het visserijblad

Verschijnt wekelijks
Vrijdag 5 februari 1982

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 950 FR. 3 MAANDEN 520 FR. — BUITENLAND 2.200 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDACTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE — TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE — B.T.W. 412.522.588
VERANTW. UITGEVER : P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

MOETEN DE NATIONALE BELANGEN VAN ONZE HAVENS OPGEOFFERD WORDEN AAN HET PRIVE BELANG?

HET GEKIBBEL MET DE MBZI TE ZEEBRUGGE

Veertien dagen geleden, en wel op woensdag 20 januari, heeft de heer Traen, nu nog gemeenteraadslid te Brugge en tevens voorzitter van de Maatschappij der Brugse Zeevaartinstellingen, gemeend langs de pers ditmaal een aanval te moeten inzetten tegen de RMT, die een Belgische parastatale A-instelling is, welke van uit de haven van Oostende rechtstreeks aan méér dan twee- tot drieduizend mensen werk verschaft.

De heer Traen is van oordeel dat de passagiersen vervoersprijzen van de RMT lager zijn dan deze door vreemde maatschappijen toegepast die met passagiers vanuit Engeland Zeebrugge aandoen.

In zijn uiteenzetting wees hij er op, dat de haventrafiek van Zeebrugge van 14 miljoen tot 12,840 miljoen ton teruggelopen was, welke voornamelijk te wijten is aan de mindere olieaanvoer (wat niet te verwonderen is en overal in Europa het geval is) en de aanvoer van bouwmaterialen, wat ook, gezien de crisis in de bouwnijverheid, te begrijpen valt en ons inziens in elk geval ons nationaal overheidsbedrijf niet kan ten euvel geduid worden.

Dat het passagiersverkeer op Zeebrugge van 2.313 miljoen maar naar 2.309 miljoen teruggelopen is, mag ons dunkens nog een sukses genoemd worden voor Zeebrugge voor wie weet, dat de stakingen in Frankrijk daar voor veel tussenzitten.

De blokkade van de Franse havens heeft immers in 1980 tot een ongewone passagiersstijging geleid want alles werd er door Townsend op gezet om de passagiers, voor Calais bestemd, naar Zeebrugge af te leiden in de plaats van naar de dichtere en betere haven van Oostende.

Wie de twee lijnen, Oostende-Dover of Zeebrugge-Dover of Zeebrugge-Grimsby al heeft gebruikt, zal zonder twijfel, zelfs geen kostenberekening in acht nemend, geen tweede maal Zeebrugge aandoen als hij in het centrum van Engeland, voornamelijk Londen, zaken te doen heeft.

Dit passagiersverkeer zal zeker in 1982 voor Zeebrugge nog verder slinken zo stakingen in Frankrijk geen handje toesteken.

De containertrafiek steeg nochtans met 23 % maar het vrachtwagen- en autovervoer verminderde met 12 %. De heer Traen wijt dit aan de lage tarieven, die door de RMT worden toegepast, maar vergeet er aan toe te voegen, dat veel vrachtwagenverkeer meer en meer langs Oostende geleid wordt, omdat Oostende veel centraler gelegen is dan Zeebrugge, men veel minder tijd verliest en ook ander kosten bespaart zonder van het gering tariefverschil, toegepast door de RMT, te spreken.

De heer Traen verwijt dus nu ook de RMT te lage vervoersprijzen, waar hij destijds Antwerpen en Gent met dezelfde grieven toebedeelde ten opzichte van Zeebrugge.

Moet de RMT misschien hogere prijzen toepassen om de MBZI toe te laten hogere winsten te maken welke niet de Belgische Staat, maar de maatschappij en zijn beheerders ten goede komen in plaats van ons land en de tewerkstelling waarover men steeds de mond vol heeft ?

Moeten hier vreemde maatschappijen met vreemd personeel (Townsend en North Sea Ferries) bevoorrecht of gesteund worden om de werkloosheid in ons land nog te vergroten ?

ENKELE VRAGEN AAN DE H. TRAEN

De RMT is een Belgische parastatale en verschaft, zoals we hoger schreven, rechtstreeks werk aan twee- tot drieduizend personen die Belg zijn, zonder te spreken van de talrijke nevenbedrijven en honderden personen, die er werkgelegenheid door vinden.

Zou de h. Traen ons kunnen zeggen hoeveel Belgen aan boord van de Townsendschepen en de North Sea Ferries werken en ook de andere Engelse passagiersschepen die dagelijks de trafiek met ons land benutten ?

De RMT sloot het boekjaar 1980 af met winst; 1979 was in evenwicht. Zou de h. Traen ons kunnen melden, hoe dit gesteld was met de MBZI, waar de beheerders, waaronder staats- en stadsambtenaren, er een goed betaald tweede inkomen aan hebben of een dikke zitpenning, en waar ook hij, buiten zijn mandaat te Brugge, zeer rijk door gestoffeerd wordt ?

Men is tegen cumul. Waarom ook hier dit niet toepassen bij hoge wedden ? De RMT kende sinds de oprichting geen enkel jaar een negatieve «cashflow». De boekhouding van de RMT, volgens een onlangs ingesteld onderzoek, wordt gehouden onder toezicht van een onafhankelijke bedrijfsrevisor, overeenkomstig dezelfde regels als vastgelegd voor de private maatschappijen. Dit wil ondermeer beduiden met inbegrip van afschrijvingen en financieel te dragen lasten.

Zou de h. Traen ons kunnen melden, welke jaarlijks de afschrijvingen en de tussenkomsten zijn van de MBZI in de vele miljarden aan de Zeebrugse haven besteed door de Belgische gemeenschap en waar de winsten daarvan heengingen ?

In de bilan van de RMT komen geen toelagen voor, behalve rentesubsidies voor de bouw van nieuwe schepen, overeenkomstig de wet van augustus 1948 op het scheepskrediet die van toepassing is voor alle Belgische schepen en rederijen, zowel koopvaardij als visserij en welke zeer gelukkige gevolgen heeft gehad voor de tewerkstelling in de loop van al de jaren en die onze kust, handel en nijverheid ten goede kwam.

De RMT bouwt dus overeenkomstig haar oprichtingswet zelf op eigen kosten de schepen en dan nog op Belgische werven, de haveninfrastrukturen, haar gebouwen en alle uitrustingen, die voor de uitbating nodig zijn.

Dat betekent dus een belangrijke, rechtstreekse tewerkstelling van Belgen en gebruik van Belgisch materiaal. Daaraan kan toegevoegd worden, het onderhoud van de schepen, welke ook een tewerkstelling van honderden Belgische mensen voor gevolg heeft.

Zou de MBZI hetzelfde kunnen beweren en ons aantonen wat zij bouwt en investeert of hersteld heeft ? Met welk kapitaal is de MBZI opgericht ? Welk kapitaal heeft zij besteed aan de uitbreiding der Zeebrugse haven ?

(Vervolg op blz. 3)



De m/s STENA NORDICA, de 5.443 brutoton metende eenheid die de regie voor Maritiem Transport zal charteren en inleggen op de Oostende-Dover-Folkestonelijn. De 120 meter lange «Stena Nordica» werd in 1974 gebouwd op de Duitse scheepswerf Rickmers Werft uit Bremershaven, kan ongeveer 470 personenwagens stouwen en heeft een capaciteit van 1.200 passagiers.



Een beeld van de zeer ruime garages aan boord van de «Stena Nordica». De drie meter brede rijvakken moeten een vlot in- en ontschepen mogelijk maken.

De MBZI is nochtans een parastatale waarvan het interessant zou zijn haar financieel beleid te mogen kennen, door wie het beheerd wordt en door welke ambtenaars, welke functie zij bekleden, hoeveel zij daar verdienen, benevens het ander ambt dat zij bekleden aan de staat, provincie of stad.

Want de h. Traen wordt, in die functie door de Belgische gemeenschap toch goed betaald, wat wij hem niet benijden, maar is het dan gezond dit alles te doen om vreemde maatschappijen te bevoordeligen en onze eigen instellingen als de RMT en zijn Belgische werknemers, dus schade te berokkenen ?

En hoe zit het met het beheer ervan ? Is het niet zo dat de stad Brugge en dus de gemeenschap veel lasten moeten dragen zonder een werkelijke inspraak te hebben in het beheer ?

De tariefoorlog, zowel inzake personen als voertuigen en rollend vrachtvervoer, heeft zijn oorsprong niet gevonden bij de RMT, maar is gestart op de Franse routes door acties van P & O op de lijn Dover-Boulogne en Dover-Calais, gevolgd van een zeer ongelukkige reactie van de Sealink UK Ltd die een filiaal is van de British Rail.

Het huidig tariefniveau, waar iedereen en speciaal Townsend en C° **schijnt** onder te lijden, is dus niet bepaald door de competitie tussen de RMT en Townsend op de Belgische lijnen, die nochtans in het belang van de reizigers en het vervoer is, maar door de tarieven enerzijds op de **kortere Franse lijnen** in het Westen en de langer durende reizen in het Oosten zoals Vlissingen-Sheerness, Zeebrugge-Hull, Hoek van Holland-Harwich, Zeebrugge-Felixtowe, enz., is ontstaan.

Ook de Schiaffinolijn, vanuit Oostende vertrekkend, heeft uiteraard hierin een rol gespeeld.

Met dit kleine, misschien niet zacht overzicht, hebben wij gemeend de h. Traen van antwoord te moeten dienen en hem hier getoond, dat hij met zijn politiek van aanvallen op de havens van Antwerpen, Gent en nu, zeer ten onrechte, Oostende, een grove vergissing begaat. Niemand betwist de verdere uitbreiding van de haven van Zeebrugge, maar dan in zover, dat wij onze nationale trafieken daardoor niet benadelen ten voordele van vreemden.

EN DE VISSERIJ TE ZEEBRUGGE ?

Wij stellen hier openlijk de vraag, waarom de h. Traen zich nog nooit ingespannen heeft om de Belgische zeevisserij te Zeebrugge te steunen in hun jaren oude vraag om betere akkomodaties te krijgen voor de miljarden deviezen die ze aanbrengen in omstandigheden, deze vissershaven onwaardig.

Is er immers geen neiging om het de visserij daar onmogelijk te maken en ten voordele van de belangen van de MBZI te doen verhuizen naar andere oorden ? Wanneer die vraag gesteld wordt, wordt daarover in alle talen gezwegen. De verbetering en modernisering van de visserij-instellingen aldaar, vergen nochtans geen miljarden zoals thans voor allerlei doeleinden aan de haven besteed.

De visserij heeft echter het ongeluk niet beheerd te worden door de MBZI. Ware zulks het geval geweest, dan zou de vissershaven van Zeebrugge er thans veel moderner uitzien en méér-opbrengend zijn geweest dan tot nu toe het geval was, niet voor de stad maar voor de MBZI.

Daarover een persconferentie houden ware veel nuttiger geweest en zou niet geleid hebben tot een triestig twisten in de nationale havenkommissie waar men alleen nog samenkomt, niet om onze havens en dus vooral **Belgische** belangen te dienen, maar om ze af te breken, menend dat de belangen van de enkele havens welke ons land nog bezit, het voorwerp moeten uitmaken van onderling gekibbel en triestig eigenbelang in plaats van het nationaal belang.

Dit aldus beoordelend, kunnen wij er slechts aan toevoegen, dat wij de RMT, zoals het sedert zijn nieuwe start werkt, slechts geluk kunnen wensen, daar zij financieel en inzake werkverschaffing, als voorbeeld van een paraststale instelling mag aangezien worden.

Wij hopen tevens dat noch de minister van Verkeerswezen noch deze van Openbare Werken zich zullen laten verleiden tot het verlenen van gehoor aan belangen, die niet die van ons land en de werkende klasse, maar alleen vreemden ten dienste zijn, wat er ook achter de schermen bedisseld wordt.

Besluit ;
DE BELANGEN ONZE HAVENS

Sedert een paar jaar is er op nationaal vlak, spijtig genoeg, een ongezonde rivaliteit ontstaan waaruit het duidelijk merkbaar is, en dit vooral van Brugse zijde, dat private en lokale belangen uitgevochten worden vóór die van het nationaal belang.

België heeft slechts vier havens waarvan ieder van hen haar rol kan vervullen, indien er wat meer verstandhouding zou bestaan. Het is een feit dat er voor Zeebrugge in de laatste tien jaar, tientallen miljarden werden uitgegeven en nog zullen besteed worden, waarvan wij nooit zullen weten of ze voor het land en de bevolking, economisch en werkverschaffend, gerechtvaardigd waren.

Dat is de grote teerlingworp in onze havenpolitiek. Zeebrugge is zeker gunstig gelegen en misschien wel méér dan Antwerpen aangewezen om trafieken van 150.000 ton en misschien méér, aan te lokken.

Maar wegen de kosten voor het baggeren en het op peil brengen en houden van al wat daarvoor nodig is, op tegen de voordelen daaraan verbonden ? Dit is en blijft een twistpunt en vraagteken !

Anderzijds heeft Gent zijn specialiteit en voor bepaalde trafieken ook de gunstige ligging en mogelijkheden langs het kanaal Gent-Terneuzen, die maar al te gemakkelijk en te vaak van Nederlandse zijde geboycotteerd wordt of bemoeilijkt.

Wat Oostende betreft, zal deze haven nooit zwaarder trafieken dan zesduizendtonners kunnen verwerken, gezien de zware Oostendse bank vóór de haven gelegen en welke luchtkastelen men hier ook al gebouwd heeft. Maar Oostende, centraal gelegen, is daarentegen **dé** haven van het klein vervoer en heeft bewezen, dat het een der beste passagiershavens is van West-Europa, waar de RMT-diensten en de spoorwegen behoren tot de modernste, de snelste en de best ingerichte van het vasteland.

Haar verbinding per spoor is tenandere voorbeeldig te noemen, wat van Zeebrugge niet kan gezegd worden, welke miljarden men er ook aan verspilt om, benevens een haven voor zware trafiek, er een passagiershaven van te maken, die dan nog de lef zou hebben met de miljarden Belgisch geld er aan besteed, onze eigen instellingen en de tewerkstelling te benadelen zoals men het nu met Townsend en andere vreemde lijnen betracht en daarvoor geen middelen ongemoeid laat, langs pers, radio en de nationale havenkommissie, wat slechts ons land en onze werkende bevolking kan benadelen.

Uit dien hoofde wordt het tijd dat onze regering aan al dat betreurenswaardig gekibbel omtrent te besteden miljarden, de middelen en de doelstellingen van elke haven, een einde stelt en vooral de MBZI te Brugge wijs te maken dat, als zij het zover heeft geschopt, zij het te danken heeft aan Belgisch kapitaal, de regeringsgoodwill en bepaalde invloeden, waarvoor de beheerders en dus de bevoordeligden van die maatschappij geen cent hebben geïnvesteerd en de MBZI er alleen de profijten heeft uitgehaald, van waar ze ook komen, zonder financieel risico voor elk beheerdersmandaat. Want al wat thans te Zeebrugge gebeurt, is niet met het geld van die maatschappij, maar wel met dat van alle Belgen tot stand gebracht. Of vergissen we ons ?

Zoeken naar verstandhouding en, voor elkeen een plaats en elkeen op zijn plaats, is dat wat dient beoogd in het belang van ons volk en 's lands economie en welvaart. Wij sluiten dan ook dit overzicht, hoe onaangenaam voor sommigen misschien ook, met de hoop uit te drukken dat zij die deel uitmaken van onze nationale havenkommissie, eerst daaraan zouden denken en dat voortaan onze regering en in het bijzonder onze ministers van Verkeerswezen en Openbare Werken, zich alleen nog zullen laten leiden door de belangen van ons land en niet door deze van hen, die hun eigenbelang steeds gesteld hebben, en nog stellen, boven onze nationale behoeften, welke, in het geval dat ons bezig houdt, deze zijn van onze bij uitstek nationale lijn : Oostende-Dover.

P. Vandenberghe.

UW KLEUREN-TV en HI-FI STEREO-VIDEO-SPECIALIST
BARCO
55 JAAR
pvba CAZAUX JVC
ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK
rack-s
Vindictivelaan 11 — Zandvoordestraat 19
OOSTENDE — ☎ 059-70.37.59.
HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN : EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD !

KNIELAARS		402
LAARS gevoerd met wol		389
DIJLAARS		705
HEUPLAARS		919
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	675
	maat 58	739
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	402
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	419
	maat 58	453
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	543
	maat 56	598
JUMPERS blauw goed		
small en medium		517
large		517
extra-large		517
ZUIDWESTER (lange kap)		192
OLIEHEMD zonder kap		568
met kap		675
OLIESCHORT		487
GUTTERS		73
AIRCOAT BROEKEN		470
broeken met bretel		
maat 42 - 54		906
56 - 58		996
60		1.030
JUMPERS aircoat		457

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende of bij HAND IN HAND Zeebrugge

ALLE ANDERE WERKNEMERS KUNNEN DEZE WERKKLEDIJ OOK BEKOMEN AAN DEZELFDE PRIJS !

DE HUURPRIJS VAN DE BENNEN

EEN BELACHELIJKE PERSCAMPAGNE

Tijdens de laatste jaren schijnt men zich in de Rederscentrale nog alleen bezig te houden met allerlei triestige perscampagnes en de dag- en weekbladen allerlei artikels toe te sturen of hun medewerkers te inspireren om aan persoonlijke aanvallen te doen 't zij tegen politiekers of tegen personen welke men niet kan luchten met het uitsluitend idee vele eigen tekortkomingen te kunnen verbloemen of zichzelf op te hemelen.

Het valt te betreuren dat al deze campagnes de redersbelangen slechts benadelen kunnen en het is onbegrijpelijk, dat een zakelijke voorzitter zich daardoor misschien onbewust in een verkeerd daglicht laat stellen.

Dat men tegen de verhoging der vismijnrechten protesteert, was zeker te aanvaarden. Maar men maakt van deze gelegenheid gebruik om opnieuw allerlei veten uit te vechten, de Vissershavencommissie af te schilderen als onbekwaam en een Godtschalckgesticht te zijn, zaken dus die met de werkelijke belangen van de visserij niets te zien hebben.

De talrijke moeilijkheden welke zich in de visserij in de laatste jaren hebben opgehoopt, de zware algemene onkosten, de noodzakelijkheid samen met de Overheid na te gaan wat er dient of kan gedaan worden om de visserij er bovenop te houden, dat schijnt bijzaak om persoonlijke veten bot te vieren en eigen ambities na te streven.

Dat de stad onlangs ongelijk had zonder de Vissershavencommissie te raadplegen, onnodig de vismijnrechten te verhogen om andere deficieten te dekken, heeft men al vergeten om nu plots een hetse te voeren op de schepen in kwestie omdat de concessionaris van de bennen (kisten) zijn huurprijzen zal verhogen, zonder de Rederscentrale geraadpleegd te hebben.

