

HET VISSERIJBLAD



52e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 22 MAART 1985 - NR. 12

Restaurant 't SCHUURKE

VOORHAVENLAAN 20, (Vuurtorenwijk)
OOSTENDE - ☎ (059) 32 36 03

Naar aanleiding van het reuzesukses van vorig jaar organiseren wij dit jaar terug

Plechtige communie- en Lentefeesten

Kleine Beurs - over de Sint Petrus & Pauluskerk

Uiterst gezellig kader met een keuze uit twee gastronomische menu's.

Ambiance verzekerd met disco bar van 16 tot 20 u.

MENU

*Verse roze zalm met
jonge fijne groentjes
licht kruidensausje*

*Zeevruchtencocktail van
Oostendse garnalen
en kreeftjes*

Tomatenroomsoep

aspergeroomsoep

*Kalfsgebraad en
verschillende primeurgroenten
kleine aardappelkroketjes*

*zeeduivel met
kreeftenroomsaus
hertoginne aardappelen*

traditioneel ijslammetje

traditioneel ijslammetje

Het vieruurtje met heerlijke room en fruittaart
met koffie en aangepaste disco muziek

*Bespreek tijdig het feest voor Uw kinderen
Mogelijkheid om 's avonds deel te nemen aan een koud buffet.
Neem zo spoedig mogelijk contact met Uw tafelhouder 't Schuurke.*

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

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

In moeilijke ogenblikken kunt U op BP oliën vertrouwen.



ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.

REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE – TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588. VERANTW. UITGEVER: M. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE

het
visserijblad

Vrijdag 22 maart 1985 – Nr. 12

SOCIOLOGISCH ONDERZOEK IN DE ZEEVISSERIJ

Woord vooraf van de uitgever

In september 1984 publiceerde het L.E.I. (Landbouw-economisch Instituut) een sociologische studie van de hh. H. EVERAERT, Werkleider bij het L.E.I., en R. JANSOONE, Adjunkt-Adviseur bij de Dienst voor de Zeevisserij, aangaande een enquête onder de scheepjongens.

Mijn vader, die steeds bekommerd is geweest om het aantrekken en behouden van jongeren in de visserij, had met veel belangstelling deze studie gelezen en had vervolgens het plan opgevat om de tekst ervan via gedeeltelijke afleveringen af te drukken in Het Visserijblad, telkens met enige persoonlijke commentaar. Het was hem echter niet meer gegund, dit opzet uit te werken.

Zijn overlijden hoeft nochtans geen punt te zetten achter dit plan, dat ik immers heb overgenomen, omdat ik zelf met groeiende belangstelling heb kennis genomen van deze merkwaardige studie.

Ik ben overtuigd, dat onze lezers ook zo erover zullen denken en bijgevolg met evenveel interesse dit vlot geschreven rapport in dit en volgende nummers zullen volgen.

Wij Belgen schijnen het niet te beseffen, maar het is misschien goed om weten dat België zo ongeveer het enige land is waar regelmatig, en op een dergelijke ruime schaal, sociologische enquêtes in de visserij-sector worden ondernomen.

De reden hiervoor ligt vóór de hand: vissers vertoeven nu eenmaal weinig of niet aan de wal ... en ze op zee gaan interviewen, is vanzelfsprekend uitgesloten.

Dat een grootscheepse enquête in de visserij niettemin op een of andere manier doenbaar is, werd reeds herhaaldelijk bij ons in België bewezen.

Maar navolging heeft dit dusver niet gekregen, althans niet voor zover ons bekend. Dat betekent nu ook weer niet dat hiervoor geen belangstelling zou bestaan: naar wij vernomen hebben, zal weldra hierover een recensie gepubliceerd worden in het visserij-economisch tijdschrift F.E.N. (Fisheries Economics Newsletter) en wordt bovendien thans de laatste hand gelegd aan een Engelse vertaling van deze studie.

We laten thans de auteurs van dit werk aan het woord. We zullen het niet integraal overnemen, doch enkel die gedeelten welke, naar onze bescheiden mening, het meest interessant zijn.

Er zijn vijf hoofdstukken:

1. de identifikatie;
2. de beroepskeuze en -vorming;
3. de beroepssituatie;
4. de houding tegenover het beroep;
5. het Fonds voor scheepjongens;

Tot besluit van dit voorwoord kunnen we in ieder geval stellen dat het L.E.I., in nauwe samenwerking met de Dienst voor de Zeevisserij, goed op weg is om België een toonaangevende positie te bezorgen in deze tak van wetenschappelijk onderzoek (want sociologie is een wetenschap, en dan nog een zeer moeilijke wetenschap waarin de onderzoeker zich gemakkelijk vergaloppeert!).

Een dergelijk onderzoek wordt pas echt interessant wanneer het om de zoveel jaren nog een herhaald wordt.

En dat is precies wat bij ons wordt gedaan, hetgeen in deze studie regelmatig tot uiting komt wanneer de huidige resultaten worden vergeleken met de bevindingen van de vorige enquête.

Martine VANDENBERGHE

N.v.d.r.: In de hiernavolgende uittreksels zijn de in vette drukletter weergegeven zinsneden, bepaalde zaken waarop de **redactie** speciaal de aandacht wil trekken, hetgeen dan ook blijkt uit de eropvolgende commentaar.

INLEIDING

1. Doel

De Overheid heeft steeds begrip gehad voor de specifieke omstandigheden waarin de keuze van het vissersberoep tot stand komt en meer bepaald voor de distorsies die vaak verhinderen dat deze keuze op een vrije en verantwoorde wijze kan geschieden.

Langs diverse maatregelen werd in het verleden gestreefd naar een oplossing voor het soms vrij akute bemanningsprobleem. De belangrijkste onder hen was ongetwijfeld de oprichting, in 1971, van een Fonds voor Scheepjongens.

De bedoeling hiervan was de ontvolking in de zeevisserij tegen te gaan door aan de jonge vissers van minder dan 18 jaar oud, die minder dan 400 zeedagen tellen, een vaste bezoldiging per zeedag toe te kennen ⁽¹⁾.

Op geregelde tijdstippen werd de behoefte gevoeld om de werking van het Fonds te evalueren ⁽²⁾. Zulks gebeurde in 1972, d.i. reeds enkele maanden na zijn inwerkingtreding en andermaal in 1977, telkens op initiatief van de Dienst voor de Zeevisserij te Oostende.

Zowel bij de reders als bij de scheepjongens werd daartoe telkens een enquête verricht naar de houding ten aanzien van het beroep in het algemeen en van het Fonds voor Scheepjongens in het bijzonder.

Na meer dan 12 jaar werking (waarvan 4 jaar op niet-verplichte en 8 jaar op wettelijke basis) leek het thans andermaal aangewe-

zen de werking van het Fonds onder de loep te nemen.

Dit onderzoek, waarover hierna verslag wordt uitgebracht, werd opgezet door het Landbouw-Economisch Instituut in samenwerking met de Dienst voor de Zeevisserij.

Aan de basis lag de vragenlijst die bij de vorige onderzoeken werd gehanteerd; deze werd evenwel **grondig gewijzigd en aangevuld** zodat het thans mogelijk wordt een **nog vollediger** beeld op te hangen van de houding van bestudeerde personen.

In tegenstelling tot de vorige enquêtes, diende het onderzoek nochtans te worden beperkt tot de scheepjongens **en kon de reders-werkgeversgroep niet worden opgenomen**, ofschoon dit oorspronkelijk wel degelijk in de bedoeling lag.

Niettemin wordt gehoopt dat de houdings-analyse m.b.t. de scheepjongens zal toelaten enkele elementen aan te reiken die van belang kunnen zijn bij de beoordeling van het Fonds en bij de pogingen **om zijn werking aan te passen** aan de gewijzigde behoeften en omstandigheden.

2. Objekt

Op het ogenblik van het onderzoek waren nagenoeg 120 scheepjongens aangemonsterd. Aan de 93 onder hen, die alsdan in vaart waren, werd een schrijven gericht teneinde hun medewerking te vragen voor het onderzoek.

Nochtans konden zij, om uiteenlopende redenen, niet allen bij de ondervraging betrokken worden (op zee, intussen gestopt met varen, weigering, onvolledig ingevulde vragenlijst, enz.).

Daardoor had de analyse uiteindelijk betrekking op 73 scheepjongens, wat - op een totaal van 120 scheepjongens - ongetwijfeld als **zeer representatief** monster mag beschouwd worden.

Het afnemen van de interviews gebeurde van november 1983 tot januari 1984 in de kantoren van de Dienst voor de Zeevisserij te Oostende.

Als interviewers fungeerden een vijftal personeelsleden werkzaam hetzij op de Dienst zelf hetzij bij het Fonds voor Scheepjongens.

Zij werden op hun taak voorbereid aan de hand van een aantal richtlijnen die er toe strekten het vereiste vertrouwensklimaat te scheppen bij het afnemen van het interview, de vraagstelling op een objectieve wijze te laten verlopen en het beantwoorden van de vragen zo vlot en nauwkeurig mogelijk te laten plaatsgrijpen.

(vervolg op blz. 2)

Zoals reeds vermeld, werd uitgegaan van een schriftelijke vragenlijst. Hierin zijn, naast gesloten en open vragen, ook een aantal open-eindvragen opgenomen.

De vragen werden gegroepeerd rond volgende aspecten:

- identifikatie;
- beroepskeuze;
- beroepssituatie;
- houding tegenover het beroep;
- het Fonds voor Scheepsjongens.

