hetzelfde laken een pak». Alleen was er sprake van een ruimere aanvoer van wijting. De dichte wijting liep terug tot 38 gulden per bak. Bovendien werd deze markt wederom verrast met wat vis uit de Ierse Zee. Een aanvoer die was samengesteld uit een diversiteit van soorten. De vangerij in de Ierse Zee is de laatste weken regelmatig bemoeilijkt door het slechte weer. Veel vistijd ging daardoor verloren en het werd hoog tijd de vangsten aan wal te brengen om te voorkomen dat de kwaliteit te lijden zou hebben. Mede daar-

door ontstond er toch nogal wat prijsverschil tussen tong uit de Ierse Zee en de Noordzee.

In de voorraden diepgevroren makreel is de afgelopen weken wel een behoorlijke bres geslagen door de afvoer met verschillende vriesschepen. Zowel in de Visserijhavens als bij de papierfabriek werden deze schepen geladen.

De laadmogelijkheid bij de papierfabriek lijkt onontbeerlijk want het schip dat daar lag kon 4000 ton innemen en had een te grote diepgang voor de IJmuidense Visserijhavens. Voor de laadkraanmachinisten een voordeel omdat zij bij het laden in «dood» water niet te maken hebben met het verschil in waterstand tussen eb en vloed.

VERANDERING VISSERSVAARTUIGEN IN NEDERLAND

Vanuit Vlissingen is als sportvis-sersvaartuig in de vaart gebracht de Hendrik Jan, welke van 1971 heeft gevaren met sportvis-sers vanuit IJmuiden voor de rederij J. Lourens. Het schip heeft intussen een hoge leeftijd bereikt, is van 1917 en werd gebouwd door de werf van Gebr. Boot als stoomtrawler Pacific IJM.257 voor de Visscherij Exploitatie Mij. De Blaauwe Ster te IJmuiden. In 1923 is het vaartuig in Katwijk thuis gaan behoren als Robert William KW. 123 en nam geregeld als stoomlogger aan de haringvisserij deel. In 1951 kreeg het een 400 pk Bo'nes motor en in 1963 is het schip naar Scheveningen gegaan waar het tot 1971 in de vaart gebleven is als Martha Bernardina SCH.339 om daarna als sportvis-sersvaartuig dienst te gaan doen onder de naam Bruinvis vanuit IJmuiden.

De hekrrawler Holland KW.123 is dinsdag naar Amsterdam vertrokken voor reparatie. Het schip is naar Amerika verkocht. De Holland is in oktober 1964 in de vaart gekomen en was opgelegd sinds 1 november 1979. De hekrrawler Vooraan VL.115, die van 29 november 1978 te Vlaardingen opgelegd is geweest zal nu eveneens worden verkocht. Het schip zou deze week naar IJmuiden worden overgebracht, behoorde toe aan de NV De Doggermaatschappij te Vlaardingen en is in mei 1964 nieuw in de vaart gekomen.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 23 tot en met 27 maart 1981

Door 60 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

18.263 kg	TONG	f 335.998,26	van f 25,78 - f 12,56
7.878 kg	TARBOT	f 150.764,76	van f 23,98 - f 13,91
120.390 kg	SCHOL	f 240.339,43	van f 3,66 - f 1,46
33.530 kg	KABELJAUW	f 83.345,33	van f 4,65 - f 1,19
2.316 kg	GRIET	f 31.460,26	van f 16,07 - f 9,25
9.880 kg	SCHAR	f 15.108,65	van f 1,75 - f 1,39
16.515 kg	WIJTING	f 20.777,72	van f 2,78 - f 1,01
175.933 kg	DIVERSEN	f 465.349,41	
384.705 kg		f 1.343.143,82	