Diezelfde heren, of het heerschap die deze persartikels lanceert, schijnt te vergeten dat de huidige concessie in de Vissershavencommissie van 17 oktober 1975 goedgekeurd en achteraf ook door de gemeenteraad bekrachtigd werd en bepaalt, dat de huurprijs om de zes maanden mocht aangepast naar gelang, index en kostprijzen.

Dat werd in de laatste twee jaar door de uitbater nooit toegepast noch verhoogd en zal pas op 1 maart aanstaande lichtelijk zowel voor handelaars als reders geschieden, zoals in dat contract voorzien werd. We kunnen hem slechts bedanken voor zijn begrip, zo hij het niet nodig oordeelde de tarieven vroeger te hebben verhoogd.

Diezelfde opruiers of opstellers van dagbladartikels vergeten de bladen te melden, dat dit akkoord inzake bennen met algemene stemmen werd aanvaard en de goedkeuring wegdroeg van de vertegenwoordigers van de Rederscentrale, die in deze zitting door de HH. H. Pintelon, huidige voorzitter, C. Menu, Frans Serie en de secretaris Wittewrongel, vertegenwoordigd waren.

Deze overeenkomst was zelfs 14 dagen voorheen als ontwerp door de stad aan de Rederscentrale voor gebeurlijke opmerkingen gestuurd. In die overeenkomst staat vermeld dat voor de inning van de facturen daarvoor, uitsluitend de O.V.A. (Onderlinge Visafslag) belast werd, wat door de concessionaris aanvaard werd.

En als diezelfde heren of Mijnheer die deze perscampagne thans opnieuw leidt, het vergeten is, dan berust er in de schoot van de Rederscentrale toch een contract waarin dit duidelijk vermeld is en men kan gaan raadplegen.

Of had de concessionaris misschien niet beter gedaan, er van gebruik te maken om elke zes maanden een volgens contract gerechtigde verhoging toe te passen ?

Het is ten andere niet het stadsbestuur die de verhoging toepast maar wel de concessionaris. Het stadsbestuur heeft alleen de juistheid van een gevraagde verhoging na te gaan, wat het gedaan heeft en de Visafslag daarvan op de hoogte te brengen.

Zou de Rederscentrale en de verantwoordelijken die de beheerraad moeten voorlichten, niet beter doen vooraleer dergelijke onzin in de pers te schrijven, het dossier beter te raadplegen in plaats van de belangen van de reders met dergelijke misplaatste ophitsingen, te schaden ?

Het wordt tijd dat de beheerraad zich door dergelijke onbezonnen geschrijf niet verder laat meeslepen om niet als een marionettenmaatschappij te moeten bestempeld te worden.

AVIA

N.V. ROSSEEL
BRUGGE

(050) 33.99.14

★

Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★

Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
✆ (059) 32 16 76

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 410 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 weergeven ;
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 lijnvissers ;
4) De talrijke vissoorten in Noord- en Zuid Amerikaanse wateren gevangen.

(10951N)

STEUNFONDS Z.180 TORNADO WEESKINDEREN LAMBRECHT

Vorig totaal afgesloten op 27/1/1982	440.667
Lowyck & zoon - Oostende	1.000
Zwertvaegher Wilfried (O.491)	1.000
Pvba Belgia Sailor - Nieuwpoort	5.000
NV. Ines - Antwerpen	2.000
Pintelon Fernand	200
Declercq R. - Decorte B.	500
Danzas	500
De Ridder - Vanpaemel	500
Versluys Willy	500
Soraya	500
A.C.A.	300
Het douanepersoneel van Oostende was zo vriendelijk ook een gebaar te stellen, wat ten zeerste geloofd wordt. Gezamelijk stortten zij de som van...	2.000
Nieuw totaal op 4 februari 1982	454.667

UIT D'OUDE DOZE

Het leven van onze vissers

Toen we toevallig onze vriend Laplasse Marcel tegen het lijf liepen, hebben wij hier onmiddellijk van geprofiteerd om ook eens één en ander uit zijn rijk gevuld vissersleven te weet te komen.

Marcel wordt binnenkort 66 jaar vermits hij geboren is op 31 mei 1916.

Hij woonde binst de oorlog in het stukje vrije België dat toen De Panne nog was. Kort nadien is de familie echter uitgeweken naar het Franse Dieppe, omdat vader Achiel met de sloepen op Dieppe vaarde. Vóór de oorlog van 1914 viste vader Achiel met een panneschuit. Dit was toen voor de vissers een zeer lastige en moeilijke job en Marcel weet nog van horen vertellen toen hij nog een kleine dreumes was, dat in het haringseizoen de platte schuiten te zwaar geladen waren om op het strand te geraken en de bemanningsleden met zwaar ondergoed en dubbele broeken aangekleed, in het water moesten om met manden het schip ledig te halen. De manden werden dan op de schouder aan land gedragen !

Hij heeft dit natuurlijk niet zelf medegemaakt, maar zat altijd als klein jongetje met open mond naar vader's en grootvaders vertellingen over de visvangst en de zee te luisteren. Kan het aldus missen dat Marcel slechts oog had voor de visserij ?

Na de oorlog van 1914 kwam vader Achiel met de familie naar Oostende en kocht er een open boot met zeil om op garnaal, sprot en ook haring te vissen met de stroopnetten. In 1922 ging vader naar Fleetwood, waar hij een Engelse „smack" kocht uitsluitend op het zeil en die in Oostende de O.79 werd. Van het open bootje en van de „smack" herinnert Marcel zich nog, dat bij heel kalm weder, de familie op de kop van het staketsel de trage binnenkomst van de motorloze vaartuigen zat af te wachten om dan, met een eind touw de vaartuigen verder binnen te trekken.

Marcel ging eerst bij de maseurkens op school, dan naar het College en nadien tot zijn twaalf jaar naar de Ieperstraat. Hij wilde echter persé visser worden en men was thuis verplicht hem naar de visserschool van „Paster Pype" te sturen. Dat was met zijn goesting, en zo dom als hij was in de gewone school, kwam hij plots met de beste uitslagen van de visserschool, 91 % in het eerste jaar en zelfs 97 % en de allereerste in het tweede jaar. Op 14-jarige ouderdom bezat hij reeds het diploma van leerling-schipper en is dan in 1930 gaan varen op de O.279 van vader. Inderdaad bestelde vader Achiel in 1928 bij Beliard een vaartuig van 25 meter overmeten met eerst een motor „Lava-Patent" met gloeikop.

Dit werd echter een „miserie-zonder end" en men werd ten slotte verplicht deze motor te vervangen door een Diesel-Deutz van 150 pk van Valcke's. In '34 deed Marcel reeds het schipperswerk maar er was officieel een ander als schipper aangemonsterd, namelijk Ardaen Marcel en naderhand Miel Van Beveren. Op 21 jaar behaalde Marcel zijn officieel brevet van schipper eerste klasse en van machinist 500 pk ! Men deed de visserij op de Witte Bank, het Kanaal, de Smalls, enz. De O.279 is praktisch nooit of zeer zelden binnen gelopen voor slecht weder. Men legde zich dan goed op het zeetje met het groot bazaan dat voor een goed evenwicht zorgde. Men is dan ook altijd goed aan de kost gekomen. Er werd in het haringseizoen ook veel haring gevangen en de O.279 was zeker niet bang voor een „dievetrekje" in de Franse limieten, alhoewel men nog al eens heeft moeten vluchten voor de Franse „Koolbak". Als men met zijn velen was, dan had men altijd een goede kans te ontkomen want de Koolbak kon maar één met een keer nazitten. Toch werden ze éénmaal bij de slippen gevat en naar Calais opgebracht, waar men 17 dagen moest blijven liggen en een boete van 22 duizend fr. kreeg, hetgeen in 1932 nog al kon tellen. Het was op nieuwjaarsdag dat



In Newlyn : Tjanie Deckmyn, Wardje Pieters, Laplasse en Hector Anys, op de visserij binst de oorlog 40-45.



Reder Laplasse Marcel

men enkele dievetrekjes waagde omdat men overtuigd was, dat de Fransen in de drank en in het feesten zouden zitten, maar 't kwam verkeerd uit. Vader heeft dat nooit vergeten, zegt Marcel, en van toen af was het gedaan met binnen de limieten te gaan vissen. De O.279 werd nog omgebouwd en kreeg een nieuwe brug en vooraan een beschermende kap over het voorste gedeelte.

Vader legde het vissen even vóór de oorlog van '40-'44 stil. Bij het uitbreken van de oorlog is Marcel met zijn echtgenote die een dochter is van reder Edmond Christiaen, met de O.279 naar Engeland gevlucht, samen met Wardje Pieters. De O.279 werd daar gelukkig niet in beslag genomen en Marcel mocht er van uit Newlyn-Penzance op de visvangst gaan. Het is daar dat Tjannie Deckmijn, alias „Truus" en Hector Annys als bemanningsleden mede aanmonsterden.

Dit „klaverbladje-vier" vormde, zoals Marcel het zegt, een équipage uit de duizend. Het is dan ook niet verwonderlijk dat zij er jaren naeen bleven. Wardje Pieters als machinist 32 jaar aan boord van de O.279, Hector Annys 17 jaar, Tjanie Deckmijn 9 jaar en naderhand Robert Loonens eveneens 9 jaar. 't Moet zijn, dat Marcel nog geen van de slechtsten was als reder om zijn volk zo lang aan boord te kunnen houden. Wel werd altijd heel goed voor het onderhoud van het schip gezorgd en dat was ook iets dat de bemanning naar waarde schatte.

Na de oorlog van 40-44, of beter toen Marcel met de O.279 in '45 naar Oostende terug kwam, kreeg hij van vader de helft als part in het schip.

In 1963 werd een nieuw stalen vissersvaartuig gebouwd op de werf van Panesi die in '64 in de vaart kwam, namelijk de O.275 die nu nog altijd vaart. Dit schip kreeg een Industrie-motor van 330 pk en dat was in die tijd zeker de moeite waard. Deze motor doet het nog altijd uitstekend, dank zij de goede verzorging, waarvoor indertijd Marcel en thans de zoon Henri instaat die, behalve zijn brevet van schipper tweede klasse, eveneens in het brevet van machinist bezit.

Zoon Henri die in Engeland in 1942 geboren werd, heeft in 1974 de helft van het vaartuig overgenomen, juist zoals indertijd Marcel en diens vader dit deden met de O.279. De uitbating is nu wel een pvba geworden, dat is nu de moderne mode zegt Marcel, terwijl hij de schouders in de hoogte steekt. Marcel zelf heeft van

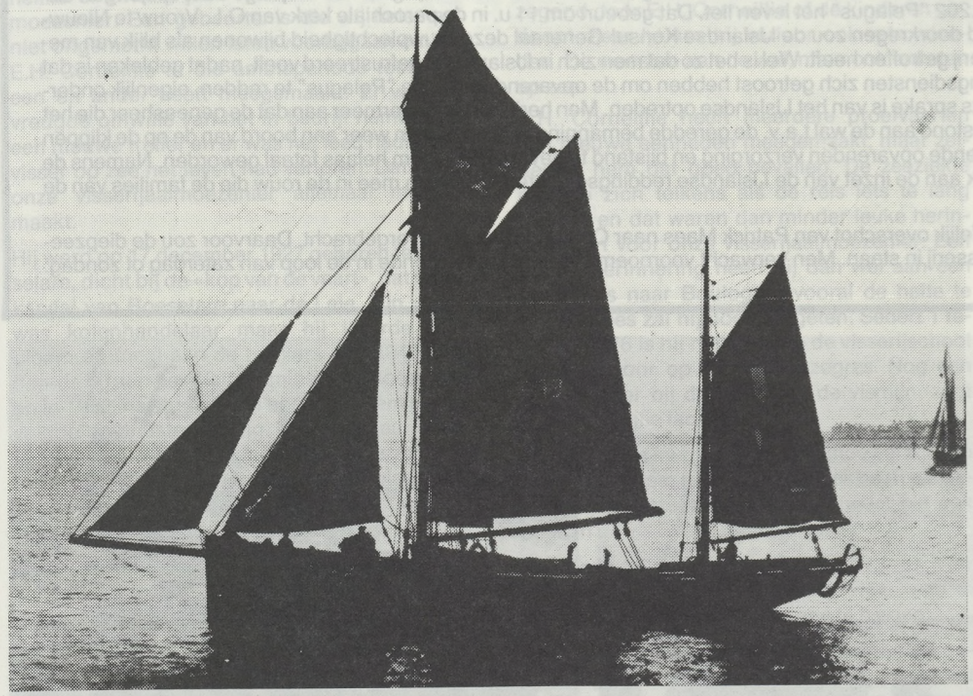
bij het in de vaart komen in 1964 de nieuwe O.275 door zijn zoon laten voeren die toen 22 jaar oud was. Pa Marcel is nu beheerder van de PVBA geworden en terwijl hij dit zegt, knippert hij met de ogen als wou hij beduiden dat zij in zijn tijd daar zeker niet voor de dag mede zouden moeten gekomen zijn.

Behalve beheerder is Marcel ook walkapitein en manusje-doet-al.

Om te sluiten laat onze man nog horen, dat hij, altijd veel steun en begrip van zijn echtgenote mede gekregen heeft, uitgenomen wanneer hij met kaarten te laat thuis gekomen is. Het kon ook moeilijk anders van een dochter uit de re-

dersfamilie Christiaens, die zo met de visserij vergroeid was. Denken we maar aan Edmond en Charel Christiaens die de O.282 samen hebben uitgebaat, een vaartuig dat ook op IJsland viste.

De Christiaens waren harde werkers met wie er niet te lachen viel. Bij Marcel is dat ook zo, want wanneer hij te laat is, laat hij een ander naar huis bellen om te melden met wie en waar hij zit, zoniet is het eten koud.



De «smack» die vader Laplasse in 1922 in Fleetwood ging kopen en die heel waarschijnlijk in de eerste jaren van 1900 gebouwd werd.

HOOGWATERBOEKJE 1982

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijen voor Oostende verkrijgbaar.

Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgronden.

Het bevat insgelijks de haven-, verkeer- en getijseinen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. + 8 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

De Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid staat volledig tot uw dienst

denkt u aan
SPAREN:
Uitgebreid en zeer soepel gamma van renderende beleggingen, gewaarborgd door de Staat.

KASBONS EN DEPOSITOREKENINGEN
De N.M.K.N. bekommert zich om de toekomst van uw geld.

denkt u aan
INVESTEREN:
Financiering van investeringen en permanent bedrijfskapitaal. Kredieten op halflange en lange termijn, eventueel ook op korte termijn.
Financiering van materieel Leasing.
De N.M.K.N. bekommert zich om de toekomst van uw onderneming.

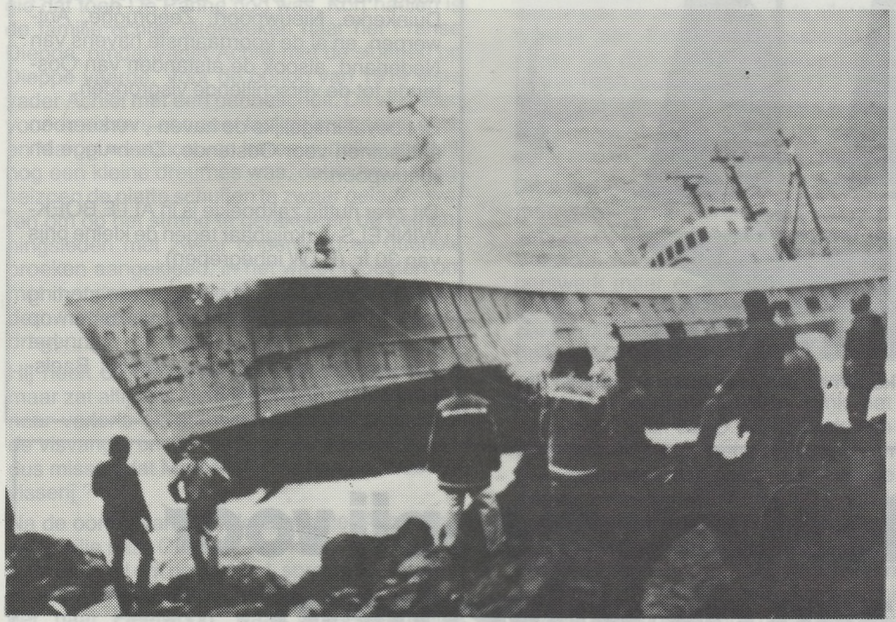
NATIONALE MIJ. VOOR
KREDIET A/D NIJVERHEID

Sterrenkundelaan 14 - 1030 Brussel - Tel. 02/214.12.11

GILBERT STEVELINCK WORDT ZATERDAG BEGRAVEN

Zaterdag as. zal te Nieuwpoort een rouwplechtigheid plaats grijpen naar aanleiding van de teraardebestelling van de 17-jarige scheepsjongen Gilbert Stevelinck die in de scheepsramp met de O.202 "Pelagus" het leven liet. Dat gebeurt om 11 u. in de parochiale kerk van O.L. Vrouw te Nieuwpoort. Volgens de berichten die wij vanuit IJsland doorkregen zou de IJslandse Konsul-Generaal deze rouwplechtigheid bijwonen als blijk van medevoelen in de zware rouw die de Belgische visserij getroffen heeft. Wel is het zo dat men zich in IJsland wat gefrustreerd voelt, nadat gebleken is dat de enorme inspanningen die de IJslandse reddingsdiensten zich getroost hebben om de opvarenden van de "Pelagus" te redden, eigenlijk ondergewaardeerd werden in de pers waarin nauwelijks sprake is van het IJslandse optreden. Men herinnert er ondermeer aan dat de geneesheer die het leven liet, eerst nog voor de medische bijstand instond aan de wal t.a.v. de geredde bemanning en zich nadien weer aan boord van de op de klippen gedreven "Pelagus" begaf om de aldaar verblijvende opvarenden verzorging en bijstand te geven. Dat is hem helaas fataal geworden. Namens de ganse visserij dus brengen wij hier hulde en dank aan de inzet van de IJslandse reddingsdiensten en voelen mee in de rouw die de families van de beide IJslandse slachtoffers hebben ondergaan.

Naar wij nog konden vernemen zou ook het stoffelijk overschot van Patrick Maes naar Oostende worden overgebracht. Daarvoor zou de diepzeetreiler O.317 "Belgian Lady" van rederij Noordvisserij in staan. Men verwacht voornoemd vaartuig te Oostende in de loop van zaterdag of zondag.