Dit overzicht geeft tevens de volgorde aan die bij de rapportering van de studie zal gevolgd worden.

Daarnaast wordt er, bij de bespreking van de resultaten, naar gestreefd de variaties op het spoor te komen die genoemde aspecten vertonen t.o.v. enkele typen van schepen waarop de ondervraagde jongeren zijn tewerkgesteld⁽³⁾.

De lezers die zich verder wensen te verdiepen in de variaties van de onderzoeksresultaten volgens de thuishaven van de scheepsjongens, verwijzen wij naar bijlage 1 waarin hierover enkele markante uitkomsten werden gegroepeerd.

ONZE COMMENTAAR

1. Doel

Wat al onmiddellijk opvalt bij deze omschrijving van het doel van de studie, is het uiteraad zeer belangrijk feit dat enerzijds in de vorige enquêtes (1972 en 1976) zowel de reders als de scheepsjongens werden betrokken, en dat anderzijds in deze enquête het onderzoek werd beperkt tot de scheepsjongens. Het rapport vermeldt immers letterlijk: „In tegenstelling tot de vorige enquêtes, diende het onderzoek nochtans te worden beperkt tot de scheepsjongens en kon de reders-werkgeversgroep niet worden opgenomen, ofschoon dit oorspronkelijk wel de gelijk in de bedoeling lag”.

Dat is, op zijn zachtst gezegd, een nogal vreemde situatie. In deze zo belangrijke bemanningsproblematiek, gaat het vanzelfsprekend niet alleen om de scheepsjongen, want ook de reder speelt hierin een minstens even belangrijke rol. Wij zouden nog verder durven gaan en menen hieraan te mogen toegeven dat ook de rol die de schipper en de complete bemanning hierin spelen, heel zeker niet mag onderschat worden... en bijgevolg eveneens het voorwerp van onderzoek zou mogen uitmaken!

Een bijkomend opvallend feit is, dat men hierover nogal vaag doet, wanneer je links en rechts poogt enige nadere verklaring voor deze vreemde situatie te vinden. Hoe dan ook, wij vinden het wel jammer dat deze overigens zeer interessante studie hierdoor eigenlijk op slechts één been moet springen. Op één been gaat ook, als het moet, zou je kunnen zeggen, maar op twee benen door het leven stappen, lijkt ons toch nog steeds verkieslijk, en zeker wanneer je bovendien over zeemansbenen moet beschikken.

De auteurs stellen evenwel dat „niettemin wordt gehoopt dat de houdingsanalyse m.b.t. de scheepsjongens zal toelaten enkele elementen aan te reiken die van belang kunnen zijn bij de beoordeling van het Fonds en bij de pogingen om zijn werking aan te passen aan de gewijzigde behoeften en omstandigheden”. Uit de verdere lezing van deze studie blijkt dat, via visie en opinie van de scheepsjongens, men zich zijdelings weliswaar min of meer een beeld kan vormen van de houding van reder en bemanning in het geheel van de aangesneden problema-

tië. Maar dat neemt natuurlijk niet weg, dat wij bijzonder graag hen zelf even hadden willen horen uiteenzetten hoe zij de zaak zien. Het totaalbeeld blijft dus in elk geval onvolledig, zij het dan daarom nog niet vertekend. Al met al bevat dit éne luik, naar wij menen, wél voldoende valabele elementen om alleszins het Fonds voor Scheepsjongens (dat ten slotte slechts één van de maatregelen is aangaande het bemanningsprobleem) op een doeltreffende manier opnieuw aan te pakken en weer wat op te frissen. Want wat er nu nog van over blijft, is gewoonweg een lachertje geworden.

2. Objekt

Van belang is hier alleszins het feit dat, op de 120 alsdan aangemonsterde scheepsjongens, niet minder dan 73 reël konden betrokken worden in deze enquête. Dat is liefst 61% van het volledig varende scheepsjongensbestand op dat ogenblik. Met recht en reden mogen de auteurs hierbij onderstrepen dat dit „ongetwijfeld als een zeer representatief monster mag beschouwd worden”. Als je dan bijvoorbeeld bedenkt dat onlangs nog in Nederland een zeer serieuze enquête werd gepubliceerd over een aantal actuele opvattingen en gedragingen van het Nederlands volk (ruim veertien miljoen mensen)... en dat dit dan gebaseerd is op wel geteld... 1.200 ondervraagde personen! (welk percentage dit moet voorstellen, durven wij hierbij niet vermelden).

Belangrijk is ook wel de ernst en degelijkheid waarmee de interviewers werden uitgekoken en vervolgens op hun taak voorbereid.

En, last but not least, de vragenlijst zelf lijkt ook zeer ernstig te zijn opgevat. Allemaal dus waarborgen voor het tot stand komen en uitvoeren van een enquête waarvan achteraf de bevindingen voldoende geloofwaardig kunnen overkomen bij overheids- en bedrijfsverantwoordelijken die eruit hun conclusies kunnen trekken.

(volgende aflevering: „Identifikatie”)

(1) Sedert 1-1-1980 bedraagt deze 513 fr. netto per zeedag;

(2) Zie hiervoor:

a) „Rapport over het bemanningsprobleem in de Belgische Zeevisserij”, Westvlaams Economisch Studie-bureau. In opdracht van Ministerie van Landbouw (Dienst voor de Zeevisserij), 1972;

b) Monique Tanghe: „Enquête bij reders en scheepsjongens in de Belgische Zeevisserij”, Ministerie van Landbouw, Dienst voor de Zeevisserij, 1976-1977.

(3) In verband met deze scheepstypes dient opgemerkt dat - via het type vaartuig - gepoogd wordt, m.b.t. de scheepsjongens, de aard van de beoefende visserij (en meteen dus ook het specifiek werkmiddel) aan te duiden: nl. de plankvisserij (of bordvisserij), de bokkvisserij (of boomkorre-visserij) en de garnaalvisserij.

De niet-ingewijde lezer late zich niet misleiden door de term „garnaalvisserij”: hiermede wordt bedoeld „de kleine kustvisserij”, bestaande uit zgn. „garnaal-scheepjes”, die echter niet voortdurend en uitsluitend op garnaal vissen, doch in de praktijk zeer polyvalent zijn en zich even goed (en met behoorlijk succes) toelagen - uiterzaard zeer seizoengebonden - op tongvisserij en haringvisserij, met steeds die ene konstante: een beperkte aktieradius en dus zeer grote reizen van meestal slechts één dag (of nacht).

ONGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

☆ Bij het winden van de korre aan boord van de N.723 „Pallietier” hoorde men een abnormaal geluid en verminderde het toerental van de motor. Bij een onderzoek zag men een zwarte tros drijven aan bakboord. Na vergeefse pogingen om de tros los te krijgen werden deze afgesneden ter hoogte van de waterlijn. Nadat de schroef enkele keren op vooruit en achteruit was ingeschakeld was het vaartuig voldoende wendbaar om de visserij verder te bedrijven. Terug in de thuishaven werd het vaartuig op de kuisbank geplaatst en werd de resterende tros verwijderd. Er werd geen schade opgelopen.

☆ Tijdens de visserij voelde men aan boord van de Z.509 „Telstar” een hevige schok in het achterschip. Men vermoedde dat het vaartuig op een zich onder water bevindend voorwerp had gestoten. De hevige trillingen bleven aanhouden maar niettemin werd de visserij nog enige tijd verder gezet. Uiteindelijk werd de visserij toch gestaakt en koers gezet naar de thuishaven waar een onderzoek uitwees dat twee bladen van de schroef beschadigd waren.

☆ Tijdens het afmeren in de haven van Great Yarmouth werd de Z.289 gegrepen door het tij en kwam terecht tegen de bakboordzijde van de Duitse coaster „Medina W”. Hierbij liep het Duitse vaartuig lichte averij op. Na de visserij te hebben bedreven werd koers gezet naar de thuishaven maar tijdens de reis hoorde men kloppen in het achterschip. In de thuishaven werd een onderzoek doorgevoerd maar er werd geen schade vastgesteld aan de schroef.

☆ In de haven van Grimsby werd door de O.231 „St. Carolus” averij berokkend aan het aldaar gemeerde vissersvaartuig GY.620 „White Bank”. De feiten deden zich voor toen het Oostendse vissersvaartuig aan het manoeuvreren was om af te meren nabij de ijsfabriek.

☆ In de baai van St. Ives werd de O.127 opgeroepen door de schipper van de O.499 die wisselstukken vroeg voor een defecte lucht-compressor. Tijdens het langzij komen veroorzaakte de O.499 schade aan de verschansing van de O.127 die werd ingedeukt.

☆ Tijdens de visserij werd de Z.80 „Silverpit” verrast door een felle storm. Door het voortdurend stuiten op het water werd op een bepaald moment de sweeppanthe van de radio afgerukt en verdween in zee. Omdat de storm bieef aanhouden werd koers gezet naar de Watergate Bay waar voor anker werd gekomen. Op een bepaald moment is het anker evenwel beginnen dreggen. Er werd nog enige tijd gewacht om te zien of het anker weer zou grijpen maar toen dit niet het geval bleek werd gewonnen. Toen bleek dat het anker verdwenen was, vermoedelijk door het doorbreken van de anker-sluiting. In afwachting van beter weer werd dan maar ter plaatse gebleven waarop terug werd afgevaaren naar de visgronden.