NOG DE DRAMATISCHE SCHEEPSRAMP VAN DE "PELAGUS"

Vanuit IJsland bereikten ons twee beelden over de dramatische redding van de zes vissers van de O.202 "Pelagus". Door de IJslandse reddingsdiensten werd werkelijk alles in het werk gesteld om de ganse crew van de Oostendse diepzeetreiler te redden maar door omstandigheden verloren helaas twee vissers het leven benevens twee mensen van de IJslandse reddingsdiensten. Zoals gezegd, hierboven twee beelden van de bijna onmenselijke toestanden waarin de "Pelagus" verkeerde. Door een hevige branding werd het vaartuig op de klippen gegooid en ging totaal verloren. (Foto links). Op het beeld ernaast is duidelijk te zien hoe men er in slaagt matroos Bart Gulpen, ten koste van enorme inspanningen, toch veilig aan de wal te brengen. Voor twee jongens, met name Patrick Maes en Gilbert Stevelinck, was evenwel geen weg terug.



Zoals in een vorige editie gemeld zou de Oostendse diepzeetreiler O.81 «John» het stoffelijk overschot van de 17-jarige Gilbert Stevelinck, een van de slachtoffers van de scheepsramp met de O.202 «Pelagus», overbrengen. Dat gebeurde dan zondagvoormiddag toen de «John» aanlegde in de vissershaven van Oostende met aan boord de lijkkist. De zwaar getroffen familie van de jonge Nieuwpoortse visser was aanwezig toen de lijkkist aan wal werd gezet, alsmede de h. Dumarey, schepen van de Oostendse haven en visserijaalmoezenier Corneillie die de zwaar beproefde familie bijstond. Opvallend was evenwel de afwezigheid van een afvaardiging van de Rederscentrale die niemand had belast met een laatste groet aan een omgekomen visser.

Eerwaarde Heer Jan Corneillie : 20 JAAR VISSERIJAALMOEZENIER !

Per 1 februari heeft Eerwaarde Heer Jan Corneillie er twintig jaar opzitten als visserijaalmoezenier. Een gebeurtenis die wij helemaal niet ongemerkt willen laten voorbijgaan omdat E.H. Corneillie in die ambtsperiode toch wel een en ander heeft meegemaakt. Er was de vreugde omwille van het in bedrijf nemen van een nieuwe treiler en er was het leed nadat een visser op zee het leven had verloren. Dat heeft onze visserijaalmoezenier allemaal meegemaakt.

Hij werd op 17 december 1927 geboren te Roeselare, dicht bij de «kop van de vaart», dat is het kanaal van Roeselare naar de Leie. Zijn vader was kolenhandelaar maar hij leverde ook bloem en meel aan de bakkers. Tot 1946 studeerde hij aan het Klein Seminarie te Roeselare en in 1952, na studies aan het Groot Seminarie, volgde de priesterwijding. Nog twee jaar later, in 1954 dus, werd hij aangesteld als leraar aan het O.L.V.-College te Oostende als titularis van de vierde moderne voor wiskunde, wetenschappen en godsdienstleer.

Op 16 januari 1962 werd hij dan door de bisschop gevraagd om viserijaalmoezenier te worden. Niettegenstaande E.H. Corneillie nog helemaal niet was uitgekeken op het onderrichten, greep hij die kans toch met beide handen en ging onmiddellijk in op dit voorstel. Dat ambt van visserijaalmoezenier werd evenwel nog gekoppeld aan opdrachten als lesgever in de godsdienstleer aan de Rijksvisserijschool te Heist, directeur van de Vrije Visserijschool Paster Pype te Oostende en de zondagdienst verzekeren in de grote kerk bij deken Butaye. Dat gebeurde allemaal in de beginperiode van het kleiner aantal nieuwe priesters, zodat E.H. Corneillie een van de eersten was om aan «cumul» te doen.

Het ambt van visserijaalmoezenier ving dus officieel aan op 1 februari 1962 en E.H. Corneillie kwam meteen in een erg boeiende periode terecht. Het begin van de zestiger jaren werd inderdaad gekenmerkt door een felle nieuwbouwrage. De «commercie» van de visserijaalmoezenier draaide dus op volle toeren, zoals men dat toen pleegde te zeggen, want het gebeurde ooit dat E.H. Corneillie twee nieuwe treilers op... één dag moest dopen. Hij maakte zich echter ook op andere vlakken verdienstelijk. Zo slaagde hij er wel meer in een visser op te sporen die zich niet tijdig meldde voor de afvaart. Hij vond ooit een visser terug in het wachthokje van een bushalte want... die ging liever naar huis dan naar zee. De eerste Vissersmis die werd meegevierd was deze van Heist maar nadien kwamen ook Oostende, Nieuwpoort en Oostduinkerke aan de beurt. Van veel jonge vissers werd het huwelijk ingezegend door E.H. Corneillie of de kinderen gedoopt maar helaas hij verloor ook vele vrienden. De meesten aan de wal, maar ook enkelen op zee.

E.H. Corneillie heeft meerdere proefvaarten van nieuwe eenheden meegemaakt, maar zelden is hem dat goed bevallen. De zeeziekte meldde zich telkens als de reis iets te lang duurde en dat waren dan minder leuke herinneringen voor onze visserijaalmoezenier. Een goede herinnering heeft hij dan wel aan een studiereis naar Boulogne; vooral de halte te Bray-Dunes zal hij nooit vergeten. Sedert 1 februari 1978 is hij niet meer in de visserijschool maar pastoor op de wijk Hazegras. Nog een stap dichter bij de haven en de vismijn, zegt E.H. Corneillie lachend.

Ondertussen mag gezegd, dat alhoewel zijn job als pastoor hem naar het Hazegras heeft geroepen, hij nog steeds, waar en wanneer het ook past, in de vissershavens te zien is.

Hij is een felle lezer van ons Visserijblad, is er de eerste en de laatste bij om, waar leed te zalven is, zijn hulp en troost aan te bieden.

Het is een rondborstige kerel, die zijn omgeving, zijn volk en hun gaven en gebreken goed kent en er steeds bij is om soms, hoe onaangenaam ook, bij de vissers zijn duitje in het pateeltje te leggen.

E.H. Corneillie, wij kennen U sedert 20 jaar, toen gij nog leek waart in het bedrijf. Gij zijt er sedertdien graag gezien door al wie er rechtstreeks of onrechtstreeks thuishoort.

Wij wensen U geluk met uw 20-jarig jubileum en hopen U nog vele jaren in datzelfde midden, waar gij steeds wel en wee hebt meegemaakt, te mogen behouden.

P. Vandenberghe.



Visserijaalmoezenier Corneillie , twee jaar nadat hij door de bisschop werd aangesteld. Bovenstaand beeld is een herinnering aan de stapelloop van de stalen middenslagtreiler O.123 «Jami» die in 1964 werd gebouwd.

Paul HOSTYN

Ten dienste van de VISSERIJ
CENTRALE VERWARMING
SANITAIR — ZINKWERK
Onderhoudsdienst verzekerd

Tel. (059) **32.31.80**

BRUGGELAAN 12 BREDENE

(8780V)

NIEUWE GOLFBREKERS TUSSEN OOSTENDE EN MIDDELKERKE

Het departement van Openbare Werken bouwt tussen Oostende en Middelkerke nieuwe golfbrekers, die een kunstmatige bescherming moeten vormen tegen de zee. Tevens wordt met de aanleg van bijkomende golfbrekers gepoogd de ontzanding tegen te gaan. Voornoemde kustzone staat bekend als een broze verdedigingsgordel. Tussen Raversijde en Middelkerke deden er zich in het verleden bij krachtige stormen reeds een paar dijkdoorbraken voor. De golfbrekers die momenteel in aanbouw zijn, steken 350 meter ver in zee. Met de aanleg van nieuwe golfbrekers hoopt Openbare Werken deze broze kustzone in de toekomst beter te kunnen beschermen. In het kader van de kustbescherming, kocht Openbare Werken twee maanden geleden het noordelijk gelegen duinengebied van prins Karel, omdat voornoemd duinengebied een uitstekend natuurlijke zeeweringsgordel vormt en in Raversijde het hinterland beschermt. Openbare Werken betaalde prins Karel veertig miljoen frank voor deze prinselijke duinengordel.

LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN 1982

De lijst der Belgische vissersvaartuigen, bijgehouden tot 31 december 1981 met alle gegevens en adressen der reders is verkrijgbaar ter drukkerij van ons blad voor de prijs van 225 F. PLUS 14 F.BTW EN 10 F VERZENDINGSKOSTEN te storten op pcr nr. 000-0418987-46 of Bank Brussel Lambert 384-1605797-44.

IN MARGE VAN DE VISKEURING

MINISTERIEEL BEZOEK AAN ZEEBRUGGE EN OOSTENDE

INLEIDING

Het Visserijblad heeft in zijn vorige uitgaven reeds verscheidene malen bewezen dat het begaan is met de problematiek van de viskeuring. We zijn in dit verband herhaaldelijk tussen gekomen om de belangen van reders en vissers te verdedigen. We waren de eersten en enigen, die jaren terug, van bij het verschijnen der eerste uitvoeringsbesluiten er op wezen, dat een nieuwe wet dringend nodig was om de kosten van de viskeuring onaantastbaar ten laste van de kopers en handelaars te kunnen leggen, kosten die deze laatsten ten slotte in hun prijs konden doorrekenen. Deze wet is er, alhoewel jammer genoeg met jarenlange vertraging, die nadelig kan uitvallen voor de producenten, intussen gekomen. Voor de uitvoeringsbesluiten staat de heer Firmin Aerts, de nieuwe Staatssekretaris voor Sociale Zaken in, die vorige week een werkbezoek aan Zeebrugge, Brugge en Oostende bracht. De heer Vandenberghe die zich daarmee bezig hield en er verschillende notas had over gemaakt werd zelfs gevraagd een werknota aan de heer Staatssekretaris te overhandigen met een visie ten voordele van de visserij en de problematiek van de viskeuring. Het is inderdaad zo, dat de heer Aerts niet aarzelt zich door alle geledingen van het bedrijf te laten voorlichten, wat vroeger niet is geschied of toch tenminste volledig werd op zij gelegd om een 10-tal keurders te kunnen benoemen, ten koste van de gemeenschap.

☆☆

De heer Firmin Aerts, de nieuwe Staatssecretaris voor Sociale Zaken, die in opvolging van minister L. D'Hoore de Volksgezondheid onder zijn bevoegdheid heeft, houdt blijkbaar van aanpakken.

De zaak van de viskeuring schijnt hem serieus te bekommeren, zoals reeds was gebleken uit de briefwisseling die wij met hem over deze netelige kwestie mochten voeren. De nieuwe minister heeft het daarbij niet laten zitten en is zich aan de kust persoonlijk over de toestand ter plaatse komen vergewissen tijdens een uitgebreid werkbezoek aan Zeebrugge en Oostende, dat op woensdag 27 januari plaats vond.

Staatssecretaris Aerts was hierbij vergezeld van enkele kabinetsleden en vooraanstaande ambtenaren van het departement van Volksgezondheid. Wij citeren de heren J. Cobbaut, kabinetsattaché, G. Leenen, kabinetssecretaris, Dr. R. Beckers, Dr. E. Van Assche en Dr. G. Vandenbrande, ambtenaren bij het Ministerie van Volksgezondheid. Het gezelschap werd in de vismijn van Zeebrugge verwelkomd door de heer P. Leys, Schepen voor de Visserij van de stad Brugge, de heer J. Ameel, Vismijndirecteur, en de heren B. Louwagie en L. Hoste, dierenartsen-keurders. Ook werd de aanwezigheid opgemerkt van volksvertegenwoordiger M. Desutter en van W. Van Roose, Secretaris van de Bedrijfsraad voor de Visserij.

De Minister liet zich het systeem van viskeuring ter vismijn uiteenzetten en volgde daarna met veel belangstelling de verkoop van de vis.

Hierop begaf het gezelschap zich naar Brugge voor een bezoek aan een groot visverwerkend bedrijf. Hier liet de staatssecretaris zich in het bijzonder voorlichten over de problematiek bij de keuring van ingevoerde vis.

Uiteindelijk verplaatste het hoge gezelschap zich naar Oostende, waar ter zetel van de Bedrijfsraad voor de Visserij een informele werkvergadering werd gehouden over de problemen van de viskeuring, onder voorzitterschap van de heer D. Claeys, Voorzitter van deze Raad, in aanwezigheid van de voornoemde ambtenaren en van afgevaardigden van de produktie-, handels- en verwerkingssectoren.

Deze eerste contactname van de Staatssecretaris met het visserijbedrijf leidde tot een boeiende en nuttige gedachtenwisseling. De heer Minister liet o.m. verstaan dat er geen weg terug is op het huidig systeem waarbij officiële dierenartsen-keurders voor de viskeuring bevoegd zijn. De wet op het Instituut voor Veterinaire Keuring geldt als basis van de te nemen uitvoeringsmodaliteiten. Volgens staatssecretaris Aerts zijn er geen voldoende redenen om het bestaande systeem van financiering van de keuring te wijzigen. In de huidige omstandigheden kan de overheid de financiële lasten van de keuring niet op zich nemen.

Wel bleek hij bereid om, samen met zijn diensten, de modaliteiten van de viskeuring aan een nieuw onderzoek te onderwerpen, daarbij uitdrukkelijk verklarend dat de te heffen keurrechten zo laag mogelijk dienen te worden gehouden. Ook de kosten van keuringscontrole bij invoer zijn voor aanpassing vatbaar, rekening gehouden met de in de jongste jaren opgedane ervaringen.

Beslist werd de besprekingen over de viskeuring verder te zetten in het kader van de Bedrijfsraad voor de Visserij, als representatief lichaam waarbij alle bij het keuringsprobleem betrokken partijen vertegenwoordigd zijn. Een eerste bijeenkomst is voorzien voor vrijdag 12 februari, in de zetel van de Bedrijfsraad voor de Visserij.

BESLUIT

Het visserijbedrijf mag de nieuwe minister dankbaar zijn voor de getoonde belangstelling. Het gebeurt immers niet alle dagen dat een minister in functie zich in hoogsteigen persoon op de hoogte komt stellen over de problemen waarmee de visserij gekonfronteerd wordt. Wat meer is, de heer Staatssecretaris F. Aerts, die afkomstig is van St.-Truiden, waar hij een tijd lang burgemeester is geweest, had die bewuste dag zijn woonplaats om vier uur 's morgens verlaten, zodat hij tijdig te Zeebrugge kon aankomen om de keuring en de verkoop van vis "de visu" te kunnen volgen. Een feit dat het onderlijnen waard is, menen wij.

Wat het bedrijf bijzonder op prijs stelt, is de bereidheid van de minister om met de betrokken partijen persoonlijk kontakt op te nemen, en zijn wil om op die manier tot een aanvaardbaar vergelijk te komen in de delikate kwestie van de heffing der keuringsrechten. Wij durven de hoop uitspreken dat hij in zijn opzet moge slagen.

„HET VISSERIJBLAD"

„Het Visserijblad" is voortaan ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

● **TE HUUR :** GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche, speciale winterprijs, nl. 2.000 fr. Z.w. : „Mon Séjour", Londenstraat 8, Oostende. Inl. tel. (059) 50 19 71 - 80 27 52.



De heer F. Aerts, staatssecretaris voor Sociale Voorzorg, liet zich in de Zeebrugse vismijn overvloedig informeren over de aanvoer, afzet en keuring van de vis. Hierbij toonde hij zich biezonder geïnteresseerd.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

MARKTOVERZICHT

Het is eens te meer een zeer mager beestje geworden in de Oostendse vismijn. Wel twee IJslandse vangsten, samen 1250 bennen, op de maandagmarkt. Toch veel minder leng dan opgegeven en ook minder rode zeebaars. De prijs lag tamelijk hoog zodat de opbrengst van de O.81 nog vrij behoorlijk was en 2.270.000 fr. bedroeg. Rode zeebaars was erg duur en kreeg tot 64 fr. het kg, voor blauwe leng noteerden we tot 50 fr. en schotse schol (grote sortering) kreeg tot 43 fr. Kabeljauw deed het minder goed en werd verkocht tussen 37 en 42 fr., de gullen kregen van 33 tot 38 fr.

De Westschepen hebben in hoofdzaak voor gul en wijting gezorgd. Gul kreeg stijgende prijzen op de dinsdagmarkt, voor zover van een dinsdagmarkt (met één vangst) sprake kan zijn. Kabeljauw liep op tot 65 fr. en gul varieerde tussen 31 (kleine) tot 58 fr. De wijting ging redelijk vlot van de hand. Grote sortering haalde tussen 32 en 43 fr. en kleine tussen 20 en 26 fr. Schol is erg schaars geweest, hiervoor lag de prijs doorgaans op een behoorlijk peil. De grote sortering noteerde rond de 45 fr. en derde slag iek tot 32 fr. Platjes werden door de uitvoer opgekocht.

Tong was vrijdag aanzienlijk goedkoper dan maandag. Betere kwaliteit op maandag tilde de prijzen op een gunstiger peil waardoor de N.36 nog aan een treffelijk cijfer geraakte na een niet zo lange reis. Rog is er praktisch niet geweest. De beetjes die toch aangeboden werden gingen peperduur van de hand.

De haringvisserij is na een tussenpoos van een viertal dagen wegens slecht weer, opnieuw op volle toeren gaan draaien. Nu de minimumprijs tot 6 fr. verlaagd werd wordt alle haring verkocht. Dit aan prijzen die schommelen tussen 7,50 en 8,40 fr.