Evolutie van de vissersvloot in 1984

NUMERIEKE STERKTE HANDHAFT ZICH MAAR TONNENMAAT EN DRIJFKRACHT STIJGEN

Volgens een zo pas verschenen rapport over de evolutie van de vissersvloot in 1984 - uitgegeven door het Ministerie van Verkeerswezen - blijft de numerieke sterkte van de vissersvloot nagenoeg dezelfde als in 1983 maar daarentegen zijn zowel de totale tonnenmaat als de drijfkraft van de motoren aanzienlijk gestegen.

In de loop van 1984 werden acht eenheden aan de vloot toegevoegd terwijl er zeven aan onttrokken werden. Dat heeft voor gevolg dat de totale sterkte van de vissersvloot thans op 202 is vastgelegd tegenover 201 eenheden op 31 december 1983. Met andere woorden, de numerieke sterkte van de vloot is met één eenheid toegenomen en daarmee werd de bijna voortdurende terugval van de vloot tijdens de jongste twintig jaar afgeremd.

Voor wat de aanwinsten betreffen kwamen acht eenheden de vloot vervoegen en dat zijn met name de O.137 „Twilight”, de Z.67 „Rubens”, de Z.78 „Vertrouwen”, de Z.80 „Silverpit”, de Z.121 „Barentssee”, de N.49 „Erna” en e N.52 „Kottens II”.

Bovendien werd een vaartuig aangekocht in het buitenland, nl. de Z.56 „Orka”. Vijf van die acht eenheden vervoegde de Zeebrugse vloot, twee versterkte de Nieuwpoortse vloot en de Oostendse vloot werd slechts met één vaartuig uitgebreid.

Daarentegen verloor de vloot zeven vissersvaartuigen, met name zes door schrapping van de officiële lijst der vissersvaartuigen en één door vergaan.

De zes geschrapte eenheden zijn de O.313, de O.315, de Z.34, de Z.176, de Z.331 en de Z.418. Het vaartuig dat verging was de Z.424 „Zeepaard” waarbij vijf slachtoffer te betreuren vielen.

VERGELIJKING VAN DE NUMERIEKE BELANGRIJKHEID IN 1983 MET DEZE VAN 1984

Scheepsklasse	Toestand op		Verschil op 31.12.1984
	31.12.1983	31.12.1984	
I	25	26	+1
II	52	56	+4
III	86	80	-6
IV	36	38	+2
V	2	2	-
Totaal:	201	202	+1

Volgens de indeling per thuishaven doet de statistiek zich als volgt voor:

Scheepsklasse	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge	TOTAAL
I	17	2	6	1	26
II	18	27	11	-	56
III	26	43	11	-	80
IV	9	26	2	1	38
V	2	-	-	-	2
Totaal:	72	98	30	2	202

Interessant is het tevens onderstaand de evolutie van de vloot weer te geven sedert de na-oorlogse periode met de opvallende vaststelling dat, sedert 1946, de numerieke sterkte van de vloot meer dan gehalveerd is. Onderstaand dus deze tabel:

Jaar	Scheepsklassen (indeling volgens E.P.K.)							TOTAAL
	I	II	III	IV	V	VI		
	-80 E.P.K.	80-119 E.P.K.	120-239 E.P.K.	240-349 E.P.K.	350-499 E.P.K.	vanaf 500 E.P.K.	+ 439 I.P.K.	
1938	236	85	123	43	2	5	16	510
1939	201	82	127	45	2	3	14	474
1941	212	5	-	-	-	-	-	217
1942	271	19	-	-	-	-	-	290
1943	271	40	12	-	-	-	-	323
1944	247	45	16	-	-	-	-	308
1945	269	61	58	10	-	-	1	399
1946	250	72	108	35	1	-	13	479
1947	226	78	112	43	7	-	18	484
1948	210	79	113	51	10	-	18	481
1949	187	81	115	51	8	-	19	461
1950	177	78	119	53	8	-	9	444
1951	164	72	122	50	10	2	7	427
1952	160	73	121	49	12	2	6	423
1953	152	73	116	46	13	4	6	410
1954	151	74	123	47	15	4	7	421
1955	147	75	132	49	18	4	5	430
1956	132	82	133	62	18	5	5	437
1957	134	72	143	66	18	7	6	446
1958	130	72	144	68	18	7	6	445
1959	116	74	146	66	20	7	4	433
1960	103	73	142	64	22	11	4	419
1961	97	72	147	61	21	13	5	416
1962	84	66	145	61	22	16	4	398
1963	75	64	150	70	20	16	1	396
1964	57	57	153	77	24	20	-	388
1965	47	51	150	85	29	21	-	383
1966	38	43	137	88	40	23	-	369
1967	29	37	130	86	48	28	-	358
1968	22	34	124	83	60	33	-	356
1969	14	30	113	81	67	33	-	338
1970	10	23	112	81	69	37	-	332

Jaar	Scheepsklassen (indeling volgens B.T.)					TOTAAL
	I -35 Bt.	II 35-70 Bt.	III 70-180 Bt.	IV 180-400 Bt.	V 400-1.000 Bt.	
1971	65	90	134	10	3	302
1972	56	85	130	10	3	284
1973	46	79	130	10	3	268
1974	42	73	135	16	2	268
1975	37	67	129	20	2	255
1976	35	66	129	21	2	253
1977	30	60	106	21	2	219
1978	29	60	104	21	2	216
1979	27	55	100	21	2	205
1980	27	53	102	24	2	208
1981	26	52	96	29	2	205
1982	25	51	93	32	2	203
1983	25	52	86	36	2	201
1984	26	56	80	38	2	202

EVOLUTIE VAN DE TONNENMAAT

Volgens het rapport van het Ministerie van Verkeerswezen is de totale tonnenmaat van de vissersvloot met 134 ton gestegen in vergelijking met de toestand in 1983.

Er werd in totaal 1.253 ton aanwinst geboekt door enerzijds het in de vaart komen van zeven nieuwe eenheden en anderzijds de aankoop van een vaartuig in het buitenland. De totale tonnage van de zeven nieuwe eenheden bedroeg 1.201 ton terwijl het aangekochte vaartuig een toename van 52 ton inhield.

(vervolg op blz. 4)

Anderzijds werd er 1.119 ton verloren door de schrapping van zes eenheden die samen 1.24 ton vertegenwoordigden en het verlies van een vaartuig dat 95 ton mat.

Onderstaand een vergelijkende tabel nopens de toestand 1983-1984.

Scheeps-klasse	Toestand op		Verschil op 31.12.1984	Gemiddelde B.T. p/vaartuig	Gemiddelde P.K. per B.T.
	31.12.1983	31.12.1984			
I	690	713	+ 23	27,42	5,97
II	2.614	2.873	+ 259	51,30	4,33
III	9.907	9.230	- 677	115,37	3,96
IV	8.102	8.631	+ 529	227,13	4,48
V	969	969	-	484,50	2,63
Totaal:	22.282	22.416	+ 134	110,97	4,21

Wanneer men de tonnenmaat van de vissersvloot beschouwt, stelt men vast dat Zeebrugge nog steeds de eerste plaats inneemt met 12.576 ton of 56,10 th van de totaliteit. Oostende komt op de tweede plaats met 7.209 ton of 32,16 th van de totale tonnenmaat; vervolgens komt Nieuwpoort met 2.391 ton of 10,67 th en tenslotte is er Blankenberge met amper 240 ton of 1,07 th van de totaliteit.

Indeling van de tonnenmaat volgens thuishaven:

Scheepsklasse	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge
I	469	62	153	29
II	865	1.395	613	-
III	2.792	5.302	1.136	-
IV	2.114	5.817	489	211
V	969	-	-	-
Totaal:	7.209	12.576	2.391	240
% :	32,16	56,10	10,67	1,07

EVOLUTIE VAN DE DRIJFKRACHT

De evolutie van het motorvermogen deed zich in 1984 als volgt voor:

- door het in bedrijf nemen van zeven nieuwe vaartuigen werd een aanwinst van 5.115 PK geboekt terwijl, door de vervanging van oude door nieuwe motor ook al een verhoging van 217 PK werd opgetekend. Daarnaast was er nog de aankoop van een vaartuig in het buitenland waardoor andermaal een winst van 275 PK werd geboekt. In totaal betekent dat dus een verhoging van de drijfkraft met 5.607 PK.

Daarentegen werd een verlies aan PK opgetekend van 3.859. Dat kwam door de schrapping van 6 eenheden (3.410 PK), het inbouwen van een andere motor of verbouwwerken (74 PK) en het vergaan van een vaartuig (375 PK).

Vergeleken met 1983 is de drijfkraft van de vissersvloot derhalve toegenomen met 1.748 PK.

Vergelijkende tabel 1983-1984:

Scheeps-klasse	Toestand op		Verschil op 31.12.1984	Gemidd. P.K. p/vaartuig	
	31.12.83	31.12.84		1983	1984
I	4.025	4.260	+ 235	161,00	163,85
II	11.220	12.457	+ 1.237	215,76	222,45
III	39.422	36.548	- 2.874	458,39	456,85
IV	35.567	38.717	+ 3.150	987,97	1.018,87
V	2.550	2.550	-	1.275,00	1.275,00
Totaal:	92.784	94.532	+ 1.748	461,61	467,98

De Zeebrugse vloot totaliseert 56.398 P.K. of 59,66% van de drijfkraft van de ganse Belgische zeevissersvloot, gevolgd door deze van Oostende met 27.318 P.K. of 28,90%, deze van Nieuwpoort met 9.781 P.K. of 10,35% en tenslotte deze van Blankenberge met 1.035 P.K. of 1,09%.

Vergeleken met de toestand in 1983 boeken de havens Zeebrugge en Nieuwpoort een vermeerdering van respectievelijk 1.700 en 620 P.K., Blankenberge blijft status-quo, terwijl de haven Oostende een verlies boekt van 572 P.K.

Indeling van de drijfkraft (aantal P.K.) volgens de haven van inschrijving.

Scheepsklasse	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge
I	2.700	330	1.095	135
II	3.655	6.381	2.421	-
III	10.523	21.960	4.065	-
IV	7.890	27.727	2.200	900
V	2.550	-	-	-
Totaal:	27.318	56.398	9.781	1.035
% :	28,90	59,66	10,35	1,09

Aangaande de drijfkraft kan nog gezegd worden dat het merendeel van de scheepsmotoren van buitenlandse constructie is. Inderdaad, van de 202 schepen zijn er 127 of 62,87 th uitgerust met een in het buitenland vervaardigde motor en slechts 75 vaartuigen of 37,13 th worden voortgestuwd door een motor van Belgisch fabrikaat.

OUDERDOM VAN SCHEEPSROMPEN EN MOTOREN

De ouderdom van de scheepsrompen schommelt tussen 1 jaar en 55 jaar. Nochtans hebben 178 of 88,07 th der scheepsrompen de dertigjarige ouderdom niet overschreden. De 202 rompen zijn in totaal 3.980 jaar oud, hetgeen betekent dat de gemiddelde ouderdom van de scheepsrompen dient bepaald op 19 jaar en 2 maanden. In 1983 bedroeg de gemiddelde ouderdom van de rompen 19 jaar en 6 maanden.

Volgens de indeling der scheepsklassen krijgt men onderstaande tabel:

Klasse I : 26 rompen, totaal 787 jaar oud, gemiddeld 30 j. en 3 m.
 Klasse II : 56 rompen, totaal 1.354 jaar oud, gemiddeld 24 j. en 2 m.
 Klasse III : 80 rompen, totaal 1.381 jaar oud, gemiddeld 17 j. en 3 m.
 Klasse IV : 38 rompen, totaal 399 jaar oud, gemiddeld 10 j. en 6 m.
 Klasse V : 2 rompen, totaal 59 jaar oud, gemiddeld 29 j. en 6 m.

De ouderdom van de 202 motoren schommelt tussen 1 jaar en 44 jaar, maar slechts 20 of 9,93 th zijn ouder dan 25 jaar. De 202 motoren totaliseren 3.052 jaar hetzij gemiddeld 15 jaar en 1 maand. In 1983 bedroeg de gemiddelde ouderdom der motoren 14 jaar en 9 maanden.

De indeling van de gemiddelde ouderdom der voortstuwmachines volgens de scheepsklassen, geeft volgende uitslagen:

Klasse I : 26 motoren zijn 438 jaar oud, d.i. gemiddeld 16 j. en 1 m.
 Klasse II : 56 motoren zijn 1.038 jaar oud, d.i. gemiddeld 18 j. en 6 m.
 Klasse III : 80 motoren zijn 1.217 jaar oud, d.i. gemiddeld 15 j. en 2 m.
 Klasse IV : 38 motoren zijn 318 jaar oud, d.i. gemiddeld 8 j. en 4 m.
 Klasse V : 2 motoren zijn 41 jaar oud, d.i. gemiddeld 20 j. en 6 m.

SCHELDEVISSERIJVLOOT

NUMERIEKE BELANGRIJKHEID

Einde 1984 bestond de Scheldevisserijvloot uit 10 motorschepen waaronder 8 „Motorkotters” en 2 „Klipperaken”.

Einde 1983 telde de Scheldenvloot 11 motorvaartuigen.

In 1984 behoorde de Scheldenvloot tot 4 thuishavens, t.w. Boekhoute, Kieldrecht, Antwerpen en Rupelmonde.

De indeling van het aantal schepen volgens hun thuisplaatsen is de volgende:

Te Boekhoute : 4 „Motorkotters”
 Te Kieldrecht : 2 „Klipperaken”
 Te Antwerpen : 3 „Motorkotters”
 Te Rupelmonde : 1 „Motorkotter”

DRIJFKRACHT

De 10 vissersvaartuigen ontwikkelen in totaal 1.928 P.K. wat 320 minder is dan in 1983.

Dit is gemiddeld 192,80 P.K. per schip.

TONNENMAAT

In 1984 verminderde de brutotonnenmaat van de Scheldenvloot met 60 B.T. Het totaal is nu 375 B.T. met als gemiddelde per schip 37,50 B.T.

BEMANNINGEN

Einde 1984 waren er 10 vaartuigen bemand. In totaal waren er 21 vissers aangemonsterd, hetzij gemiddeld 2,10 per schip.

Onder de vissers telde men 3 schippers-motoristen, 7 schippers, 6 matrozen, 1 motorist, 2 lichtmatrozen en 2 jongens.

PASTER PYPE EN ZIJN TIJD 1854-1926

DEEL VIII

Kabeljauwen aan 30 centiemmen

De visscherij is hier zoo geschikt, dat 's avonds ten 7 uren door geheel Lofoten tot den laatsten visch toe geteld is en de getallen overgetelegrapheerd zijn in al de plaatsjes en naar het vaste land; alsook het getal levers en kijden in hectoliters en de prijzen van alles... de prijzen! Eene schoone grote kabeljauw kost hier 20 centiemmen! Goedkoop en is niet gezien... en zoo is het hier met den kabeljauw. Ze pekken (haken) hem met den hoek dwars door zijn lijf, sleuren en scheuren, gooien hem op hoopen in den grond van den boot, stampen erop. In het naar huis zeilen wordt de visch gegut en de hoofden afgedaan. Aan den wal wordt hij op hoopen gegooid in den sneeuw, dan met schoppen op sleden geladen en naar de drogerijen gedaan.

De droogerijen

Deze droogerijen zijn doodeenvoudig. Staken op de klippen gepland, al boven verbonden. Over die verbinding schuiven dwarspersen. De kabeljauw wordt gekoppeld steert en steert en zoo over die dwarsbalken gehangen, dicht bijeen. Zoo droogt hij, spijs 3 voet sneeuw die er op en er onder ligt. Zulke droogerijen staan op elke hoek, kanten en zijden van Reine. Tegen dat de visscherij gedaan is, hangt er zeker in Reine alleen eene groote scheepslading visch. Beeld U in.

Wij hadden 300 stuks en waren niet de hoogste. Welke een hoop visch brengen die 300 booten 's avonds niet samen, en de visscherij is nog niet ten volle in gang. Want dit jaar is de visch zoo traag om op de kust te komen.

Hoe men kabeljauw vischt

De visscher hier schrijft het toe aan den Noorderwind die den stroom van water belet op de kusten te komen. De net-visscher zet 30 netten. Daarin moet hij 400 à 500 kabeljauwen hebben, in volle seizoen. Ieder net is 16 vadem (1 vadem = 1m83) lang en 4 hoog. Onder het net komen 7 of 9 stenen, al boven 12 glazen boeitjes. Deze netten worden gevischt en in alles bewerkt juist gelijk de haringnetten en ook op dezelfde wijze geboeid.

Het kabeljauwgaarn (netten) staat vast op den grond naar den visch te wachten en hem den weg af te spannen. Jammer dat die schoone visch niet in Oostendse handen is om wel bewerkt te worden. Nu ik mag geen kwaad spreken van de Noorsche visschers. 't Zijn waarlijk brave, beleefde menschen waarmede wij als broeders overeenkomen en klappen en vertellen... 't Is jammer dat wij

elkaar niet verstaan... voor verre 't grootste deel ten minste.

Ingesneeuwd en geen borreltje

Tweemaal als wij in zee geweest waren, waren wij letterlijk ingesneeuwd. Met een plat spaan schepten de visschers den sneeuw uit hunnen boot en van Louis en van mij, zij vaagden hem af met zoo eenen Engelschen beesem. Het speet ons dat er in Reine geen middel was om ievers eenen bottel van iets of wats te koop en om die arme duivels een smaakje te geven... maar niets... noch genever, noch bier... niets dan „Brus”, en Brus is water op bottels getrokken, onze sifons.

Onze logist

Waar zijt gij gelogeed zult gij vragen, op dat eiland waar noch herberg noch hotel is? Wel, als wij van den boot stapten, zijn wij recht met pakken en malen naar het eenigste groot huis gegaan dat daar stond... geklopt... en logist gevraagd. De dochter kon wat engelsch en zoo gerochten wij ten rechte... en wel... ja zoowel dat den man den vrijdagavond ('s avonds vóór dat wij Reine verlaten moesten), een bal gegeven heeft ter onzer eere, met dokter, apotheker, Luteriaanse pastoor, enz.

Wij zijn den Zaterdag ingescheept voor Henningsvoer, eene plaats 27 mijlen meer Noord. 't Is daar dat mijn brief U en de vrienden van Oostende zal toegezonden worden.

Uw toegenegen,
H. Pype

DE TERUGKOMST TE OOSTENDE

Maandag 4 maart 1897, kwam de Aviso „VILLE D'ANVERS” onder bevel van Kapitein M. De Roo, met aan boord Paster Pype, uit de Lofoten te Oostende terug.

In „Le carillon” van 10 maart 1897 las men:

La Mission Belge

„Nous apprenons que M. l'abbé Pype, aumonier à bord de l'Aviso „VILLE D'ANVERS” et M. De Roo sont rentrés lundi de leur voyage aux Iles Lofoten où ils étaient allés se rendre compte de la façon dont on y procède à la pêche de la morue”.