Voor de kustvisserij blijft het een kale bedoening. De meeste schepen liggen zelfs nog stil. De enkele garnaalvissers zorgden voor een aanvoer die wegens slecht weer, doorgaans erg klein was. Hierdoor oplopende prijzen, tot 180 fr. op maandag. Dinsdag werd echter terug een veel matiger notering geboekt en werd tussen 75 en 130 fr. betaald.

	dag.	vis	tong	fr.
VRIJDAG 29 JANUARI 1982				
WEST				
O.35	14	315	1550	452.413
KANAAL				
O.33 279	19	175		1.569.904
MAANDAG 1 FEBRUARI 1982				
IJSLAND				
O.81	20	990		2.270.146
O.129	19	255		593.420
WEST				
O.229	11	250		477.383
N.597	9	360		546.150
Z.499	10	100	1300	612.142
KANAAL				
N.36	12	100	4045	1.275.810
MONKEY BANK				
O.232	11	150		325.062
DINSDAG 2 FEBRUARI 1982				
WEST				
N.45	9	330		626.985
WOENSDAG 3 FEBRUARI 1982				
WEST				
N.752	3	140		277.780

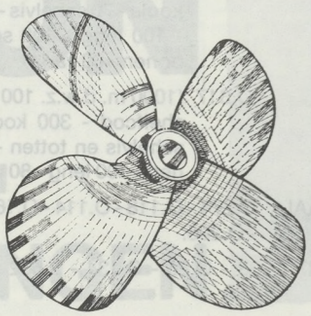
ZEEBRUGGE

		tong	vis	dag.	fr.
DONDERDAG 28 JANUARI 1982					
Z.427	KRP	100	85	10	182.455
Z.296	N	5000	400	14	1.473.596
Z.196	N	1600	400	14	875.762
					2.531.813
VRIJDAG 29 JANUARI 1982					
Z.30	N	2500	60	14	1.045.087
Z.196	K	50	5	2	431.140
Z.300	N	3000	250	12	24.690
Z.484	N P	3000	250	12	819.294
Z.506	N	2200	170	10	1.011.582
					3.331.793
MAANDAG 1 FEBRUARI 1982					
Z.189	N	2200	220	12	800.109
Z.442	N	500	120	8	422.531
Z.563	W	400	140	11	379.847
Z.12	K	300	35	7	179.150
Z.576	N	2500	280	9	1.000.331
Z.16	N	5500	600	14	2.156.916
					4.938.884
DINSDAG 2 FEBRUARI 1982					
Z.200	K	2500	200		933.700
Z.289	N	4000	265		1.583.020
Z.176	K	1400	140		627.364
Z.573	KRP	500	200		656.120
Z.510	KRP	100	240		665.900
HARING					
Z.554/560					38.070
Z.400/548					145.640
					4.649.814
WOENSDAG 3 FEBRUARI 1982					
Z.559	KRP	100	250	10	683.820
Z.84	K	3500	250	8	1.085.953
Z.19	N	3000	300	12	1.309.395
Z.307	KRP	400	200	11	594.031
Z.126	N	1400	290	11	957.170
Z.186	N	3500	370	11	1.587.508
Z.509	N	1000	90	10	558.273
HARING					
Z.400/548					42.270
Z.201/578					
Z.472/471					138.300
					6.956.720

VAN VOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 mØ
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

Van Voorden Zaltbommel b.v.
Tel.: 00-31-4180-2654
Postbus 67
5300 AB Zaltbommel
Nederland
Telex 50140

Vertegenwoordiger België
J. Theunissen
Terneuzen Nederland
Tel.: 00-31-1150-94117

Reparatie
Van Voorden België
Scheepswerf van
Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7
Rupelmonde
Tel.: 031-742051

NIEUWPOORT

MAANDAG 1 FEBRUARI 1982

VIS		
N.15	17.350 kg	1.099.906 fr
GARNAAL		
N.575	304 kg	32.731 fr

De N.15 «De Kottens» loste op de maandagmarkt ongeveer 4000 kg tong en 13.000 kg vis voor de brutobesomming van 1.099.906 fr. Eveneens loste de N.575 304 kg garnaal en 140 kg kustvis en besomde 32.732 fr. De garnaalprijs varieerde van 84 tot 93 fr per kg.

Door het aanhoudend stormweer der voorbije dagen konden de Westvaartuigen slechts zaterdag II. zee kiezen, zodat de eerste Westvangsten ten vroegste op de woensdagmarkt verwacht mogen worden.

Tong nr 1 kreeg 192 à 198 fr per kg en tong nr 2 288 à 292 fr. Tong nr 3 of bloktong haalde 270 à 280 fr en tong nr 4 of fruittong 210 à 260 fr. Tong nr 5 werd tegen 147 à 170 fr per kg opgekocht en kleine tong tegen 110 à 125 fr. Grote tarbot bekwam 275 à 285 fr, middenslag tarbot 200 à 224 fr en griet 120 à 150 fr per kg.

Grote pladijs werd tegen 1100 à 1250 fr per ben opgekocht, drieling tegen 1100 à 1400 fr en visjes tegen 1200 à 1300 fr. Kabeljauw noteerde men aan 2500 tot 2750 fr de ben en gul aan 2400 tot 2600 fr. Moerrog bekwam 3000 à 3500 fr de ben, tilten 2600 à 2900 fr en scherpstaarten

2500 à 2750 fr. Grote wijting werd aan 1250 tot 1400 fr per ben gekocht en kleine wijting aan 1000 tot 1200 fr de ben. Grote zandschar noteerde men aan 1300 tot 1400 fr de ben en kleine zandschar aan 1150 tot 1200 fr. Voor zeehond werd 1800 à 2000 fr de ben als marktprijs opgetekend en voor doornhaai 2250 à 2500 fr de ben. Tongschar werd tegen 80 à 120 fr per kg aangekocht en staartvis tegen 195 à 228 fr per kg. De maandagmarkt werd door een matige aanwezigheid der handelaars en een middelmatige prijsnotering gekenmerkt.

WOENSDAG 3 FEBRUARI 1982

VIS		
N.590	3.174 kg	115.471 fr
N.710	4.679 fr	220.386 fr

Twee vaartuigen van de West losten samen ongeveer 7.800 kg vis voor een globale opbrengst van 335.857 fr. Middenslag tarbot haalde 190 à 240 fr per kg en tongschar 120 à 150 fr per kg. Grote pladijs kreeg 1500 à 1750 fr de ben, middenslag of drieling pladijs 2000 à 2300 fr en visjes 1300 à 1500 fr de ben. Kabeljauw werd tegen 4500 à 4500 de ben aangekocht en gul tegen 2500 à 3750 fr de ben. Zo haalde de voorkleine gul van 2450 tot 2600 fr de ben. Grote wijting noteerde men aan 1750 tot 1900 fr de ben en kleine wijting aan 1300 tot 1400 fr de ben. Grote zandschar boekte men aan 2300 tot 2500 fr de ben en kleine zandschar aan 1450 tot 1600 fr de ben. De sporadisch aangevoerde rog werd tegen 75 à 100 fr per kg opgekocht, hetgeen voor deze soort als een recordprijs bestempeld kan worden. De N.710 «Scorlaine James» loste een mooie partij doornhaai waarvan de marktwaarde van 2800 tot 2950 fr de ben varieerde. Zelfs voor knorhaan werd 2600 tot 2800 fr de ben als marktprijs opgetekend.

Grote belangstelling vanwege de handelaars en een dure prijsnotering kenmerkten de woensdagmarkt.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	Kgr.	Fr.
1 feb.	17.489	1.105.716
3 feb.	7.853	335.857

GARNAALAANVOER

NIEUWPOORT

	Kgr.	Fr.	Min.	Max.
1 feb.	304	26.921	64	93

IJSLANDSE VISSOORTEN

Grote schelvis	46,00/ 47,00
Mid. schelvis	42,00/ 45,00
Kleine schelvis	28,00/ 43,00
Kabeljauw	39,80/ 54,00
Gul	33,40/ 40,00
Wijting	36,60/
Schaat	75,20/ 91,60
Zeebaars	60,40/ 64,20
Witte leng	44,00/ 49,60
Blauwe leng	28,20/ 56,00
Schartong	6,80/ 45,80
Heilbot	161,00/253,00
Koolvis	34,20/ 43,00
Hondstong	46,00/
Zeewolf	60,00/ 75,40
Staart	189,00/215,00

TE KOOP

Prachtig STENCILPAPIER

Afname per 2.000 bladen.
325 fr. per 1.000.

Z.w. : H. Baelskaai 30, 8400 Oostende

(3937N)

Verwachtingen

VRIJDAG 5 FEBRUARI 1982

NOORD : Z.483 (165 m - 1500 tong)

MAANDAG 8 FEBRUARI 1982

IJSLAND : O.318 (580 m. d.w.z. 140 kab. - 30 kools - 70 schelvis -en totten - 100 leng - 100 schol - 80 bonen - 60 varia).

O.317 (1000 m. d.w.z. 100 kab. - 20 shelfcod - 300 kools - 100 schelvis en totten - 300 bonen - 100 leng - 80 varia).

KANAAL : O.274 - O.118 - O.114 - O.168 - N.719 - O.206.

WEST : Z.38 - O.26 - O.134 - Z.502 - O.285 - O.309.

DINSDAG 9 FEBRUARI 1982

WEST : N.706.

WOENSDAG 10 FEBRUARI 1982

WEST : N.736 - O.35.

RESTAURANT 'T SCHUURKE
Voorhavenlaan 20, Oostende – ✆ (059) 32 36 03

- Patroon aan het fornuis
- Specialiteiten van visgerechten
- Paling op grootmoeders wijze
- Ribstuk op 't Schuurkes wijze

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

Zalen ter berschikking voor alle feesten.
alsook bij U thuis of in uw zaak.

Neem kontakt met Guido Devolder
't Schuurke ✆ (059) 32 36 03 (10885N)

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★

Alle petroleumprodukten en smeermiddelen

Verzekerde bevoorrading

★

Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28, 8401 Bredene
✆ (059) 32 16 76

UURTABEL DER OVERVAARTEN : SCHEPEN

voor de week van 7 tot 13 februari 1982

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
Dagelijks te 10.05 en te 14.50
Dagelijks te 07.35, behalve op 7 en 13.2.1982

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 21.00 dagelijks te 18u00 en te 23u59, behalve op 13.2.82
Dagelijks te 06.00, behalve op 8.2.1982

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
Dagelijks te 01.45 en te 05.15(onder voorbehoud)
Dagelijks te 03.30, behalve op 7.2.1982 (onder voorbehoud)

Afvaarten uit Dover Western Docks :
Dagelijks te 11.40, te 15.45 en te 19.10

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 01.00
Dagelijks te 04.00, behalve op 7.2.1982
Dagelijks te 07.00, behalve op 7.2 en 13.2.1982
Dagelijks te 10.00, behalve op 8.2.1982
Dagelijks te 22.00, behalve op 13.2.1982

Afvaarten uit Folkestone :
Dagelijks te 22.45 (onder voorbehoud)
Dagelijks te 20.55, behalve op 13.2.1982 (onder voorbehoud)

UURTABEL DER OVERVAARTEN : JETFOIL (draagvleugelboten)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
Dagelijks te 08.40, te 13.50 en te 19.45

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :
Dagelijks te 10.25, te 15.25 en te 21.05

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	1 feb.		2 feb.		3 feb.	
Lappen	219	230	.....		.....	
Grote	300	324	.....		.....	
3/4	265	283	.....		.....	
Bloktongen	239	266	.....		.....	
Vóór-kleine	200	218	.....		.....	
Kleine	142	155	.....		.....	
Slips	118	130	.....		.....	

ZEEBRUGGE

Grote	218	227	228	240	222	243
Bloktongen	319	325	322	327	314	328
Fruittongen	296	313	311	323	287	311
Schone kleine	208	235	235	272	216	239
Kleine	151	169	174	180	171	195
Tout petit	117	135	133	155	131	143
Slips	104	110	113	130	111	126

NIEUWPOORT

Tong I	192	198	.....	.....
Tong II	288	292	.....	.....
Tong III	270	280	.....	.....
Tong IV	210	260	.....	.....
Tong V	147	170	.....	.....
Kleine tongen	110	126	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

	1 febr.	2 febr.	3 febr.
Platen	44 50	39	30
Grote & kleine iek ..	42 46	37	28
Derde slag	25 33	25	24
Platjes	22 26	23	

ZEEBRUGGE

I	21	24	22	26	21	22
II	21	28	24	32	21	22
III	24	26	29	33	28	30
IV	24	32	30	32	28	30
V	.....		.....		.....	

NIEUWPOORT

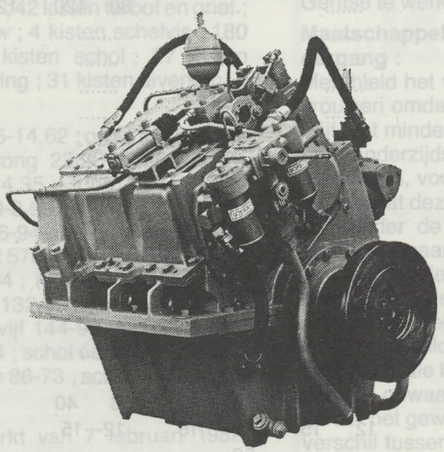
Moeien	.....		.....		.....	
Grote pladijs	22	25	.....		30	35
Platjes	22	28	.....		40	46
Drielingen	24	26	.....		26	30

MASSON

PONT-A-MOUSSON

KEERKOPPELINGEN





Van de vele moderne Europese visserijschepen die de laatste jaren in bedrijf genomen werden, is een groot aantal uitgerust met een MASSON keerkoppeling.
Of het nu Noordzeekotters uit Urk, Goedereede, Stellendam, Wieringen, Den Helder en Vlissingen betreft, of mossel-, garnalen- en kokkelschepen uit Harlingen, Colynsplaat, Bruinisse, Yerseke, Breskens en Kortgene, MASSON keerkoppelingen bewijzen hun betrouwbaarheid dag-in, dag-uit, jaar na jaar.
Deze betrouwbaarheid, in kombinatie met de zekerheid van een uitgebreide onderdelen-voorraad en een doeltreffend werkende service-organisatie hebben er toe geleid dat inmiddels ook voor de Z.284, Z.39, Z.126, Z.319, Z.571 en Z.44 een MASSON keerkoppeling werd gekozen.

VAN STIGT BV
avelingen west 30 - gorinchem
telefoon (01830) 31635-32916

in België: (091) 261224

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	1 febr.		1 febr.		2 febr.		2 febr.		3 febr.		3 febr.		1 febr.		3 febr.	
Tarbot grote	273	289	322	333	.....		317	343	.....		282	330	275	285	.....	
Tarbot middel	189	193	289	299	.....		278	300	.....		231	251	200	224	190	240
Tarbot klein	163		225	243	36	70	190	223	250		180	229	.....		.....	
Griet groot	140	171	162	167	70	80	155	169	.....		157	169	120	148	.....	
Griet middel	149		132	138	.....		127	132	.....		132	138	113	120	.....	
Griet klein	115		92	114	.....		91	124	.....		95	100	.....		.....	
Schelvis groot	60	68	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis middel	54		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis klein	40	46	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek grote	115		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek middel	102		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek klein	57		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Lom	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Leng	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Rog I	.....		.....		.....		.....		.....		.....		60	70	90	100
Keilrog	.....		109		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Rog	.....		96	69	.....		109	111	.....		108	110	.....		.....	
Tilten	.....		90	62	.....		88	95	.....		93	97	52	58	70	75
Scherpstaart	.....		102	75	.....		88	102	.....		106	109	50	55	75	
Halve mans	.....		68	54	.....		72	76	.....		70	73	52		70	
Teelt	.....		67	56	.....		72	76	.....		70	71	.....		.....	
Katrog	.....		36	22	.....		31	35	.....		38	40	.....		.....	
Kabeljauw	49	59	60	48	60		80	82	64		77	77	50	55	90	100
Gul (groot)	53	55	52	45	57	58	63	74	62	50	68	72	48	52	50	75
Gul (middel)	52	54	50	42	53	55	46	51	.....		53	63	.....		.....	
Gul (klein)	28	43	34	42	41	52	48	49	.....		44	48	.....		.....	
Hozemondhamme	127	240	116	240	.....		156	259	.....		134	269	195	228	.....	
Wijting groot	33	40	34	30	36	44	38	40	36		26	29	25	28	35	38
Wijting klein	19	21	20	18	24	27	21	24	27		18	20	20	24	26	28
Schar	25	34	26		27	36	26	28	.....		23	26	24	28	32	50
Steenschol	47	163	149	173	66	165	164	177	202		196	197	.....		.....	
Zeehaai	64		58		58		59		.....		56		.....		.....	
Hondshaai	27	36	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Doornhaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		45	50	56	59
Pieterman	.....		.....		.....		.....		.....		.....		113	120	.....	
Makreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Horsmakreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeekreeft	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schaat	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeebaars (klipvis)	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Kongeraal	30		.....		.....		27	38	.....		.....		.....		.....	
Schartong	.....		.....		.....		.....		.....		.....		80	120	120	150
Volle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
IJle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Haringshaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steenholk	22	28	.....		30		.....		.....		.....		.....		.....	
Heilbot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steur	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koolvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeewolf	53	71	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Pollak	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zonnevis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koningsvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Vlaswijting	50	71	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeeduivel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schotse schol	21	43	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeehond	.....		25		.....		42		.....		28	40	36	40	.....	
Bot	.....		.....		.....		.....		12	15	12	16	12-	15	.....	
Rode poon (roobaard)	.....		45		.....		48		.....		56		.....		.....	
Gr. poon (knorhaan)	.....		32	34	43		.....		.....		36	42	.....		52	56
Rode knorhaan	89	96	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Posten	49		16	18	.....		17	18	.....		16	19	.....		.....	

NEDERLAND

IN DE VISHAL

Aan de maandagmarkt van 25 januari werd aangevoerd : 18.077 kg. tong ; 260 kisten tarbot en griet ; 1842 kisten kabeljauw ; 27 kisten schelvis ; 2703 kisten wijting ; 2188 kisten schol ; 84 kisten diversen en 123 kisten schar.

Prijzen in Guldens.
Per 1 kg. : tarbot 18,83-15,27 ; grote tong 15,46-14,58 ; grootmiddel tong 21,00-20,37 ; kleinmiddel tong 13,74-13,12 ; tong één 10,23-10,00 ; tong twee 8,40-8,16.
Per 40 kg. : grote kuit 70-58 ; steenbolk 38-28 ; kleine kreeft 126 ; bot 24 ; tarbot 598-382 ; griet 330-240 ; kabeljauw één 126-96 ; kabeljauw twee 130-180 ; kabeljauw drie 110-90 ; kabeljauw vier 104-86 ; kabeljauw vijf 102-80 ; schelvis drie 94-90 ; schelvis vier 116-90 ; schol één 62-58,80 ; schol twee 70-58,80 ; schol drie 72-65 ; schol vier 76-69 ; wijting drie 58-44 ; schar 82-60 ; roggen 142-98 ; hammen met kop 256.

Nadat er aan de dinsdagmarkt van 26 januari slechts 33 kisten diverse vissoorten werden aangevoerd, werd er aan de woensdagmarkt van 27 januari aangevoerd :
336 kisten kabeljauw ; 257 kisten wijting ; 33 kisten schol ; 2411 kisten haring en 14 kisten diversen.

Prijzen in Guldens.
Per 40 kg. : kabeljauw één 126-98 ; kabeljauw twee 146-100 ; kabeljauw drie 134-100 ; kabeljauw vier 136-96 ; kabeljauw vijf 142-130 ; schol één 61-60 ; schol twee 122-94 ; schol drie 118-96 ; schol vier 130-110 ; wijting drie 132-43 ; schar 136-110 ; haring twee 32,20-26,60.

Aan de donderdagmarkt van 28 januari werd aangevoerd : 94 kisten kabeljauw ; 1 kist schol ; 3 kisten schar ; 2120 kisten haring en 3 kisten diversen.