Belgische Zending

„We vernemen dat E.H. Pype, aalmoezenier aan boord van de Aviso „VILLE D'ANVERS” en M. De Roo, maandag zijn teruggekomen van hun reis naar de Lofoten eilanden, waar zij de kabeljauwvisserij hebben bestudeerd”.

Paster Pype, de aalmoezenier van de vissers, die een zeer diepe studie maakte over alle vraagstukken, die met de visserij in verband staan, had de Oostendse reders (na zijn studiereis op de Lofoten) aangezet om in de nabijheid van de Lofoten de visrijke gronden op te sporen die zij nodig hadden om in hun hoge uitbatingskosten te kunnen voorzien.

De vangst van kabeljauw was er zeer vruchtbaar. Tal van schepen werden er heen gezonden met de opdracht er de moluwe te bereiden zoals de Oostendenaars het vroeger gedaan hebben.

Van dan af is de Oostendse moluwe weer vermaard geworden. Het blijkt dat ze reeds in de 18e eeuw bekend was en dat onze vissers die men toen de „morutiers” noemde, de vruchtbare wateren rond de Lofoten kenden. Deze „Vlaamse Morutiers” zijn ten allen tijde vastberaden en ondernemende mannen geweest.

(Vervolg volgende week)

Archief E. Vanalderweireldt
bewerkt door
Martine Vandenberghe.

Niets van deze tekst of foto's
mag overgenomen worden
zonder schriftelijke toelating
van de uitgeefster.



Het splitsen van touwwerk.

DE BRANDSTOFFPRIJZEN IN DE ZEEVISSERIJ

Door de hr. Van In, lid van de Belgische Senaat werd een vraag gesteld in verband met de hoge brandstofprijzen in de zeevisserij. Hierop werd door het betrokken departement geantwoord. Vraag en antwoord geven wij hieronder in zijn geheel weer:

De heer van In. - In 1983 werd berekend dat 10 frank per liter gasolie het maximum was om aan de toen geldende omstandigheden een rendabele uitbating van een vissersvaartuig te verzekeren. Op dit ogenblik bedraagt die prijs bijna 17 frank per liter.

Op die manier worden alle inspanningen die werden gedaan om het rendement van de vissersvloot op te drijven op losse schroeven gezet. Overigens zien wij dat steeds meer reders Engelse havens verkiezen niet alleen om zich te bevoorraden maar ook om hun vangst aan de man te brengen. Wij vragen dan ook dringend maatregelen om aan de huidige situatie te verhelpen.

Mevr. D'Hondt-Van Opdenbosch, staatssecretaris voor posterijen, telegrafie en telefonie. - Namens staatssecretaris De Keersmaecker deel ik mee dat de gemiddelde prijs voor gasolie in 1984, 12 frank per liter bedroeg. Ingevolge de hoge dollarkoers liep die prijs tijdens de eerste maanden van 1985 op tot ongeveer 15 frank. Deze stijging mag niet als representatief voor de gemiddelde kostprijs worden aanzien. Overigens waren de vangsten van de bomkorvaartuigen tijdens de voorbije periode zeer goed. Ik ben er mij van bewust dat die vangsten zullen afnemen en dat er zich in de komende periode problemen zullen voordoen inzake rendabiliteit van bepaalde rederijen. Ik blijf dan ook het probleem van zeer nabij volgen.

Het prijsverschil met het Verenigd Koninkrijk is ondertussen reeds teruggelopen tot circa 1 frank per liter.

Inzake de gasolieprijzen wordt al jaren een aangepast beleid gevoerd. Het gaat om een structureel probleem en de oplossing ervoor moet gezocht worden in een verminderd verbruik. Daarom heb ik een P.K.-beperking per vaartuig ingevoerd, verleen ik een tegemoetkoming van één derde bij elke energiebesparende investering in de visserij en steun ik elk onderzoeksproject dat tot een structurele energiebesparing leidt.

Tot daar het antwoord.

Zoals gewoonlijk draait men in het antwoord rond de pot. Men daalt de prijzen (gemiddelde prijs van 1984, de hoge dollarkoers en het feit dat het om een structureel probleem gaat). De visser kan het hiermede stellen. Wijzelf beloven mevr. D'Hondt en de hr. Keersmaecker om hierover eens uitgebreid op terug te komen en zullen dan het betrokken departement voorstellen ook eens een rampenfonds voor de visserij op te richten. Als dit elders het geval is, zien we niet in waarom dit ook geen toepassing zou mogen krijgen in de visserij.

JAPAN

■ Een recente studie ondernomen in Japan heeft uitgewezen dat de Japanner 32% gerechten eet op basis van vis, 29% gerechten op basis van vlees en 39% op basis van andere levensmiddelen. Japan is ook het land met het hoogste visverbruik per hoofd en met ... één der kleinste statistieken aan hart- en bloedvatenziekten.

KIEKENKAARTING VRIJE VISSERIJSSCHOOL „PASTER PYPE”

Na het overdonderend succes van vorig jaar richt het verjongd en actief lerarenkorps van de Vrije Visserijsschool „Paster Pype” een tweede kiekenkaarting in.

Dit gebeurt op vrijdag 29 maart a.s. om 20 uur in de lokalen van de Vrije Visserijsschool „Paster Pype”, Stuiverstraat 108 te Oostende. (Ingang V.T.I.).

Inleg 50 fr., iedereen is welkom! De opbrengst gaat integraal naar de goede schoolwerking.

NOORWEGEN

■ In Noorwegen was 1984 een recordjaar wat de aanvoer van garnaal betreft, namelijk 82 duizend ton tegenover 75 duizend ton in 1983. Hiermede komt de aanvoerwaarde van de garnaal dicht in de buurt van deze van de kabeljauw en van de zalm. Nochtans had men in Noorwegen gevreesd dat 1984 geen al te best garnalenjaar zou gegeven hebben omdat de vangsten in 1983 (75.000 ton) reeds uitzonderlijk goed en hoog lagen. Een vrees dat er toen aan overbevissing gedaan werd, is dus niet bewaarheid geworden. Inderdaad heeft men reeds meermalen vastgesteld dat, wat de garnaal betreft, men zich moeilijk aan voorspellingen kan wagen. Als men meent dat alles snor zit voor een goed garnalenjaar of omgekeerd, komt men nog al dikwijls bedrogen uit.

VRAAGBAAK: HET LOGBOEK

Deze week zijn er geen nieuwe vragen meer binnengekomen in verband met het correct invullen van de logboeken. Waarschijnlijk heeft het ieder schipper te druk met het vervullen van al dat schriftwerk op zee.

We zijn dan maar eens ons licht gaan opsteken bij de dienst voor de Zeevisserij om te weten te komen of het huiswerk van onze mensen wel goed gemaakt is.

Wel, onze eerste indruk was dat die mannen van het Ministerie aan het verdrinken zijn in de papierberg van documenten die ze één voor één moeten controleren, verbeteren, berekenen, enz... En daar komt geen einde aan, die papiermolen blijft nu jaren draaien! Nu, veel medelijden hebben we niet, elk zijn stiel!

Wat het invullen van de logboeken betreft blijkt men op de dienst voor de Zeevisserij tevreden te zijn. Het werk van de schippers is goed gedaan, de meeste logboeken zouden goed ingevuld zijn. Natuurlijk zit er nog hier en daar wel een foutje in maar algemeen gezien zijn ze tevreden van het geleverd werk.

We hebben ze dan gevraagd naar de meest courante fouten. Hier volgen ze zoals ze ons werden opgegeven:

1. Verscheidene schippers waren iets te actief en vulden 2 aanlandingsverklaringen in nl. een eerste onder de dikke zwarte lijn, waar de som werd gemaakt van al de op zee geraamde vangsten en ten tweede het speciale aangifteformulier van aanvoer achteraan in het logboek waar het juiste aantal bennen na weging werd opgeschreven. Het is zeker een misverstand dat er 2 aanlandingsverklaringen per reis moeten opgemaakt worden.

De aangifte van aanvoer achteraan het logboek moet nooit worden ingevuld door Belgische schippers. Van de schipper wordt niet verwacht dat hij de som maakt van zijn vangstramingen. Op de aangifte van aanvoer onder de dikke zwarte lijn van het logboekblad wordt het juiste aantal bennen, per aanbiedingsvorm (HEEL, GESTRIPT, GEKOPT) en per beschermde soort, na lossen en wegen opgeschreven.

2. Men vergeet al eens het gewicht per éénheid (ben) op te geven, zowel in het logboekgedeelte boven de dikke zwarte lijn (ramingen in levend ge-

wicht) als in het aanvoergedeelte onder de dikke zwarte lijn (50 kg aanvoergewicht).

3. Alleen de beschermde soorten die zijn opgenomen in de lijst bladzijde 11 van de instructies van het logboek moeten in de aanvoeraangifte en in het logboekgedeelte worden vermeld. Bij het invullen v.d. soortnamen of codes in de blancokolommen moet men zich houden aan de officiële benaming of code. Terloops weze opgemerkt dat de schar tong (MEG), de officiële naam is voor Schotse schol. In het logboek schrijft men de vangstramingen van mooie meiden onder de naam heek of code HKE.

4. Enkele schippers vergeten het statistisch vak mede te delen. Onder de positie (14) moet dus op iedere regel waar vangstramingen worden genoteerd, de positie (statisch vak en ICES-gebied) evenals het aantal trekken en de vistijd nauwkeurig worden opgegeven.

REDERS en
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND
VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

„MADAME HUYSSSEUNE” OVERLEDEN

Te Zeebrugge overleed op 85-jarige leeftijd Yvonne Isbled, in de visserij- en vis-handelsmiddens beter gekend als „Madame Huysseune”.

„Madame Huysseune” stond sedert vele jaren aan het hoofd van een bloeiend vis-bedrijf die zij, niettegenstaande haar hoge leeftijd zolang mogelijk met vaste hand leidde.

Nu is zij helaas niet meer en door haar afsterven verliest de visserij aan de Oosthoek een biezonder markant figuur die doorheen de jaren haar stempel drukte op een steeds explosievere visserijbedrijvigheid te Zeebrugge.

Het hoort dan ook deze vooraanstaande figuur in herinnering te brengen aan de hand van onderstaande historiek.

Een heel leven in de vis

Yvonne ISBLED - zo luidt haar meisjesnaam - handelaarster, Kustlaan 141, Zeebrugge, geboren te La Chapelle d'Armentières (Fr.) - 1.5.1900. Zo staat het in de bevolkingsregisters van de Stad Brugge. Weduwe van Raphaël Huysseune, geboren te Oostduinkerke - 6.5.1897.

Zij trouwde op 21-jarige leeftijd met Raphaël Huysseune uit De Panne, en zij kwamen zich te Zeebrugge vestigen, om ook in vis te doen. Haar schoonvader Pieter Huysseune deed immers reeds - als eerste - export van garnaal sinds 1880 naar de (eerste) Parijse Hallen. Hij vertrok daarmee met paard en kar naar Duinkerke, alwaar de „beestjes” op de trein werden gezet, richting Parijs. Pieter Huysseune heeft later zelfs nog een stand aangekocht in de oude Parijse Hallen.

Raphaël was soldaat geweest in de eerste wereldoorlog, en trouwde in 1921, zag het duidelijk in Zeebrugge zitten en verhuiste. Vader Pieter stierf reeds in 1923, maar het opsturen van vis en garnaal naar Parijs werd door de familie verder gezet vanuit Zeebrugge.

Het eerste bedrijfje was gevestigd waar nu de drukkerij Verstraete ligt tussen de brug en het dorp, waar de familie Huysseune nog steeds woont. In 1936 zocht men tenslotte de nabijheid van de vismijn op. Het was het tweede groothandelsbedrijf dat zich in de Vismijnstraat aanmeldde met een tiental personeelsleden. Na W.O. II viel dit terug op 5 mensen, om tenslotte stilaan de vlucht te nemen die het nu nog steeds kent.

Wijlen onze directeur van het „Visserijblad” leerde haar en haar man Raphaël kennen toen zij in 1929 ook in de vismijn van Oostende voor de eerste maal verscheen, toen nog de „cirk” genoemd, waar nu de nieuwe sluizen van het Montgommerydok gelegen zijn.

Hun aanwezigheid was vooral toegespitst op de aankoop van tong, tarbot en wijting voor de export naar Frankrijk. Ook te Oostende waren zij sedertdien zeer actief.



Ook voor de opvolging werd gezorgd

Het echtpaar Raphaël Huysseune-Isbled kreeg drie kinderen: Raymonde, Raphaël en Ginette.

„Raféo”, zoals hij doorgaans genoemd wordt heeft thans de leiding van de zaak; zijn echtgenote Maria Begyn helpt in de boekhouding. Maar ook de oudste dochter en haar man Arthur Lamquet werken mee: „Tuur” verricht de aankopen van garnalen en langoestines, en helpt ze samen met zijn vrouw ook weer de deur uit.

Intussen is ook al weer een nieuwe en dus vierde generatie aangetreden, nl. de twee zonen van Raphaël Huysseune-Begyn: Raphaël (de derde in dalende lijn dus) en Jan staan ook al enkele jaren hun man. Raf voor de aankopen in Oostende en Nieuwpoort en bij de voorbereiding van kreeftenverkoop en de uitvoer, Jan in de boekhouding.

Een goed mens

Het is begrijpelijk dat „Madame Huysseune”, steeds helemaal benomen door haar beroepsbezigheden, zich nooit met verenigings- of uitgaansleven kon inlaten, maar om te helpen was er steeds tijd.

Zo was ze 185 keer bloedgeefster, nog tot vóór een twintigtal jaar. Omstreeks 1955 presteerde ze het eens om driemaal bloed te geven in 21 dagen! Ze was naar de kliniek in Knokke getrokken voor een afgifte, en daar was toevallig Jozef Vlietinck (vader „Veerman”) binnengebracht die een ongeval had gehad. Een van beide personen dreigde uit te bloeden, en prompt was ze bereid nog een transfusie erbij te nemen.

Sedert enige tijd bleef ze 's namiddags wel thuis, maar bracht haar tijd niet door in le-

digheid; ze werkte nog menig haakwerkje af...

Niettegenstaande een flinke personeelsbezetting mogen we dus toch nog steeds spreken van een familiaal bedrijf, dat echter een steeds veelzijdiger activiteit aan de dag legt.

Er wordt inderdaad een belangrijk aankoop- en verkoopcijfer bereikt, maar dit niet alleen in de Belgische vismijnen en winkels, maar ook in hoge mate door invoer en uitvoer.

Er komen vis en schaaldieren binnen uit Noorwegen, Zweden, Denemarken, Holland, Duitsland, Frankrijk, ja zelfs uit IJsland, Turkije en Finland. Export grijpt anderzijds plaats naar Frankrijk, Engeland, Holland, Duitsland, Zwitserland, waar hoofdzakelijk tong, pladijs en kabeljauw - meestal filets - naar toe gaan. Naar Canada gaat bevroren tong.

De organisatie binnen het bedrijf is voorbeeldig, zowel administratief als in de visbewerking. Er staan fileermachines, snelvriezers, kreeftenbakken, diepvriescellen, tot zelfs een recente machine waar de viskisten in stiropor voor de verzending onder hoge druk vervaardigd worden.

Vanuit de nieuwe kantoorruimte kan men deels met eigen ogen de werkplaatsen overzien, deels via T.V.-monitoren de werkzaamheden volgen. Benevens telefoon, telex e.d.m., heeft ook sinds enkele jaren de computer (2e generatie) zijn intrede gedaan.

Toch nog steeds op post

Tussen al die modernisering, tussen al dit nakomelingschap en al dat personeel, bleef Yvonne Isbled de zaken mee volgen en kwam ze nog tot voor enkele maanden elke voormiddag even goed haar plaats innemen, aan de telefoon, midden een tiental familieleden en bedienden. Zij nam er nog steeds met luide stemme de bestelling op en informeerde tussendoor of er nog „merlan” was of wat anders, dat haar gevraagd wordt. De laatste tijd moest zij het op aanraden van haar dokter wat kalmer aandoen, zeer tot haar eigen ongenoegen trouwens.

Tot zij uiteindelijk, vorige week zaterdag, de „grote strijd” verloor. Een uitermate actief mens en een keiharde zakenvrouw is niet meer. De taak om het bloeiend visbedrijf voort te zetten rust nu op haar nakomelingen maar de vakbekwaamheid en de inzet die „Madame Huysseune” steeds heeft geëtaleerd zullen een voorbeeld zijn om haar werk voort te zetten.

Zaterdag as., na een rouwdienst om 11 uur in de Sint Donaaskerk te Zeebrugge, wordt „Madame Huysseune” naar haar laatste rustplaats gedragen.

Namens de directie en de redactie van ons blad, onze oprechte blijken van rouwbeklag aan de familie van de afgestorvene.

HEISTSE VISSERSFAMILIE NEYTS VIERDE BRILJANTEN BRUILOFT

Vorige week werd te Knokke-Heist het briljanten huwelijksjubileum gevierd van het echtpaar Theodoor Neyts-Germaine Haesebrouck. Theodoor Neyts en zijn echtgenote zijn in de visserijmiddens aan de Oostkust biezonder goed gekend want een zeer groot deel van zijn leven stond Theodoor Neyts op de brug van vele vissersvaartuigen. Pas op 70-jarige leeftijd trok hij zich definitief terug uit dit boeiend bedrijf maar dat belet niet dat hij zich nog dagelijks laat informeren over het reilen en zeilen in die sector. Zijn zoon, Leopold Neyts, is in de Oosthoek trouwens ook al een gekend reder en eigenaar van meerdere vissersvaartuigen.

Theodoor Neyts, zelf afkomstig uit een vissersgezin, trok op 12-jarige leeftijd de grote vlakke op als laver. Dat gebeurde aan boord van de H.17 waarop ook zijn vader was aangemesterd. Dat was nog de tijd van de zeilschepen die vanop het strand zeewaarts trokken. Door zijn werklust en zijn bekwaamheid maakte Theodoor Neyts echter vlug vordering want van laver werd hij matroos en nadien volwaardig visser bij vader Louis aan boord van de H.40.

In 1922 behaalde hij het diploma van stuurman en in die functie vaarde hij op vele vissersvaartuigen waaronder een drietal van de rederij Rafaël Huyseune. Eenmaal de knepen van het vak helemaal onder de knie oordeelde hij het tijd om voor eigen rekening te gaan werken. Zo werd hij in 1927 eigenaar van zijn eerste vaartuig, de H.29. Nadien volgde een groter vaartuig, met name de H.76 die 71 ton mat. Het was met dit vaartuig dat Theodoor Neyts, ingevolge het uitbreken van de jongste wereldoorlog, in Engeland terecht kwam.