Prijzen in Guldens.
Per 1 kg. : zalm 20.000.
Per 40 kg. : tarbot 560 ; haring twee 32,60-25,60 ; kabeljauw één 106-90 ; kabeljauw twee 160-122 ; kabeljauw drie 148-114 ; kabeljauw vier 148-130 ; kabeljauw vijf 140 ; schar 134-132 ; wijting drie 72-48.

Aan de vrijdagmarkt van 29 januari werd aangevoerd : 2.715 kg. tong ; 42 kisten tarbot en griet ; 1074 kisten kabeljauw ; 4 kisten schelvis ; 180 kisten wijting ; 801 kisten schol ; 27 kisten schar ; 180 kisten haring ; 31 kisten diversen.

Prijzen in Guldens.
Per 1 kg. : tarbot 16,06-14,62 ; grote tong 16,48-15,61 ; grootmiddel tong 22,93-22,06 ; kleinmiddel tong 15,13-14,35 ; tong één 11,60-11,09 ; tong twee 9,70-8,99.
Per 40 kg. : schar 146-94, haring twee 25,60 ; bot 24 ; kuit 55 ; tarbot 578-406 ; griet 388-256 ; kabeljauw één 120-94 ; kabeljauw twee 144-108 ; kabeljauw drie 132-104 ; kabeljauw vier 152-120 ; kabeljauw vijf 144-90 ; schelvis drie 196 ; schelvis vier 144 ; schol één 76-58 ; schol twee 77-72 ; schol drie 86-73 ; schol vier 90-70 ; wijting drie 106-72.

Aan de maandagmarkt van 7 februari 1982 werd aangevoerd : 12.095 kg tong; 106 kisten tarbot en griet; 412 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 78 kisten wijting; 1.449 kisten schol; 64 kisten schar en 45 kisten diversen.
Prijzen in guldens per 1 kg : Tarbot 17,27-13,94; grote tong 16,66-15,81; grootmiddel tong 23,68-21,85; kleinmiddel tong 17,85-16,83; tong één 12,62-11,67; tong twee 10,28-9,38.
Prijzen in guldens per 40 kg : steenbolk 76; grote kuit 70-57; inktvis 84; tongschar 258-129; grote roggen 140-122; hammen met kop 302-296; tarbot 628-349; griet 399-261; kabeljauw één 125-78; kabeljauw twee 142-106; kabeljauw drie 144-120; kabeljauw vier 142-134; kabeljauw vijf 144-132; schelvis drie 168; wijting drie 140-100; schar 120-84; schol één 71-61; schol twee 90-75; schol drie 94-86; schol vier 100-84.

SCHOLFILEER- EN DIEPVRIESBEDRIJF BRESKENS IN FALING

180 Werknemers op straat

Het "Scholfileerbedrijf Diepvries Breskens" is verleden maandag op eigen verzoek in faling verklaard. De moeilijkheden dateerden reeds van vorig jaar. Toen echter kort voor Kerstdag de voornaamste schuldeiser van het bedrijf, de Nederlandse Kredietbank nog verder weigerde kasvoorschotten te verlenen en terzelfdertijd beslag liet leggen op het machinepark en de visvoorraden was het lot van "Diepvries Breskens" bezegeld. Tussenkomsten van de gemeente Oostburg en de Vissersvereniging uit Breskens die voor nieuwe visvoorraden zouden zorgen, evenals kaskredieten gewaarborgd door de Nederlandse Visserij ten bedrage van 16 miljoen B.fr. konden de faling niet afwenden. Deze tussenkomsten wenste men te konkretiseren vanwege het belang van dit bedrijf voor de afzet van schol (pladijs) en terzelfdertijd van de tewerkstelling.

De hulp vanwege de gemeente Oostburg en de Nederlandse Visserij is dus tevergeefs geweest en deze beide instanties stellen zich nu zelfs de vraag hoeveel ze nog zullen terugzien van het geld dat ze, in een laatste poging om het bedrijf te redden, daar ingepompt hebben.

Ook de reders en vissers maken zich problemen wat nu de afzet van pladijs betreft, want dit bedrijf was één van de enige die gefileerde pladijs in kleine verpakkingen in de handel bracht.

Ook voor de werkverschaffing in Zeeuws Vlaanderen en zelfs voor de streek van Gent was dit bedrijf van belang. Er werden op een totaal van 180 werknemers, onder meer 60 Turkse vrouwen uit Zeeuws-Vlaanderen en 80 Turkse vrouwen uit de Belgische Gentstreek, vooral uit het Gentse te werk gesteld.

Maatschappelijk Sociaal Stelsel oorzaak ondergang :
Men hield het vooral bij een tewerkstelling met vrouwen omdat men dacht dat dit voor het bedrijf met minder kosten gepaard zou gaan. Men nam anderzijds ook meest buitenlandse werkneemsters, vooral Turkse vrouwen omdat men hoopte dat deze meer toeschietelijk zouden zijn en minder de syndikaal ekstremistische toer zouden opgaan. Er zijn echter geen voordelen zonder nadelen en deze waren in de eerste plaats de vele afwezigheden voor zwangerschap, en ziekteverzuim, die niet alleen het werk ontregelden, maar voor een bedrijf zeer zware sociale lasten mede brengen, zoals deze van het gewaarborgd weekloon aan 100 % en verder het gewaarborgd maandloon waarbij het verschil tussen wat de ziekenkas uitbetaalt en het volle loon, gedurende een maand moet bijgepast worden. Dit levert weer eens het bewijs hoe ver het syndikaal sociaal opbod het land in de afgrond gestort heeft. Inderdaad hebben de door de syndikale demagogen afgedwongen bedrijfstussenkomsten en de chantage, geleid tot werkelijk sociale fraudes door het voorval ten onpas inroepen en profiteren door de werknemers van afwezigheden voor zogezegde ziektes en andere. Ondertussen moet men nog vaststellen dat dit de syndikaten niet deert en dat zij dan maar uit volle registers het stilaan afgezaagd liedje van wanbeheer boven halen ! De dief die roept "houdt de dief" ! Schaamteloozer kan het werkelijk niet.

Men hoopt nu ter plaatse dat uit het failliet diepvriesbedrijf een nieuw kleiner bedrijf in de plaats zal kunnen komen. Maar als dit bedrijf een zelfde konfrontatie tegemoet moet gaan van sociale fraude, van sociaal profitariaat en ongemotiveerde afwezigheden, dan mag men het wel vergeten. Anderzijds zal de visserij weer eens het voornaamste slachtoffer worden omdat een groot afzetgebied en een groot gevormd afnemersklienteel zal verloren gaan. Van het hierdoor geschapen vakuum dat zeker een nadelige invloed zal hebben op de prijsvorming in de afslagen van de pladijs, zal de visser de rekening kunnen vereffenen.

AVIA

N.V. ROSSEEL
BRUGGE
(050) 33.99.14
★
Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen
———
Verzekerde
bevoorrading
★
Stipte bediening
———
Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
✆ (059) 32 16 76

ONAANVAARDBARE AANKOOPPRAKTIJKEN VOOR DE HARING

Bij de haringkopers doet men aan praktijken die toch een zonderling licht werpen op het zakendoen. Door hen wordt beweerd, dat zij de grote aanvoer van haring niet kunnen verwerken of kunnen kwijt geraken wanneer zij de opvangprijs van 470 fr. de ben moeten betalen. Inderdaad zouden alleen diepvriesinstallaties nog belangstelling betonen voor de haring maar aan prijzen die, volgens de kopers, niet haalbaar zijn wanneer zij de opvangprijs van 470 fr. de ben moeten betalen of 9,40 fr. het kilogram. Men zou het wel kunnen wanneer bv. 10 % gratis bijgeleverd wordt. Vermits het hier gaat over aankopen die thans vastgesteld zijn op 400 bennen per vaartuig, moesten de reders, om in de gunst te staan van een paar grote kopers en om hun haring niet onverkocht in de markt te zien blijven staan, bereid gevonden worden om 40 bennen, zo maar gratis bij te leveren. Dit zou (?) dan de kopers in de mogelijkheid stellen om aan een haalbare prijs aan de diepvriesinstellingen te leveren. Zoals men weet hebben de reders er belang bij, dat hun haring verkocht wordt omdat zij anders, na de eerste 400 ben die moet opgevangen worden, nog slechts 125 fr. de ben krijgen voor de resterende haring. Gezien echter wellicht reders bereid zouden kunnen gevonden worden om op het voorstel van deze vishandelaars in te gaan en de 40 bennen gratis bij te leveren, heeft men dan naar een regeling gezocht die onaanvaardbare en op chantage lijkende praktijken zouden verhinderen of kunnen vermijden.

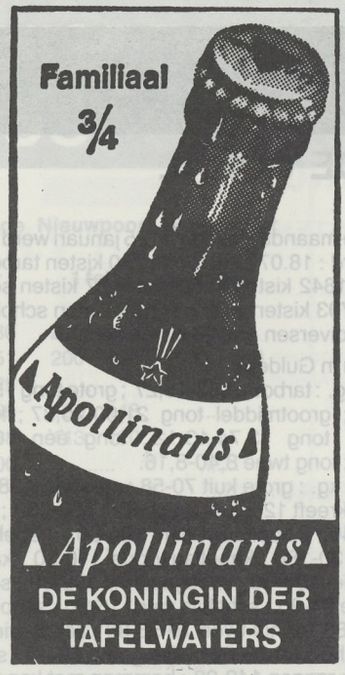
Aldus werd door de Rederscentrale beslist dat de binnengebrachte haring onder kategorie A3 mag gerangschikt worden, hetgeen een oplossing in de hand kon werken.

DE HARINGREDERS ZETTEN ZICH AAN HET REKENEN :
Wanneer haring A2 opgevangen wordt omdat geen kopers gevonden worden wegens te hoge opvangprijs, dan bekomen de reders voor de eerste 400 bennen 470 fr. van de opvangprijs en voor de overige 125 fr. de ben, hetgeen praktisch het lossen en wegen en invoeren voor de laatste partij niet dekt. Wanneer nu echter alle haring verkocht kan worden, ongeacht hoeveel men er aanbrengt, aan de opvangprijs van A3 hetzij 300 fr. de ben, dan lijdt de reder op de eerste 400 bennen wel een inkomstderving, die echter meer dan goed gemaakt wordt omdat alle bennen nu verkocht worden aan 300 fr. en er dus geen bennen dienen afgestaan te worden aan 125 fr.

Inderdaad werd vastgesteld dat, aan de opvangprijs voor haring A3 de kopers alle haring aankochten ook van koppels die er meer dan duizend bennen in de afslag hadden gezet. Anderzijds valt deze regeling ook veel voordeliger uit voor de Rederscentrale die hierdoor verlost wordt om nog tussen te komen in stilaan onhoudbaar geworden opvangen.

We hebben eens de rekening gemaakt van wanneer af de reder profijt uit deze nieuwe regeling haalt, rekening gehouden met het anders onvermijdelijk toemaatje van 40 bennen. De meerwaarde begint slechts te spelen wanneer het span vaartuigen meer dan 750 bennen aanvoert. Dit is echter reeds herhaaldelijk gebeurd en we herhalen dat in de regeling A3 bepaalde voordelen naar voor komen, namelijk dat de haring niet moet verwezen worden naar de vismeelfabrikanten, maar voor verbruikersdoeleinden kan aangewend worden, dat toepassing van in feite onaanvaardbare praktijken zoals het verplicht gratis toeschuiven van 40 bennen haring vermeden wordt, dat de producentenorganisatie heel wat minder moet tussen komen, en dat ten slotte met volle ruimen kan binnengekomen worden.

Wat echter ons voorkomt als chantage vanwege twee groothandelaars, is het feit dat ze geen haring kunnen kopen aan 9 fr., maar wel aan 6 fr. Is ze misschien nog niet goedkoop genoeg ?



HOSPITAALKERKSCHIP «DE HOOP» IN 1981

Zopas kregen wij van de Vereniging Hospitaalkerkschip «De Hoop» een overzicht van de activiteiten die in 1981 werden opgebracht en waaruit nog maar eens het grote nut van deze eenheid blijkt. Onderstaand geven wij een gedetailleerde opgave van voornoemde verrichtingen :

Medisch

Patiënten	183
Medische adviezen	136
Opnamen in het hospitaal	35
Verpleegdagen	167
Gedebarkeerde patiënten	17

Pastoraal

Gehouden kerkdiensten	69
Kerkgangers	561
Bezoekers recreatiezaal	703

Radio-verkeer

Aantal bemiddelingen tussen de wal en schepen	110

Technisch

Reparaties	91
Adviezen	42
Maal overgave materiaal	20
Malen bevoorrading	41
Sleepdiensten	0
Duikerswerkzaamheden	7
Malen geleverde voeding en materiaal	38
Overgepompte liters drinkwater	188.400
Overgepompte liters gasolie	406.700

KNMI, De Bilt

Aantal verstrekte observaties	1.276

Weerdienst

Aantal weerberichten aan de vloot	349
Gevaren zeemijlen	17.568
Totaal aantal geholpen schepen	274

waarvan :
227 Nederlandse schepen
40 Belgische schepen
3 Engelse schepen
4 Deense schepen

Er werden nog extra van de Waddenzee 79 wadlopers gered.

Tenslotte werden 6 patiënten in het buitenland ontscheept en 11 patiënten in Nederland.

MAZOUTPRIJZEN bij S.C.A.P.

HENDRIK BAELSKAAI 27, OOSTENDE – ∅ (059) 32.29.51

Voor alle BELGISCHE en HOLLANDSE reders
sedert dinsdag en tot verdere orders:

10,66 F

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

★ Aan boord van de N.3 «Frederick-Patrick» deed zich een arbeidsongeval voor toen motorist Walrave André met de linkerhand gekneld geraakte tussen de trekeinden van de kor en de netrol. Bij aankomst in de thuishaven werd de gekwetste visser naar een ziekenhuis overgebracht. Tijdens dezelfde reis kreeg men ook het kuiltouw in de schroef. Gezien pogingen om de schroef vrij te krijgen mislukten, werd sleephulp ingeroepen van de O.279.

★ Tijdens de visserij sloeg de stuurboordboel van de N.15 vast aan een wrak. Het vaartuig werd volledig afgestopt en zwaaide door de tij over stuurboord. Hierdoor kwam een te grote trekkracht op de achterwire van de uitstaande, platliggende stuurboordbok. Daardoor brak de wire en sloeg de bok tegen de bak waardoor de bok ontzet werd. Men slaagde er nadien nog in de netten te winden.

★ Tijdens de visserij sloeg de stuurboordboei van de Z.19 vast aan een onder water zittend voorwerp. Hierdoor werd vrij zware averij opgelopen en bovendien werd door de slag alle verlichting onder het bakdek vernield.

★ Door een zware storm werd de sweepantenne van de Z.34 afgerukt. Nadat van vanggebied veranderd was, voelde men een hevige ruk op de bakboordboel. Bij het winden van de netten bleek de bakboordboel verloren. Tijdens het dreggen naar dat net, werd met het stokanker vastgeslagen waardoor een arm van het anker afbrak.

★ Bij het wegzetten van de korre aan boord van de Z.38 kwam deze in de schroef terecht. Pogingen om de schroef weer vrij te krijgen mislukten zodat de sleephulp werd ingeroepen van de O.26 die in de buurt aan het vissen was.

★ Tijdens het afmeren in de Zeebrugse haven kwam de Z.44, met een loospoort, in aanraking met een wrijfhout. Het wrijfhout, dat reeds los hing, werd door de ruk volledig weggetrokken. De loospoort werd geplooid en de scheepszijde licht ingeduwd.

★ Tijdens de kustvisserij sloeg de stuurboordboel van de O.110 vast aan een zich onder water bevindend voorwerp. Tijdens pogingen om de boel te bergen, begon de vislier te slepen en te trillen. Ook kwam rook uit de trommel, waarop men noodgedwongen de visserij staakte.

★ Aan boord van de Z.196 werd vastgesteld dat het vaartuig geen normale vaart liep. Wel bleef de temperatuur van de koeling normaal. Een onderzoek wees uit, dat zich een tros op de schroef had vastgezet. Pogingen om de schroef vrij te krijgen mislukten, zodat men op halve kracht koers zette naar de thuishaven. Door een duiker werd de tros uit de schroef verwijderd.

★ De Z.200 sloeg met de stuurboordboel vast aan een onder water zittend voorwerp. Door de ruk brak de veiligheidshaak. Daardoor brak de bevestiging van de SB-galg en viel de galgklok over boord. Tevens plooide de korrestok en ging het net verloren.

★ In de haven van Zeebrugge kwam het tot een aanvaring tussen de Z.300 en het bevoorradingsschip van de firma Hand in Hand. De feiten gebeurden toen de treiler de haven wilde binnenlopen terwijl het mazoutschip de haven uitvoer. De beide vaartuigen liepen averij op.

★ Op visvak 824 kwamen de netten van de Z.465 vast te zitten aan een zich onder water bevindend voorwerp. Door de harde ruk werd het scharnierpunt in de top van de BB-bok gebroken waardoor men noodgedwongen de visserij moest staken.

★ Tijdens het verhalen van de O.309 in de Oostendse vissershaven werd averij berokkend aan de aldaar gemeerd liggende O.285. Hierdoor werd de achterreling van laatstvernoemd vaartuig ingedrukt.

★ Ingevolge een minder goede zichtbaarheid kwam het op de visgronden tot een aanvaring tussen de Z.533 en de Z.506. De Z.533 werd aan de stuurboordvoorsteven aangevaren waardoor averij werd opgelopen. Gelukkig was alle schade bovendeks zodat de visserij kon verder gezet worden. De Z.506 liep geen averij op.

★ Tijdens het vieren van de netten aan boord van de Z.553 kwam de bakboordboel in de schroef terecht en men slaagde er niet in de schroef vrij te krijgen. Men deed dan maar beroep op de sleephulp van de Z.447 die het onklaar geraakte vaartuig naar Zeebrugge opsleepte.

★ De Z.576 kreeg af te rekenen met motordefekt toen de motor plots onregelmatig begon te draaien. Bij nazicht bleek dat een tapeindbout van de hoofdmotor gebroken was. Een noodherstelling werd uitgevoerd waarop de terugreis op halve krachten werd aangevat.

★ Tijdens de visserij kreeg de Z.580 het net in de schroef. Men slaagde er in het net gedeeltelijk binnen te halen waarop de sleephulp werd ingeroepen van de Z.578.

★ Aan boord van de N. 579 begon de motor plots hevig te roken. Ook de machinekamer stond onder rook en weinige ogenblikken later viel de motor uit. Een kontrole wees uit dat de eerste en derde cylinder een abnormaal hoge temperatuur hadden. Na een noodherstelling viel de hoofdmotor opnieuw uit ingevolge hetzelfde defekt. Toen werd besloten koers te zetten naar Nieuwpoort.

BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1982

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak" is verder verkrijgbaar :

IN BELGIE :

Drukkerij „Nieuwsblad van de Kust", H. Baelskaai 30, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Tijdokstraat 34 te Zeebrugge.
OVA, Vismijn, Oostende.
Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet-vissersvaartuigen.
Verzendingskosten : 95 fr.

Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.

IN NEDERLAND :

IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden.
Fa Harri, Prins Hendrikkade 90, Amsterdam.
Maritiem, Vissershavenweg 46 te Scheveningen.
Observator, Steenhouwerstraat 15, 3020 Hoogvliet.
Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden.
Coöperatieve Inkoopvereniging, Texel.

DE KOSTPRIJS IN NEDERLAND BEDRAAGT 68 GULDEN, vermeerderd met 8 gulden voor verzendingskosten. Bestellingen kunnen eveneens geschieden door storting op een van de eerder vernoemde rekeningnummers. Pas na ontvangst van de storting wordt de bestelling uitgevoerd.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★

Alle petroleumprodukten en smeermiddelen

Verzekerde bevoorrading

★

Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
✆ (059) 32 16 76

AANVOER VAN VIS IN NOVEMBER 1981

VERGELIJKENDE STATISTIEK OVER DE PERIODE 1979 — 1981

SOORTEN	1979			1980			1981		
	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvis verre viss.	15.427	570.862	37,00	7.062	224.210	31,75	30.714	1.328.230	43,25
andere schelvis	50.759	1.469.508	28,95	105.051	2.965.869	28,23	54.157	1.825.400	33,71
Kabeljauw v. viss.	10.721	422.650	39,42	4.394	171.580	39,05	16.031	918.980	57,33
andere kabeljauw	912.433	32.356.242	35,46	643.555	24.654.741	38,31	516.449	24.980.940	48,37
Koolvis	19.856	699.105	35,21	17.256	612.815	35,51	28.192	1.141.210	40,48
Wijting	532.740	8.301.562	15,58	250.053	4.342.329	17,37	264.274	5.809.169	21,98
Schol	278.260	8.614.952	30,96	281.362	8.593.599	30,54	420.195	15.662.300	37,27
Roggen	133.740	4.667.086	34,90	86.672	3.888.309	44,90	135.397	5.754.263	42,50
Noorse schelvis	111.450	4.331.210	38,86	95.101	4.074.990	42,85	85.966	3.424.965	39,84
Andere	626.816	24.463.132	39,03	414.421	21.218.642	51,20	428.737	25.302.887	52,42
TOTAAL	2.692.202	85.896.309	31,91	1.904.927	70.747.084	37,14	2.034.112	86.148.344	42,35
b) Tong	247.023	48.663.249	197,00	209.041	47.097.656	225,30	317.299	62.405.509	196,68
TOTAAL DEMERS. VIS	2.939.225	134.559.558	45,78	2.113.968	117.844.740	55,75	2.351.411	148.553.853	63,18
2. PELAGISCHE VIS	2.484	37.848	15,24	454.778	5.373.458	11,82	2.080.490	20.871.388	10,03
3. SCHAAL- & WEEKDIEREN									
Garnaal	76.890	4.237.131	55,11	44.404	3.203.371	72,14	69.453	5.054.964	72,78
Noorse kreeft	17.217	1.899.600	110,33	34.204	2.947.955	86,19	27.785	2.734.415	98,41
Overige	96.267	2.741.081	28,47	59.086	1.603.597	27,14	114.938	2.488.519	21,65
TOTAAL SCHAAL- & WEEKD.	190.374	8.877.812	46,63	137.694	7.754.923	56,32	212.176	10.277.898	48,44
ALGEMEEN TOTAAL	3.132.083	143.475.218	45,81	2.706.440	130.973.121	48,39	4.644.077	179.703.139	38,70

AANVOER VAN VIS IN JANUARI t/m NOVEMBER 1981

VERGELIJKENDE STATISTIEK OVER DE PERIODE 1979 — 1981

SOORTEN	1979			1980			1981		
	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvis verre viss.	487.660	14.830.280	30,41	391.602	10.994.709	28,08	430.963	13.436.417	31,18
andere schelvis	404.752	10.603.029	26,20	604.278	15.460.543	25,59	781.150	19.935.676	25,52
Kabeljauw v. viss.	681.366	21.540.356	31,61	177.990	5.598.044	31,45	206.238	7.442.825	36,09
andere kabeljauw	8.923.489	282.597.830	31,53	6.660.166	217.221.274	32,61	7.139.578	244.432.540	34,24
Koolvis	571.479	14.642.979	25,62	556.926	15.509.779	27,85	346.486	9.628.788	27,79
Wijting	3.150.944	55.291.376	17,55	2.557.432	46.987.982	18,37	2.243.923	46.649.408	20,79
Schol	4.127.098	107.660.886	26,09	4.306.437	104.300.968	24,22	4.661.394	132.255.020	28,37
Roggen	1.343.637	50.812.413	37,82	1.141.965	49.326.399	43,19	1.154.122	54.951.213	47,61
Noorse schelvis	1.100.406	37.691.736	34,25	1.080.308	36.810.452	34,07	793.228	30.899.525	38,95
Andere	4.736.990	196.060.564	41,39	4.797.309	214.624.743	44,74	4.709.865	245.264.806	52,07
TOTAAL	25.527.821	791.731.449	31,01	22.274.413	716.834.893	32,18	22.466.947	804.896.218	35,83
b) Tong	3.188.138	529.004.470	165,93	3.069.633	596.111.880	194,20	2.973.747	703.208.797	236,47
TOTAAL DEMERS. VIS	28.715.959	1.320.735.919	45,99	25.344.046	1.312.946.773	51,80	25.440.694	1.508.105.015	59,28
2. PELAGISCHE VIS	30.571	398.756	13,04	1.004.944	13.486.765	13,42	6.418.866	62.103.125	9,68
3. SCHAAL- & WEEKDIEREN									
Garnaal	864.806	60.085.366	69,48	896.209	71.645.901	79,94	757.849	67.518.359	89,09
Noorse kreeft	274.314	36.625.954	133,52	552.296	56.051.831	101,49	511.201	55.799.685	109,15
Overige	998.775	25.908.216	25,94	844.767	21.237.541	25,14	914.007	23.700.703	25,93
TOTAAL SCHAAL- & WEEKD.	2.137.895	122.619.536	57,36	2.293.272	148.935.273	64,94	2.183.057	147.018.747	67,35
ALGEMEEN TOTAAL	30.884.425	1.443.754.211	46,75	28.642.262	1.475.368.811	51,51	34.042.617	1.717.226.887	50,44

SPROT EN DROGE HARING

In het Vlaams Weekblad vonden we een bijdrage over „Sprot en Droge Haring" van de hand van P. Pluym. Wij, bijzonder als Visserijblad, vinden dit zo goed, dat wij dat artikel hier in zijn geheel overnemen.

In vroegere uitgaven hebben ook wij nog al eens gewezen op de goede oude tijd van het sprotseizoen, de tijd van de mistige novemberdagen. Dan tuigden de vissersvaartuigen zich speciaal op om op het sprotje te gaan jagen en voor een pannetje eerste sprot kwam gans het volkse Oostende op de been en velen gingen langs de kaai met een zakje, ofwel onder de arm ofwel weggestoken bij diegenen, die niet openlijk durfden tonen, dat ze op een gevertje uit waren. Elkeen had bijna een kennis onder de visserij en dan maar op hoop van zegen. Ik zelf was er als klein jongetje op uit, om de sprotjes die bij het lossen en het wegen op de grond terecht kwamen in een zakje te vergaren en dan maar fier als een pauw thuis zeggen, dat ik er een pannetje gekregen had !

In die eerste dagen, vooral dan langs het schipperskwartier, in de volksbuurten, en ook wel bij de burgerij kon men dan op het uur van het avondeten, de zo smakelijk prikkelende reuk van de gebakken sprotjes opsnuiven, dat het water van de goesting in de mond kwam. Oude ver vervlogen tijden waarin men nog aan een zalig etentje van een pannetje sprot kon gelukkig zijn. Even de sprotjes goed wassen en dan met kop en al de pan in. Tijden waarin men met smaak met een laatste niet-geboterde boterham het smakelijk sprotvet uit de pan nog haastig mede binnen pikte !

Gezond en goed eten als men mij daar naar vraagt. Of is het nu zo veel beter ? En waar blijft al die sprot, gerookt of vers ?

We laten nu echter P. Pluym aan het woord waarvan we hieronder zijn herinneringen opwekkend artikel weergeven.

SPROT EN DROGE HARING

Het verleden schijnt te gehoorzamen aan dezelfde wetten als die van de kunst : hoe verder af hoe mooier het wordt. Dat komt stel ik mij voor, omdat het geheugen een selektie tot stand brengt : na twintig, dertig jaar zijn enkel de beste boeken en schilderijen overgebleven, en het geheugen doet als de kritici, het zet een paar mooie ogenblikken in glans.

Zo herontdekt ook het geheugen andere perioden en andere levenswijzen uit het verleden en ziet er van op afstand schoonheid in, wat op het ogenblik zelf doodgewoon was.

Ik heb gisteren weer iets dergelijks beleefd met een droge haring. Om het al te vertellen : met 250 gram sprot en een droge haring. 't Was jaren geleden dat we dat nog gegeten hadden. Volledig vergeten, overspoeld door de voorverpakte toespijs in opgeblonken plastiek.

Maar daar stonden, mijn vrouw en ik, na een lang ziekenbezoek, plots hongerig in een donkere straat voor een fel verlichte viswinkel waarin de vissen in hun herkenbare vorm nog werden verkocht. Daar lag ook sprot en droge haring. Mijn vrouw vond dat sprot en winter (het had pas gesneeuwd) bij elkaar hoorde en ik zei : „Hé, een droge haring, dat heb ik in geen jaren meer gegeten". En daar zaten we een uur later aan tafel met onze boterhammen en die haring, en ik sneed die kop eraf en riep uit :

– Hé, ik heb een „melkje" !

En het wonder was gebeurd : daar stond de oude tijd als een kunstwerk, opgepoetst en ingelijst, met een gulden spot erop gericht, voor mijn ogen. Ik zat aan die tafel, die wankele tafel met het versleten toile-ciré en moeder verdeelde de haringen en ik was gespand of ik een „melkje" zou krijgen of een „kiete". Het ABN ken ik daar niet voor, maar de „kiete" dat zijn de eieren, en dat lustte ik niet, het „melkje" wel.

En die tijd kwam mij weer zo wonderlijk voor, de haring en de mosselentijd en dat de sprotventer door onze straat liep, roepend „Sprot, goede sprot, vette sprot, jonge sprot" en dat er varkenspoten uit de soep werden gehaald, en merg uit het been, en... en... en...

Och ja, 't gewone liedje : de verbeelding die ons parten speelt, het heimwee naar de jeugd. Zoiets als kunst en werkelijkheid. De werkelijkheid is : at ik een paar weken na elkaar een droge haring, de betovering zou snel verdwenen zijn en ik zou hem weer liever voorgesneden, toebereid en in een plastiekzakje afgeleverd hebben, zoals het in onze moderne tijd hoort.

Maar nu ben ik nog vol entoesiasme en volgende week eten we weer bij onze boterhammen sprot en een droge haring. 't Zal mij wel weer smaken, maar ik weet : het wonder van het herleven van de oude tijd zal zich niet herhalen.

Te koop gevraagd :

EEN IJZEREN VISSERSVAARTUIG

van ongeveer 26 à 27 m., voorzien van een motor van 250 à 375 PK om niet voor visserijdoeleinden gebruikt te worden.

Schrijven met prijs en nodige gegevens kantoor blad nr 8798.

(8798V)

DE BELGISCHE VISSERS TIJDENS DE TWEEDE WERELDOORLOG

Wegens plaatsgebrek zien wij ons verplicht een volgende bijdrage over de belevenissen van onze vissers tijdens de tweede wereldoorlog te verschuiven naar een volgend nummer. Daarin zullen wij verder gaan met de interessante uiteenzetting van de heldendaden die onze vissers opbrachten tijdens de jongste wereldoorlog.

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

De Provincie wenst met ingang van 1 september 1982 een HOOFD VAN STUDIEBUREAU aan te werven voor de Provinciale Industriële Hogeschool, te Kortrijk.

Vereist diploma: houder zijn van het diploma dat bij de wet vereist is om benoemd te worden tot lid van het onderwijzend personeel aan de rijksuniversiteit: doctor, ingenieur (burgerlijk), apotheker of geaggregeerde voor het hoger onderwijs.

Wedde: rijksbarema.

Kandidaturen: **vóór 9 maart 1982** in te dienen bij het Provinciaal Gouvernement, Personeelsdienst, Burg 4, 8000 BRUGGE.

In te dienen documenten:
- eigenhandig geschreven sollicitatiebrief;
- curriculum vitae;
- voor eensluidend verklaard afschrift van het diploma.

REPARATIE MONTAGE ONDERHOUD SERVICE

en dat 24 uur per dag...

MACHINEFABRIEK **A. Th. VAN TOL B.V.**

FABRIKANT VAN 'KUYPERS' TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN

KUYPERS GEARS

Pannerdenstraat 3-9, Waalhaven, Pier 2, 3087 CH Rotterdam;
Postbus 5420, 3008 AK Rotterdam.
Telefoon (010) 299822, b.g.g. (010) 299649
Telex 28183

DE VEILIGHEID DER VISLOSAPPARATUREN

Ter gelegenheid van een zwaar ongeval dat zich aan de loskaai van de vismijn te IJmuiden in Nederland voordeed, heeft men zich in Nederland bepaalde vragen gesteld, die niet alleen bij onze noorderburen van belang zijn, maar ook van toepassing en van belang zijn bij ons, dat wil zeggen in de Belgische afslagen.

Het bedienen van de winch voor het lossen, of anders gezegd voor het ophalen van de bennen vis uit de scheepsruimen, is vooral een routine, die de jarenlange bediener zich heeft weten eigen te maken. Het bedienen is dan ook voor praktisch alle bedieners eerder een refleks geworden, een doodgewone zaak.

Dit was ook zo voor de bedienaar van de winch in de afslag van IJmuiden. De bedienaars van het vislosapparatuur, kennen de kneep om het lossingstouw te laten slippen, waar en wanneer nodig en wat aan te spannen, eveneens waar en wanneer nodig.

Door een toeval echter viel het touw dubbel op de lier en hierdoor kon van slippen geen sprake meer zijn en de volle ben werd met kracht tegen het onderste van de lossersplanken terecht waardoor de man die de bennen aanpakt en leeg kipt, ondersteboven draaide en er het leven bij inschoot terwijl nog een derde man zwaar gewond werd.

Gewoonlijk worden vragen over veiligheid van behandelde apparatuur slechts gesteld ingeval van ongevallen of rampen en dit gebeurde dan eveneens te IJmuiden. Gevraagd naar de ouderdom van de gebezigde apparatuur, wist het hoofd van de dienst die het materiaal verhuurt en ter beschikking stelt van de schippers die nu zelf voor het lossen en voor rapers en sorteerders moeten instaan, onmogelijk te antwoorden. Hij heeft nooit geweten wanneer deze lieren nieuw in de afslag gekomen zijn, terwijl oude vissers die apparatuur van na de eerste wereldoorlog bestempelen uit de midden twintiger jaren ! Daarom ook dat er op deze winches geen veiligheid ingebouwd is en alles nog te veel op de behendigheid en de routine van de bedienaar berust. Dit zal waarschijnlijk ook wel het geval zijn in onze afslagen.

Na het zwaar ongeval bij het lossen te IJmuiden, werd er de opmerking gemaakt dat dergelijke winch een voetdrukknop moet hebben. Wanneer deze ingedrukt wordt stopt automatisch de lier. In gevallen zoals het ongeval zich voordeed, wanneer het touw dubbel op de winch draait en er is geen automatische afzetting of stop, dan is er aan de winch geen onmiddellijk ophouden aan, of het is het uittrekken van het stopkontakt.

Intussen zijn er echter al te veel sekonden tijd verloren gegaan en kunnen er ongevallen, zoals te IJmuiden, voorvallen.

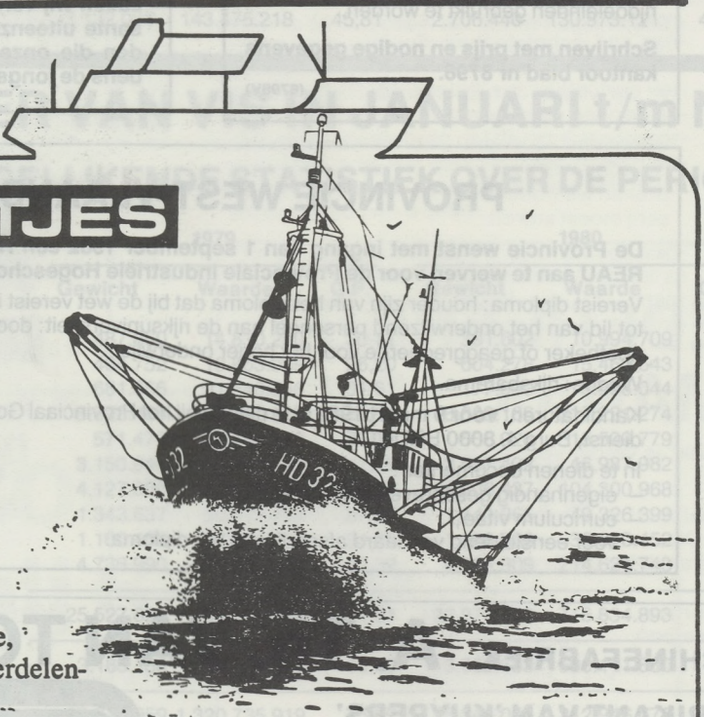
Het onderzoek te IJmuiden, onder meer door de arbeidsinspectie verricht, kon geen nalatigheden vastleggen, omdat... er geen veiligheidsvoorschriften voorgeschreven zijn voor de betrokken lieren en men dus het voorvaderlijk getuig verder mag gebruiken en bedienen. We zijn bijna overtuigd dat dit hier eveneens het geval is en men ook maar kan zitten wachten op een gebeurlijk ongeval.