Theodoor Neyts heeft in feite de hele evolutie van de visserij meegemaakt. In zijn tijd speelde vooral de vakbekwaamheid van de schipper zelf een determinante rol want de gesofisticeerde apparatuur, zoals die nu bestaat, was toen nog ondenkbaar. Belet niet dat Theodoor Neyts vaak zeer goede vangsten lukte. Als een

duikende zeehond werd gezien was het moment aangebroken om de netten buiten boord te zetten want, zo zegde Theodoor Neyts dan, wij zitten aan „een goeie tafel”. Met andere woorden, er zat vis onder de kiel.

Toen Theodoor Neyts zich definitief terug trok uit de actieve visserij liet hij zich overvloedig in met het maatschappijleven aan de Oostkust waar hij een gewaardeerd biljarter en boogschutter werd en ondermeer een kampioenstittel en een trofee voor sportverdienste wist te veroveren.

Dinsdag kwam de familie Neyts dus in alle intimititeit samen in het restaurant „t Pannetje” aan de Pannestraat te Heist waar de gevierden het centraal thema uitmaakten van een gezellig samenzijn en waar Theodoor Neyts en zijn charmante echtgenote allicht nog eens zullen gemoreerd hebben aan de „tijd van toen”.

Namens ons blad onze oprechte heilwensen aan Theodoor Neyts en zijn echtgenote en... van harte nog vele jaren.

HOOGWATERBOEKJE 1985

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden 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 voor de prijs van 40 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 40 fr. + 24 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.



belgisch-nederlandse zeemansalmanak 1985

De editie 1985 werd, zoals ieder jaar, volledig nagezien en verbeterd en bevat ± 1.400 blz.

Deze almanak is verkrijgbaar door storting van 1.200 fr. + 72 fr. BTW (niet verschuldigd voor levering aan boord van vissersvaartuigen) + 140 fr. verzendingskosten (voor België) en 175 fr. verzendingskosten (voor Nederland). Te storten op pc. 000-0418987-44, of BBL 384-1605797-46, op naam van pvba Drukkerij Nieuwsblad van de Kust te Oostende.

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

WAAR VERKRIJGBAAR?

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” is verkrijgbaar:

IN BELGIE:

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.

Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.

OVA, Vismijn, Oostende.

Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.

Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

IN NEDERLAND:

IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden.

Maritiem, Vissersweg 46, te Scheveningen.

Observator, Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam.

Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden.

Coöperatieve Inkoopvereniging, Texel.

NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

De nieuwe kaart der Vlaamse Banken, dd. januari 1985, is te bekomen ter DRUKKERIJ VAN HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST, HENDRIK BAELSKAAI 30, OOSTENDE en mits comptante betaling.

VISSERSHULDE TE OOSTENDE

De jaarlijkse herdenkingsdag en hulde aan onze vissers gaat door op Tweede Paasdag, maandag 8 april 1985.

Te 9.30 u. zal de Plechtige Vissersmis gezongen worden in de hoofdkerk St. Petrus en Paulus.

Te 10.30 u. vertrekt de stoet met de personaliteiten en de deelnemende maatschappijen naar het Monument van de Zeelieden, waar een bloemenhulde zal gehouden worden.

De bloementuilen en kransen kunnen vooraf afgegeven worden in „El Mar”, St. Petrus en Paulusplein 6.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Elke dag vis op de Oostendse markt, iets wat, spijtig genoeg, niet elke week het geval is.

Meest opvallend deze week, de zeer lage kabeljauwprijs en de sterk gestegen rogprijzen. Voor grote rog werd zelfs tot 108 fr. het kg betaald, de kabeljauw uit het kanaal haalde amper 50 fr., die van het Deens vaartuig dat woensdag aan de afslag was, haalde hooguit 77 fr.

Te weinig om goed te zijn, vooral voor de kanaalschepen die nu toch de beste vangsten van het jaar lukken en een beetje zullen moeten teren op de opbrengsten die nu gelukt worden.

Naast kabeljauw, kreeg ook vlaswijting geen te beste prijs. Van 55 naar 60 fr. is inderdaad niet om over naar huis te schrijven!

Te weinig stormweer dit voorjaar, waardoor zo wat overall voldoende visaanvoer is. Een groot verschil alleszins met 1984 toen de beginperiode van het jaar gekenmerkt werd door zeer hoge prijzen.

Een IJslandse vangst die toch een 650 bennen bevatte en een opbrengst opleverde van 1,7 miljoen voor de O.318. Rode zeebaars vormde het grootste gedeelte van de vangst. De prijs bleek iets lager uit te vallen dan verleden week en schommelde tussen 50 en 55 fr. Koolvis daarentegen was duurder en kreeg tussen 37 en 55 fr. De aanvoer van schelvis was ruimer dan verleden week, de prijs voor deze vissoort lag tussen 45 en 60 fr. Niet bepaald duur.

Een paar ruime tongvangsten leverden alleszins bevredigende resultaten op. Tong was iets duurder dan verleden week, middensortering als duurste gaande van 270 fr. het kg. Kleine tong schommelde rond de 170 fr., voor kleine haalde men tot 200 fr.

Tarbot, griet en staartvis zijn erg duur gebleven. Ook voor pladijs is de prijs deze week erg goed geweest, van 55 fr. voor derde slag naar 71 fr. voor de grote schol. Wijting van de West werd slechts door een drietal schepen aangevoerd. Grote sortering haalde rond de 45, de kleine rond de 28 fr.

De kustvisserij begint zich stilaan te roeren. Met weinig resultaat tot nu toe. Zeer kleine garnalenvangsten, van 20 naar 30 kg en prijzen die varieerden tussen 240 en 320 fr. Met het aanhoudend koud weer zit er niet veel verbetering in.

VRIJDAG 15 MAART 1985

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
N.40	8	120	—	276.558
N.709	12	300	—	820.272
Z.296	12	150	3.000	1.312.354

MAANDAG 18 MAART 1985

IJSLAND				
O.318	18	650	—	1.710.811
KANAAL				
O.118	16	360	—	950.778
O.306	16	360	—	935.199
O.309	16	320	—	779.523
O.33	16	200	6.000	2.131.395
Z.185	16	220	7.000	2.647.609
O.206	16	450	—	1.253.461
WEST				
N.752	14	180	—	399.466
N.3	14	300	—	791.125
O.108	12	120	2.000	817.414

Z.502	12	330	—	658.924
O.500	12	80	2.500	948.270
Z.431	6	50	400	237.861

DINSDAG 19 MAART 1985

KANAAL				
O.232	16	370	—	969.577
WEST				
N.708	13	220	—	465.109
Z.507	14	150	1.300	841.773
Z.66	10	120	1.000	687.751

WOENSDAG 20 MAART 1985

WEST				
O.427	6	20	600	230.996
Ri.11	5	230	—	740.371

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 18 maart 1985

Grote schelvis	58,00/	60,00
Mid. schelvis	45,00/	53,00
Kleine schelvis	43,00/	
Kabeljauw	54,00/	
Gul	32,00/	46,00
Wijting	28,00/	
Schaat	78,00/	
Zeebaars	49,00/	55,00
Leng (witte)	40,00/	
Blauwe leng	/	
Schartong (Schotse schol)	54,00/	
Heilbot	216,00/298,00	
Koolvis	37,00/	51,00
Hondstong (mieten)	/	
Zeewolf	/	
Staart	/	

Verwachtingen

VRIJDAG 22 MAART

KANAAL: O.518 (125 vis - 4000 tong)
O.127 (50 vis - 2000 tong)

MAANDAG 25 MAART

IJSLAND: O.129 (1250 m. t.t.z. 850 bonen, 300 schelvis, 80 kab.-gul, 10 kools, 10 varia)

KANAAL: O.303 - O.137 - O.274 - O.275 - O.229 - N.719 - O.499

WEST: O.706 - N.40

DINSDAG 26 MAART

KANAAL: O.705 - Z.583
WEST: N.597

WOENSDAG 27 MAART

KANAAL: O.128
WEST: O.26

**TE KOOP
WEGENS NIEUWBOUW:
Goed onderhouden
houten
KUSTVAARTUIG**

38,25 BT - 230 pk - met bokken
volledig uitgerust voor garnalen-
en tongvisserij

☎ (058) 23 60 92

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 15 MAART 1985

Z.519	KN	2.400	150	18	979.276
Z.582	W	50	30	7	118.130
Z.90	W	3.600	320	10	1.775.846
					2.873.252

MAANDAG 18 MAART 1985

Z.408	W	1.500	120	11	654.970
B.5	W	4.000	300	11	1.722.860
Z.189	W	1.000	130	10	762.780
Z.76	W	2.500	300	10	1.712.600
Z.78	W	5.000	320	14	2.608.720
Z.196	W	4.600	250	14	1.717.660
Z.559	KRP	100	100	11	509.165
Z.30	KAN	1.500	300	12	1.404.990
Z.121	KAN	2.000	300	12	1.677.195
					12.770.940

WOENSDAG 20 MAART 1985

Z.465	W	800	110	10	575.330
Z.584	—	2.300	330	—	1.448.070
Z.506	—	1.200	220	—	1.071.900
Z.402	KRP	—	55	10	296.750
Z.41	KRP	100	60	10	425.550
Z.483	KAN	1.700	260	12	1.397.100
Z.568	—	450	100	—	418.470
Z.462	W	1.000	200	10	873.720
Z.55	—	800	60	—	449.210
Z.569	KRP	100	60	10	510.740
Z.474	KAN	700	90	11	513.380
Z.510	KRP	100	70	10	527.140
Z.198	KRP	100	60	10	469.480
					8.976.840

NIEUWPOORT

WOENSDAG 13 MAART 1985

VIS			
N.172	3.928 kg.	211.770 fr.	
N.88	596 kg.	36.300 fr.	
N.590	596 kg.	36.300 fr.	