STOOKOLIE SEDERT DINSDAG OPNIEUW GOEDKOPER

Ingevolge het goedkoper worden van de olie op de internationale markt en de daling van de dollarkoers kosten diesel en huisbrandolie sedert dinsdag 2 februari opnieuw minder.
In toepassing van het Belgische prijzenakkoord voor de olieprodukten belopen de maximumprijzen van deze produkten dan :

— diesel (—42 centiemen) : 21,20 fr (zone 0, het Antwerpse)
21,30 fr (zone 1, het Brusselse)
21,30 fr (zone 2, de rest van het land)
— gasolie-verwarming : 13,44 fr; 13,48 fr; 13,53 fr
— lichte stookolie : 13,37 fr; 13,41 fr; 13,46 fr
Voor de visserij wordt deze prijs : 11,56 fr

Bij SCAP te Oostende krijgen de leden daarop bij contante betaling een onmiddellijke ristourne van 90 centiemen, zodat de prijs 10,66 fr is voor de visserij.



REINTJES

Speciaal voor de visserij heeft **REINTJES** een uitgebreide reeks keerkoppelingen en reduktiekasten. De **A.M.W.** is de importeur in de Benelux voor **REINTJES** en staat garant voor snelle service, reparaties en onderdelenleveranties.

AMW

ANTWERPSE MOTORENWERKE N.V.
Elzasweg 12, 2030 Antwerpen,
telefoon 031 42 48 40
A.M.W. Nederland, Telefoon 01840-13880

Och, zeetje van Oostende...

Och, zeetje van Oostende
gegroet zijt gij,
met nieuwejaar;
en laat tot 's werelds ende
mij loopen langs
uw' waterbaar !

Zij 't iedereen geweten,
't zij waar gij ook
uw golven giet,
geen mate en kan 't gemeten
hoe geren, zeetje,
het volk u ziet !

De winden mogen snoeren
de dood mag in
de diepten het
belonken en beloeren,
't betrouwt op u
zijn visschersnet.

En, levende of vergaande,
met luider stemme
en altegaar,
zoo roep 'het, rechtestaande,
u, zeetje een za-
lig nieuwejaar !...

Kortrijk, 27 december 1926

Guido GEZELLE

LENING OF KREDIETOPENING WELK VERSCHIL ?

Wanneer een particulier bij een kredietinstelling geld wenst te ontlenen, kan deze instelling hem de gelden ter beschikking stellen bij eenvoudige lening maar ook soms bij wijze van kredietopening.

Wij laten opmerken dat het eigenlijke handelskrediet en de lening op afbetaling (voor de aankoop van een roerend goed) evenals de leningen door particulieren toegestaan hier buiten beschouwing worden gelaten.

Lening op intrest en kredietopening zijn zeer verschillend.

Bij de eigenlijke lening op intrest wordt door een persoon genaamd "uitlener" een geldsom overhandigd aan een persoon genaamd "ontlener" mits verplichting voor deze laatste :

a) periodiek een rente te betalen aan de uitlener tegen een bepaalde rentevoet, berekend op basis van het ontleend of nog schuldig blijvend bedrag.
b) het ontleende kapitaal terug te betalen volgens overeen te komen modaliteiten.
Bij geldlening wordt dus de geldsom die er het voorwerp van uitmaakt in principe onmiddellijk en voor haar volle bedrag aan de ontlener overhandigd.

Er bestaat een zeer grote variëteit van leningen die verschillen onder meer wat betreft hun duur (leningen op korte of lange termijn), wat betreft de waarborgen **(persoonlijke en hypothecaire** leningen), wat betreft hun bestemming, maar vooral wat betreft de modaliteiten van hun terugbetaling.

Persoonlijke leningen toegestaan door kredietinstellingen hebben een korte duur, en worden terugbetaald met periodieke forfaitaire stortingen die hoofdsom, rente en lastenpercentages omvatten ; deze leningen worden normaal vastgesteld bij onderhandse akten. Zij zijn aan een strikte wettelijke reglementering onderworpen.

Hypothecaire leningen d.w.z. leningen die gewaarborgd zijn door een hypotheek op een eigendom, en die overigens gewoonlijk aangegaan worden voor de aankoop van een eigendom of het oprichten van een gebouw, hebben normaal een duur van vijf jaar tot twintig jaar. Zij worden bij notariële akte vastgesteld. Ook de hypothecaire leningen hebben een wettelijk statuut. De modaliteiten van terugbetaling van deze leningen zijn zeer gevarieerd.

Hierna een schema van de meest courante modaliteiten.

De terugbetaling kan gebeuren volgens de delgingstechniek ; de ontlener verbindt zich het ontleende kapitaal terug te betalen hetzij in één maal na het verstrijken van een bepaalde termijn, hetzij met vaste gedeelten per maand, kwartaal of jaar ; de periodiek te betalen rente wordt in deze formule berekend op het geleend kapitaal en ingeval van gedeeltelijke afbetalingen, op het schuldig gebleven saldo.

Er kan ook worden bedongen dat de terugbetaling zal gebeuren volgens de wedersamenstellingstechniek. Daarbij worden door de ontlener gedeeltelijke betalingen gedaan, doch deze worden niet onmiddellijk aangerekend op de geleende som, zodat de overeengekomen rente verder berekend wordt op het ganse bedrag van deze som. Door middel van de gedeeltelijke betalingen wordt ten voordele van de ontlener een wedersamenstellingsfonds geconstitueerd : bij het eind van het contract gebeurt normaal een compensatie tussen het geleend kapitaal en het wedersamenstellingsfonds.

Deze formule is niet zonder gevaren ; indien de ontlener failliet wordt verklaard vóór het einde van de lening, bestaat het risico dat de reeds betaalde sommen in de faling verloren gaan en de ontlener de betalingen geheel of gedeeltelijk moet herdoen.

De terugbetaling kan ook gebeuren door middel van een gemengde levensverzekering, waarvan het kapitaal uiterlijk op het einde van de leningstermijn gecompenseerd wordt met de ontleende som ; in deze formule blijft de rente eveneens berekend op basis van het ganse ontleende kapitaal.

De grote meerderheid der leningen onder meer sociale leningen worden echter afbetaald door middel van vaste periodieke stortingen die samengesteld zijn uit een deel terugbetaling van kapitaal en een deel rente gepreciseerd zijnde dat de samenstelling van het constante bedrag verandert naarmate er betalingen worden gedaan in de zin dat het deel delging geleidelijk vermeerdert en het deel rente vermindert.

Veelal wordt de terugbetaling van het schuldsaldo ook gewaarborgd door een levensverzekering afgesloten op het hoofd van de ontlener voor het geval van overlijden vóór de volledige aflossing.

De overeenkomst van **kredietopening** houdt enkel de belofte in vanwege een kredietgever om iemand krediet te verschaffen tot een bepaald bedrag, onder bepaalde vormen en tegen overeengekomen voorwaarden wat betreft rente en terugbetaling. Zij is dus als dusdanig slechts een belofte van lening.

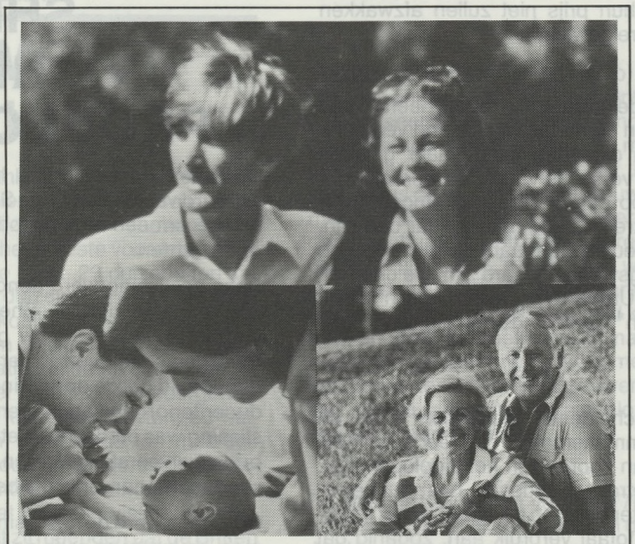
De kredietopening is een formule van kredietverstrekking die bijzonder aangepast is aan de behoeften van het zakenleven die zeer veranderlijk zijn in de tijd en ook soms een verschillende vorm van krediet vereisen : kaskrediet, discontokrediet, voorschotten voor immobilisaties, enz. De schuld van de gekrediteerde ontstaat naarmate hij krediet opneemt.

De kredietopening gaat dikwijls gepaard met een hypotheekvestiging ; deze heeft voor doel de betaling te waarborgen van de bedragen die de kredietgenieter kan verschuldigd zijn bij het beëindigen van de kredietopening.

De formule wordt door sommige hypotheekmaatschappijen aangewend voor bouwkredieten, die bij veronderstelling, slechts worden opgenomen naarmate de vordering der werken ; in de akte worden echter reeds, behoudens de verschuldigde rente, de modaliteiten bepaald van de terugbetaling van de lening nadat het krediet zal zijn opgenomen ; in deze formule neemt de kredietopening nadat ze is uitgevoerd door het verlenen van het beloofde krediet, de vorm aan van een hypothecaire lening waarvan de modaliteiten van terugbetaling identiek kunnen zijn aan deze van de gewone hypothecaire lening.

Doch op ieder ogenblik kan hij wanneer bijkomende likwiditeiten in zijn zaak voorhanden zijn, zonder formaliteiten of vergoedingen terugbetalingen doen (in tegenstelling tot de ontlener die gewoonlijk slechts vervroegd mag inkorten binnen bepaalde voorwaarden en mits betaling van een vergoeding van wederbelegging).

Sommige kredietinstellingen, bv. discontokantoren doen ook leningen aan particulieren in uitvoering van kredietopeningen ; dit geeft theoretisch de mogelijkheid aan de ontlener om na gedeeltelijke terugbetalingen, in sommige omstandigheden, de terugbetaalde sommen al of niet gedeeltelijk opnieuw op te nemen onder de dekking van de bestaande hypotheek en dus zonder kosten, hetgeen bij een gewone lening uitgesloten is.



Eén van de duizend Bank Brussel Lambert-kantoren is in uw buurt. Zijn raadgevingen en diensten kunnen u het dagelijkse leven vergemakkelijken. U bent er van harte welkom. Denk eraan.

De BBL denkt aan u...

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ENGELAND

Verleden week zijn de visprijzen in de Schotse havens, en in het bijzonder te Aberdeen, door de spoorwegenstaking en het winterweer die ook geen vervoer over land toeliet, gevoelig ineengezakt. Op donderdag bleven duizend bakken vis onverkocht en van de 7 duizend aangeboden bakken, werden er verder 3 duizend uit de verkoop getrokken en in de koelhuizen gezet voor een latere verkoop. Ook te Petershead waren de prijzen aan de zeer lage kant, en van de tien duizend bakken op dinsdag aangevoerde vis, werden er eveneens zes duizend niet uit de vaartuigen gehaald om des anderendaags te verkopen.

▲

Op Shetland brak in de tweede week van januari een oorlog uit tussen de vissers en de kopers. Daar wordt de vis in de afslag gebracht in bakken van circa 38 kgr., zijnde het equivalent van 6 stones. Gezien deze bakken die op het oog gevuld worden echter altijd 7 stones inhouden (1 stone = 6,35 kgr.) eisten de vissers dat men een bak aan 6,5 stone zou aanrekenen. De verwerkende bedrijven die de voornaamste afnemers zijn, weigerden dit echter te aanvaarden en daar de vissers niet toegaven, boycotten zij de verkoop. Het overgroot gedeelte van de vis uit de afslagen Lerwick en Scalloway moest op containers geladen worden en afgevoerd onder meer naar Aberdeen. Een poging om de standpunten te verzoenen mislukte. De vissers hebben dan beslist 6 stones voor een bak aan te rekenen, maar te zorgen, dat er geen stone overgewicht meer aanwezig is. Valt nu af te wachten of de grote kopers hun prijs niet zullen afzwakken voor dit mindere gewicht.

J. Marr & Son de grote Britse rederij heeft zo pas drie treilers van 36 meter aan IJsland verkocht. Het zijn geen diepvriestreilers maar gewone treilers die op verse vis varen. Ze worden voor het ogenblik op een werf te Hull omgebouwd. Gezien deze treilers nog maar 8 jaar oud zijn, schatten de nieuwe eigenaars dat zij zeker nog de aanpassingswerken waard zijn. De drie treilers, de "Glen Urquart", de "Glen Carron" en de "Glen Moriston" lagen sinds een tijd op in Hull.

▲

Volgens verscheidene inlichtingen heeft de gasoil konsommatiemeter, die reeds op heel wat treilers aan boord is, in het afgelopen jaar, volgens de betrokken rederijen haar nut bewezen. Deze meter geeft op elk ogenblik het individueel en het totaal verbruik aan, zodanig dat men onmiddellijk kan nagaan wat het beetje meer vlucht aan het vaartuig kost en wat de meest ekonomische snelheid is. Deze meter wordt vooral nuttig op vissersvaartuigen vanaf 450 Pk. In België werd daaraan nog niet gedokterd.

▲

Een Britse sprotvisser werd onlangs in overtreding genomen voor het binnenbrengen van een te grote bijvangst aan haring en dan nog zeer ondermaats. De vissers beweren echter dat het grote sprot was en dat men in feite slechts het onderscheid kan maken door op de buik met de vinger te wrijven omdat deze bij de sprot ruiger is. De rechtbank sprak de beide vissers vrij omdat men inderdaad, aldus de rechter, van de vissers bij een vangst van zowat twintig ton toch niet kan verwachten dat zij elke grote sprot met de vinger over de buik zouden wrijven. Van Engelse flegme gesproken.

▲

Het groot Britse verwerkings- en inlegbedrijf "Findus" heeft aan de Britse visserijvloot een verzoek gesteld om minstens duizend kits (1.260 van onze bennen) van topkwaliteit kabeljauw en schelvis aan te voeren om het bedrijf in stand te houden omdat het zich niet tot de invoer zou dienen te wenden. Deze uitdaging werd aan de Britse visserij gericht omdat er nu reeds tijdelijke werkonbekwaamheid heerst in het filiaal te Grimsby en er geruchten de ronde doen, dat Grimsby zou dienen te sluiten. Findus zal nu de faktorij te Grimsby voor nog een jaar openhouden en de Britse visserij (en IJslandse ?) de gelegenheid geven aan de uitdaging tegemoet te komen.

FRANKRIJK

Een Franse parlementair heeft bij de regering aangedrongen om de subsidiesteun bij het bouwen van nieuwe vissersvaartuigen of voor het inbouwen van nieuwe motoren, afhankelijk te maken van het feit, dat deze vaartuigen in Frankrijk dienen gebouwd en de motoren van Franse oorsprong dienen te zijn, hetgeen nu nog altijd niet het geval schijnt te zijn.

▲

De Franse eilanden St Pierre en Miquelon, die slechts enkele tientallen mijlen uit de Canadese kust liggen, blijven een twistappel tussen Frankrijk en Canada. Als Frankrijk recht heeft op een 200-mijlszone, dan moet er langs de kant van Canada een gemeenschappelijke visserijgrens getrokken worden en is verder een groot visserijgebied voor Canada verloren. Canada betwist echter het recht van deze kleine eilandjes op een 200-mijlszone en heeft onlangs aan Frankrijk één voor de Franse eilandjes eksklusieve eigen zone van 24 mijl voorgesteld. Frankrijk verlangt echter duidelijk meer of wenst anderzijds een overeenkomst te koppelen aan visserijrechten voor zijn diepzeevloot in Canadese wateren.

▲

Door het Bestuurskomité van de Interprofessionele voor Week- en Schaaldieren van de Baai Saint-Brieuc in Frankrijk werd, zoals sinds jaren, een verbod op de St.-Jacobsschelpenvangst na nieuwjaar ingelegd en wel van 1 tot 18 januari 1982. Voor het eerst sinds al die jaren namen de schelpenvissers, vooral deze uit Paimpol, dit niet en gingen op 11 januari in zee. Het werden goede vangsten en een zeer goede prijs van meer dan 90 fr. het kg. Er werd meer dan elfduizend kg. binnengebracht door de durvers, die het verbod trotseerden. Ze waren er achteraf echter aan voor hun moeite, want de vangsten werden na de verkoop aangeslagen.

▲

SHETLANDSE VISSERS RICHTEN EEN EIGEN PRODUCENTENORGANISATIE OP

De Shetlandse vissers hebben zich afgescheurd van de machtige Schotse Vissersorganisatie om een eigen producentenorganisatie op te richten.

Deze beslissing werd genomen na individuele kontaktname met de Shetlandse vissers. De voorzitter van de nieuw gestichte producentenorganisatie heeft in verband hiermede medegedeeld dat de oprichting van een eigen producentenorganisatie geen gemakkelijke beslissing was omdat de Shetlandse vissers tot de oudste en eerste leden van de Schotse Vissersproducentenorganisatie behoorden.

Nochtans werd de beslissing eensgezind genomen en kwamen zelfs negen leden aansluiten die tot geen producentenorganisatie behoorden.

Deze beslissing voor een afzonderlijke producentenorganisatie werd ingegeven door het partikulier en lokaal karakter van de Shetlandvisserij, die niet tot zijn recht kwam of kon komen in een grote en algemene producentenorganisatie die onmogelijk de visserijbelangen van allen kan dienen en dit niet alleen met betrekking tot het lokaal karakter van bepaalde visserijgemeenschappen , maar ook wegens de verscheidenheid van de visserij.

Aldus lopen de belangen van de kleine visserij, zoals de kustvisserij, uiteen met deze van de middenslagvisserij en/of de verre visserij.

Ook wat betreft de vissoort waarop men gaat, hetzij de bodemvisserij of de pelagische visserij, de tongenvisserij, de kreeftenvisserij, enz... lopen de te verdedigen belangen van vissers en reders niet evenwijdig. Ook wij hebben dit ter plaatse reeds kunnen vaststellen, dat men niet terzelfdertijd de IJslandvisserij, de middenslagvisserij, de haringvisserij en de kustvisserij met reglementen die voor mekaar gelden, kan dienen.

Dit is zeker absoluut niet mogelijk voor visserijen, die zover uit elkaar liggen en zo verscheiden als een IJslandvisserij en een kustvisserij.

De verscheidenheid komt natuurlijk duidelijker aan het licht in landen zoals onder meer bij onze zuiderburen en bij onze overburen in de Britse visserij, waar meer dan eens reeds konflikten ontstonden tussen bv. de lokale makreelvissers van Cornwall en de grote Schotse seiners, of tussen de potten- en fuikenvissers en de middenslag-bodemvisserij, en nu tussen de Shetlandvissers en de Schotse visserij, waarbij de ene groep de andere beschuldigt hun visserij en/of hun materiaal te beschadigen. Inderdaad kunnen uiteenlopende belangen moeilijk onder eenzelfde noemer teruggebracht worden zonder dat het op een bepaald ogenblik breekt. In elk geval kan men, volgens de EEG-reglementatie niemand verplichten tot één bepaalde producentenorganisatie te behoren.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

De 23 Franse eenheden en acht eenheden van de Ivoorkust die, onder de vorm van een gemengde maatschappij de tonijn bevissen onder de Ivoorkust, hebben in 1981 voor meer dan 75 duizend ton tonijn gezorgd ! Bij deze visserij wordt de helikopter gebruikt voor de opsporing van de tonijn. Voornaamste afnemers zijn de Verenigde Staten en Frankrijk.

▲

In Frankrijk kennen de nationale opvangprijzen een verhoging van 10 tot 15 % naar gelang de vissoort. Deze verhoging werd beslist na overeenkomst tussen de Franse Nationale Vereniging van Producentenorganisaties en het Nationaal Fonds voor Tussenkomst. De Franse vissers zijn echter met deze verhoging ver van tevreden omdat zij hebben aangetoond, dat de verhoging van de uitbatingslasten in het verlopen jaar 24 % bedraagt. Nochtans is deze nationale verhoging toch reeds heel wat meer dan de EEG-verhoging die, naar gelang de vissoort, van 0 tot 6 % maksimum gaat.
Onze Belgische Visserij is in dat opzicht zeer stiefmoederlijk behandeld.

▲

De vissers van Calais en omstreken hebben gedreigd de haven van Calais voor het verkeer te zullen blokkeren, zo er een gunstig gevolg gegeven wordt aan de aanvraag voor zandwinning ter hoogte van Wissant, tussen "Gris-Nez" en "Blanc-Nez" en dit over een oppervlakte van nagenoeg 20 km2 in een gebied, dat voor de kleine visserij zeer visrijk is, vooral aan tong. Ook onze kustvissers weten van de nadelige gevolgen van de zandwinningen voor de Belgische kust te spreken en hebben hierover reeds herhaaldelijk protesten en bezwaren laten horen. Echter nog nooit gehoord dat zij één of ander haven zouden gaan blokkeren. Ze zijn bij ons hiervoor te braaf.

IERLAND

In het Ierse Lough Swilly waren op het laatst van 1981 niet min dan 16 faktorijschepen uit Rusland en Oost-Duitsland, om de makreel van de Ierse Donegalvloot aan boord te nemen en te diepvriezen. De Russische diepvriezers kunnen elke dag 70 ton makreel per eenheid diepvriezen en de Oost-duitse 35 ton. De faktorijschepen uit het Oostblok waren naar Lough Swilly gekomen vanwege de zeer goede kwaliteit en de stukgrootte van de Noordwest Ierse makreel. Na het eerder mager makreelseizoen op de Engelse Cornwalkust, was de kwaliteitsmakreel van de Ierse Noordwest makreel een aangename en welkome verrassing.

▲

Wanneer de juiste aanvoercijfers van de Ierse visserijvloot over het jaar 1981 zullen bekend zijn, zal men kunnen vaststellen, dat 1981 zelfs nog beter is geworden dan de topcijfers van 144 duizend ton uit 1980. Ierland is inderdaad het enige land, dat een bijzondere EEG-voorkeurbehandeling en faciliteiten verkreeg voor de uitbouw van de visserijvloot, van de verwerkende nijverheid en de aanvoerakkomodaties. In december 1981 werd nog door de F.E.O.G.A. aan drie visverwerkende koelbedrijven voor 51 miljoen B.fr. steun toegekend.

ALLERLEI

De Alaska vlaswijting in de Stille Oceaan is zeker één van 's werelds meest waardevolle en meest voorkomende stocks die men op 20 miljoen ton schat. Deze vissoort komt in grote scholen voor op een diepte van 50 tot 125 vadem naar gelang het seizoen. Men komt vlaswijtingkoncentraties tegen in de Stille Oceaan vanaf de 40° noorderbreedte der Koreaanse kust, Noord-Japan, de Verenigde Staten, Canada, Alaska, de kusten van Siberisch-Rusland, de Bering-zee, de Zee van Okhotsk. Dat wil dus zeggen in de Noord-Pacifiek maar zowel West als Oost. De biomassa van de bevisbare stocks kan zelfs meer dan 20 miljoen ton bedragen.

▲

De Alaska-vlaswijting, naam die men geeft aan deze vissoort die men in het Noorden van de Stille Oceaan ontmoet langs de kusten van Azië en Amerika, heeft visserijen doorstaan die vanaf de zestiger jaren van 500 duizend ton tot 5,5 miljoen ton in het midden van de zeventiger jaren opliepen. En nochtans blijft het nog altijd de meest belangrijke en overvloedig aanwezige vissoort. Nadat Japan in de zestiger jaren de voornaamste aanvoerder van deze vlaswijting was, zelfs kort na 1970 oplopende tot 3 miljoen ton, kwam Rusland op de proppen voor deze zich voor zijn Siberische kust bevindende vissoort en bereikte in 1976 reeds een aanvoer van meer dan 2 miljoen ton en is nu de voornaamste aanvoerder geworden, mede omdat Japanese aanvoer verminderde. De vlaswijting behoort tot de familie van de kabeljauwachtigen.

▲

Via de C.B. (Citizens Band Radio) onze vrije radio, die onder meer in Groot-Brittannië reeds gelegaliseerd werd, zal men binnenkort vanaf boord van de vissersvaartuigen, met elkeen die thuis over een telefoon beschikt, kunnen spreken. Aldus de visser met zijn vrouw, de schipper met zijn reder of met zijn viskoper, enz... Inderdaad heeft men bij onze overburen reeds vastgesteld, dat de C.B.'s reeds hun weg vinden op de vissersvaartuigen. Voor vaartuigen dichter onder de wal, zal er wel een strijd komen met de VHF en SSB. In Amerika en Canada is de C.B. reeds een kostbaar nuttig instrument geworden aan boord, terwijl het bij onze overburen eerder een speeltuig wordt voor eindeloze konversaties die storend werken !

▲

De Haagse akkoorden van 3/11/76 in zake visserijbeleid, laten onder meer aan de partnerlanden toe, onder bepaalde voorwaarden nationale beschermende maatregelen te nemen voor de instandhouding van de vissoorten van toepassing op de visserij van de ganse Gemeenschap. De heer Woltjer van het Europees Parlement vroeg, gezien het belang van de Haagse Akkoorden of de Commissie de inhoud hiervan niet kon mededelen. De heer Thorn, voorzitter van de EGG-Commissie antwoordde hierop dat de bekendmaking niet onder de bevoegdheid van de Commissie valt en daarmee kon de heer Woltjer het stellen !

▲

In de akwakultuur heeft men met de visfarming reeds een aardig eindje weg afgelegd, zodanig dat men nu reeds tarbot en tong aan prijzen kan

VISSERIJ-OVEREENKOMSTEN VAN HET LAATSTE UUR

In de laatste weken werden er toch enigszins vorderingen gemaakt bij het afsluiten van bilaterale overeenkomsten tussen de EEG en derde landen. Aldus werd nog op 30 december de visserijovereenkomst met Canada door de tien ministers van de partnerlanden ondertekend.

Dit akkoord zal effekt hebben tot 1987, waarbij de visserij van de Gemeenschap een viskwotum krijgt, vooreerst van 14.500 ton en naderhand van 16.000 ton kabeljauwsoorten en 7.000 ton calamars.

Als tegenprestatie heeft de EEG toegestaan, dat Canada 40 duizend ton visfilets mag invoeren, bevroren of gezouten en 17 duizend ton bewerkte haring, dit alles tegen een verminderd douanetarief gaande, naar gelang de soort, van 3,7 % tot 10 %. Voornaamste voordeelhebbers voor het vissen van de kabeljauw en calamars zijn de Duitse vissers, terwijl de Britten niet te veel oplopen met deze overeenkomst omdat het vooral in Groot-Brittannië is, dat de Canadese vis zal ingevoerd worden. De Britse producentenorganisaties hebben reeds verscheidene malen bezwaren aangetekend tegen de invoer van vis uit derde landen. Zij wijten de lage visprijzen aan deze invoer.

Met Sénégal werd reeds op 15 november 1981 een bilaterale visserijovereenkomst getroffen, waar de Franse treilers de voornaamste voordeelhebbers van zijn.

Het akkoord met Noorwegen is praktisch evenseens rond, nadat Frankrijk zijn bezwaar heeft laten vallen. Het zijn hier vooral de Britse vaartuigen en meer in het bijzonder de Schotten die uit deze overeenkomst het meeste voordeel halen. Aldus zal er tot einde 1982, 29 duizend ton kabeljauwsoorten, 35 duizend ton schelvissoorten, 23 duizend ton koolvis, 12 duizend ton wijting en 25 duizend ton pladijs mogen gevist worden. Als tegenprestatie zullen de Noren de beschikking krijgen over 2.600 ton Noordergarnalen, 15 duizend ton kabeljauwsoorten, 60 duizend ton koolvis en 16 duizend ton makreel. Frankrijk had dit akkoord geweigerd te ondertekenen omdat de Britten het akkoord met de Faroë, waar heel wat Fransen vissen, geblokkeerd hadden, omdat zij meenden dat de Britten in dit akkoord niet voldoende aan hun trekken kwamen.

Inderdaad kreeg de visserij uit de Faroë volgens dit land niet voldoende toegang tot de Gemeenschapswateren, namelijk slechts 150 ton Groenlandse garnaal, en slechts 400 ton zalm, terwijl zij er jaarlijks 1.000 ton wegvisten. De Commissie te Brussel heeft ten slotte 625 ton zalm toegekend, waarmede men tot een overeenkomst kwam.

Met Spanje kwam het echter tot geen overeenkomst, omdat dit land de toezeggingen van de EEG als totaal onvoldoende aanziet. Anderzijds is deze toezegging uitsluitend gegrond op de traditionele Spaanse visserijrechten in de Gemeenschapswateren in het bijzonder in de Golf van Gasconje.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

leveren die haalbaar zijn met deze in de visafslagen. Een nieuwe konkurrent dus in het verschiet voor de visser, vooral voor een nog tamelijke verre toekomst.

▲

Op de "Fishing Industry Energy Conservation Conference" in het Amerikaanse Seattle op het laatst van vorig jaar, werd onderzocht op welke manier en bij welke middelen men in de visserij de zwaar opgelopen brandstofkosten kan drukken. Een leidinggevend motief hieromtrent was dat, zo men geen oplossing aan dit probleem kan geven, de toestand in de visserij totaal alarmerend gaat worden. In een speciaal artikel geven wij de mogelijkheden om het brandstofverbruik te verminderen. Aan onze reders dit eens indachtig te blijven.

▲

Door de stijgende energiekosten komt de visserij daar, waar de brandstof één der voornaamste kostende faktoren is, altijd meer en meer in verdrukking te staan tegenover de konkurrerende landprodukten zoals alle soorten vlees, voortkomende van runderen, zwijnen, schapen, gevogelte, enz... waarvan de produktie niet zo afhankelijk is van de energiekosten. Moesten ook deze produkten door een groter afhankelijkheid, heel wat duurder worden op de markt, dan zou de verbruiker zich meer op de vis kunnen richten, hetgeen een groter afzet zou bewerken en een groter vraag in de afslagen met kans op grotere afslagprijzen.

SENEGAL

Te Dakar, hoofdstad van Sénégal en belangrijke visserijhaven, gaat van 2 tot 8 februari een landbouw- en visserijtentoonstelling door, in het groot internationaal centrum dicht bij de vlieghaven. Verscheidene firma's die belangstelling voelen voor de eksport van hun visprodukten in de landen van West-Afrika waarin Sénégal een leidende rol speelt, zullen er een stand opzetten.

DUITSLAND

De grote Duitse rederij "Nordstar A.G." heeft in 1980 een verlies van 85 miljoen B.fr. geleden, terwijl dit voor het jaar 1981 niet beter zal zijn. De rederij wijt dit aan de lage prijzen voor de verse vis en de te ver liggende visserijzones, namelijk Canada en Groenland. Anderzijds komt er nu nog het gevaar van het Groenlands referendum om de hoek kijken, waar beslist zal worden of dit land een volledige onafhankelijke koers zal varen, totaal los van het moederland Denemarken en dus los van de EEG, waardoor eveneens de West-Duitse visserij in Groenland, waar men in 1980 nog 60 duizend ton, voornamelijk kabeljauw wegviste, in gevaar komt.

▲

De West-Duitse regering heeft beslist een steun voor 1982 aan de visserij te verlenen ten bedrage van 270 miljoen B.fr. Toch al heel wat minder dan in 1981, toen men ongeveer voor 560 miljoen B.fr. tussenkwam als steun aan de visserij. Of er na deze 270 miljoen B.fr. nog iets zal afvallen voor de Duitse visserij, moet nog afgewacht worden. Hieruit volgt dat heel wat landen op één of andere manier afzonderlijke steun verlenen aan hun visserij, niettegenstaande diskriminatie ter zake onder de partnerlanden verboden is. Bij de ene is het echter onder de vorm van een rechtstreekse tussenkomst in de brandstofaankoop, bij ons onder de vorm van energiebesparing, elders als subsidies in de modernisering, enz...

▲

De Westduitse Spoorwegen hebben 50 nieuwe koelwagens ingelegd. In deze koelwagens kunnen aan de hand van een thermostat, temperaturen tot — 20° bereikt worden. Voor het koelen wordt een systeem van droog ijs gebruikt. Tegenover deze nieuwe koelwagens zullen de Belgische koelwagens wel als ouderwetse afgedankte meelopertjes kunnen aangezien worden. Misschien zijn de thans gebezigde Duitse koelwagens waarvan er waarschijnlijk, door het inleggen van de nieuwe koelwagens, een stel uit de "vaart" zullen genomen worden, nog heel wat beter dan de onze en een bod waard. Ook in België wordt het tijd, deze te moderniseren en te vervangen naar het model der Duitse.

JAPAN

Japan dat verleden jaar nog een kwotum van 290 duizend ton mocht wegvissen in de Russische zone van de Stille Oceaan ter hoogte van Alaska en die voor 1982 een verhoging met 10 duizend ton tot 300 duizend gevraagd had, kreeg te horen, dat het zich dit jaar met 185 duizend ton zal moeten tevreden stellen, vanwege de verminderde betrokken visstand. Er wordt daar in hoofdzaak door Japan koolvis gevist. Japan heeft voor dit voorstel natuurlijk geen oren en beide landen zijn toch overeengekomen voor het houden van nieuwe besprekingen.

IJSLAND

De IJslandse minister voor de visserij, de heer Hermannsons, heeft zich beklaagd over het feit dat zoveel landen hun visverwerkende bedrijven met subsidies steunen waardoor grote konkurrentie veroorzaakt wordt aan het IJslands produkt. IJsland kan niet op dezelfde manier te werk gaan, aldus Hermannsons, omdat de visserij in dit land een hoofdbedrijvigheid vormt en dat men ergens wel een nevenbedrijfje van klein belang financieel kan gaan steunen maar niet een bedrijf dat één der voornaamste is van een land. Dit zou te kostelijk uitvallen.

▲

Volgens de IJslandse minister voor de visserij Hermannsons is de kabeljauwstock in de IJslandse wateren aan het herstellen. Vijf jaar terug, toen Engeland uit IJslandse wateren geweerd werd, bestond 25 % van de vangst nog uit jonge kabeljauw van 3 jaar en jonger. Thans is het aandeel van deze jonge kabeljauw terug gelopen tot slechts 5 % ook al vanwege een verhoging van de netmaaswijdte. Het is daarom dat Davidson, hoofd van het Nationaal IJslands Ekonomisch Instituut, voorgesteld heeft het toe te kennen vangstkwotum op te trekken tot een zeer toelaatbare 450 duizend ton.

ANGOLA

De Arabische Bank voor Ontwikkeling in Afrika heeft een eerste lening van meer dan 400 miljoen B.fr. toegestaan aan Angola voor de financiering van de eerste fase van een groot visserijprojekt. Hiermede zullen tien 14-meter visserijscheepjes gebouwd en herstellings- en aanpassingswerken aan bestaande uitgevoerd worden. Een oefenschip, een winkelschip en uitrusting zal hiermede eveneens aangeschaft worden. Verder nog transportvrachtwagens en een verwerkingsbedrijf voor het drogen van vis. Ook de Koeweit-Bank voor Arabische Ontwikkelingshulp bezorgt een lening aan Angola van ongeveer een half miljard B.fr. voor visserijprojekten, kaai- en lossingsakkomodaties en de bouw van koelkamers. Hierboven op komt dan de eigen Angolese regering met 250 miljoen B.fr. ter hulp.

INTERNATIONALE KONFERENTIE OVER SCHAAL- EN SCHELPDIEREN

De eerste grote internationale bijeenkomst over de wereldhandel in schelp- en schaaldieren zal op het eiland Yersey gehouden worden op 27 en 28 april 1982. Daar zullen vertegenwoordigers uit 20 landen samen komen, die zullen toegesproken worden door een team van leidinggevende eksperten over zes belangrijke aspekten van de handel : voortbrengst, behandeling van het produkt, marketing en promotie, farming en nieuwe bronnen. Onder de sprekers vindt men eksperten uit de Verenigde Staten, Canada, Spanje, Noorwegen, Frankrijk, Mexico, Nederland, Ierland, Indië, Groot-Brittannië en de EEG-Commissie. De snelle opgang en doorbraak van de internationale handel in betrokken produkten, heeft vele vragen doen stellen waarop men een antwoord zal geven op de konferentie. Aldus op de vragen :

1) Voor wanneer kan men verwachten, dat de garnaalfarming in Latijns Amerika en elders een invloed op de wereldhandel en prijs zal gaan uitoefenen ?

2) Wat zijn de vooruitzichten en de problemen voor invoer van betrokken produkten in de Gemeenschap ?

3) Kan de huidige stand van de gekende bronnen aan schelpvis en schaaldieren zodanig beheerd worden om de produktie minstens te behouden, zoniet te verhogen ?

4) Wat kan er ondernomen worden om de verkoop van betrokken produkten te bevorderen ?

5) Kan Indië haar huidig peil van produktie in stand houden of zelfs verhogen ?

6) Welke landen verbeteren de gezondheidsregelen terzake ?

7) Wat is de toekomst van de « krillvisserij » (nota : kleine garnaaltjes die in grote scholen ten zuiden van Australië en Argentinië naar de zuidpool toe in de Stille Oceaan voorkomen) en welke weerslag zal de « krill » hebben op de wereldmarkt ?

De Konferentie staat onder de auspiciën van de heer Arthur J. Heighway Publications, uitgevers van « Fishing News International », « Fishing Farming International » en « Fishing News ». Voor verdere inlichtingen, kontaktadres : Vivien Hill, Lunn Poly Ltd, 5 Friar Street, Carter Lane, London EC4V. Telex : 887259.