Eén vaartuig van de West en één bokkennisser losten hun vangst op de woensdagmarkt. Alle prijsnoteringen waren gelijklopend met de prijsnoteringen op de maandagmarkt geboekt. Tong nr. 1 kreeg 220 à 230 fr./kg en tong nr. 2 238 à 240 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 267 à 270 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 264 à 268 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 210 à 216 fr./kg en kleine tong 180 à 190 fr./kg. Voor grote tarbot werd 408 à 420 fr./kg geboekt, voor de middenslagtarbot 260 à 320 fr./kg en voor varia 180 à 240 fr./kg. Tongschar werd tegen 80 à 164 fr./kg genoteerd, staartvis tegen 270 à 320 fr./kg en griet tegen 240 à 280 fr./kg. Voor vlaswijting werd 2800 à 2900 fr. de ben bekomen en voor kongel 2000 à 2250 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 2800 à 3000 fr. de ben genoteerd, middenslag- of drieling pladijs tegen 3000 à 3100 fr. de ben en visjes tegen 1400 à 1600 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 5250 à 5600 fr. de ben geveld en gul tegen 2500 à 4500 fr. de ben. Voor grote wijting werd 1950 à 2050 fr. de ben geboekt en voor kleine wijting 1250 à 1300 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 1950 à 2250 fr. de ben aangekocht en kleine zandschar tegen 1700 à 1800 fr. de ben. Rog werd nogmaals in geringe mate aangevoerd en haalde 3250 à 3500 fr. de

ben. Voor zeehond werd 3000 à 3200 fr. de ben opgetekend, voor doorn- of speurhaai 3300 à 3500 fr. de ben en voor knorhaai 1750 à 1900 fr. de ben. Een goede belangstelling vanwege de handelaars werd waargenomen en alle prijsnoteringen waren lonend.

VRIJDAG 15 MAART 1985

VIS		
N.49	1.163 kg.	79.450 fr.
N.88	1.008 kg.	61.470 fr.
N.590	1.008 kg.	61.470 fr.

Eén koppel spanvisser en een vaartuig die de wrakkenvisserij bedrijven losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Tong der sortering 1 en 2 haalde 230 à 250 fr./kg en varia 180 à 220 fr./kg. Kabeljauw bekam 4500 à 4600 fr. de ben en gul 2500 à 4250 fr. de ben, voor de voorkleine gul werd 2480 à 2600 fr. de ben opgetekend. Grote zandschar werd tegen 2600 à 2800 fr. de ben geboekt en kleine zandschar tegen 2250 à 2400 fr. de ben. Er werd in hoofdzaak slechts kabeljauw en gul op de vrijdagmarkt aangevoerd. De vraag overtrof dan ook ruimschoots het aanbod.

MAANDAG 18 MAART 1985

VIS		
N.736	1.821 kg.	195.944 fr.
N.575	2.381 kg.	236.198 fr.
N.346	4.377 kg.	218.570 fr.
N.723	4.372 kg.	203.539 fr.
N.49	862 kg.	78.870 fr.

Op de maandagmarkt losten twee bokkennisers en drie Westvaartuigen samen ongeveer 14.000 kg vis voor een bruto opbrengst van 933.121 fr. Tong nr. 1 kreeg 231 à 259 fr./kg en tong nr. 2 234 à 246 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 268 à 272 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 272 à 280 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 218 à 230 fr./kg en kleine tong 188 à 196 fr./kg. Voor grote tarbot werd 346 à 370 fr./kg geboekt, voor middenslag tarbot 252 à 300 fr./kg, voor varia 170 à 210 fr./kg en voor griet 160 à 270 fr./kg. Tong-schar werd aan 90 tot 170 fr./kg genoteerd en staartvis aan 280 à 326 fr./kg. Voor grote pladijs werd 2500 à 2750 fr. de ben geboekt, voor drieling- of middenslagpladijs 2650 à 2850 fr. de ben en voor visjes 1000 à 1400 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 5600 à 6200 fr. de ben opgekocht en gul tegen 2300 à 5000 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 2500 à 2700 fr. de ben geveild en kleine wijting tegen 1350 à 1500 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2180 à 2250 fr. de ben neergepend en voor kleine zandschar 1400 à 1500 fr. de ben. Kongel haalde 2000 à 2250 fr. de ben en knorhaai 2350 à 2500 fr. de ben. Rog werd opnieuw in heel geringe mate aangevoerd en werd tegen 60 à 75 fr./kg aangekocht en speur- of doornhaai tegen 3500 à 3600 fr. de ben. Een goede belangstelling vanwege de handelaars werd op de maandagmarkt vastgesteld en alle bekomen prijzen waren lonend.

WOENSDAG 20 MAART 1985

VIS		
N.88	515 kg.	30.360 fr.
N.590	515 kg.	30.360 fr.
N.738	4.400 kg.	222.495 fr.
N.52	7.246 kg.	989.964 fr.
N.49	238 kg.	14.537 fr.
„Jean”	269 kg.	17.350 fr.
N.172	2.586 kg.	141.692 fr.

Een bokkennisser en vijf Westvaartuigen losten op de woensdagmarkt ongeveer 2500 kg tong en 14.000 kg vis voor een bruto-waarde van 1.446.758 fr. Tong nr. 1 kreeg 222 à 233 fr./kg en tong nr. 2 240 à 254 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 274 à 284 fr./kg en tong nr. 4 of fruit-

tong 250 à 278 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 210 à 228 fr./kg en kleine tong 170 à 182 fr./kg. Voor grote tarbot werd 520 à 534 fr./kg geboekt, voor middenslag tarbot 250 à 340 fr./kg, voor varia 180 à 220 fr./kg en voor griet 110 à 254 fr./kg. Staartvis werd tegen 250 à 298 fr./kg aangekocht, tongschar tegen 80 à 144 fr./kg, rode soldaten tegen 82 à 90 fr./kg en robaard tegen 95 à 100 fr./kg. Vlaswijting bekam 2600 à 2750 fr. de ben en kongel 1400 à 1800 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 2800 à 2900 fr. de ben aangekocht, drieling- of middenslag pladijs tegen 2100 à 2250 fr. de ben en visjes tegen 1050 à 1300 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4500 à 4800 fr. de ben geveild en gul tegen 2500 à 4250 fr. de ben. Voor grote wijting werd de marktprijs op 2300 à 2450 fr. de ben gesteld en voor kleine wijting op 1500 à 1700 fr. de ben. Grote zandschar kocht men tegen 2140 à 2300 fr. de ben aan en kleine zandschar tegen 1540 à 1680 fr. de ben. Moerrog haalde 4000 à 4250 fr. de ben, tilten 3500 à 3750 fr. de ben, scherpstaarten 3200 à 3400 fr. de ben en katrog 2500 à 2750 fr. de ben. Doorn- of speurhaai werd tegen 2400 à 3300 fr. de ben genoterd, zeehond tegen 1750 à 2000 fr. de ben en knorhaai tegen 2000 à 2250 fr. de ben. Alle prijsnoteringen mochten op de woensdagmarkt als duur en lonend beschouwd worden.

„HET VISSERIJBLAD”

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

Men verzoekt ons het overlijden te melden van

MEVROUW

RAPHAEL HUYSEUNE

geboren

YVONNE ISBLED

Vereremerkt door het Rode Kruis van België als bloedgeefster.

Stichter van de Firma Raphaël Huysseune in 1921.

Mede-Stichter en Beheerder van de Zeebrugse Visafslag.

Geboren te La Chapelle d'Armentières (Frankrijk) op 1 mei 1900 en overleden te Zeebrugge op 16 maart 1985.

Personen die bij vergetelheid geen rouwbrief zouden ontvangen hebben, waarvoor de familie zich langs deze weg verontschuldigt, worden verzocht huidig bericht als dusdanig te willen aanzien.

De rouwdienst zal plaatsvinden in de parochiekerk van St. Donaas te Zeebrugge op zaterdag 23 maart 1985 om 11 uur gevolgd door de bijzetting in de familiekerk op de Stedelijke begraafplaats Blauwe Toren te Brugge.

Gelegenheid tot groeten in de kerk vanaf 10.30 u.

Kustlaan 141, Zeebrugge.
Baron de Maerelaan 234, Zeebrugge.
Massartstraat 6, Koksijde.

LEONIE ADAM OVERLEDEN



Te Oostduinkerke overleed vorige week donderdag mevrouw Leonie Adam, echtgenote van de gekende Nieuwpoortse vishandelaar Georges Vanelverdinghe.

De afgestorvene werd geboren te Nieuwpoort op 7 november 1902 en baatte samen met haar echtgenoot en zuster „Maria” een biezonder gekende vishandel uit aan de Kaai te Nieuwpoort. Die mensen waren zo'n beetje het boegbeeld van de vishandel in Nieuwpoort.

Waar vader Georges, kort na de oorlog, samen met zijn twee zoons Michel en Albert, zich opnieuw in de vismijn ging vestigen, bleef moeder „Leonie” met haar zuster Maria de winkel langsheen de kaai uitbaten.

Een ramp trof de familie Vanelverdinghe toen Michel en zijn broer Albert in een verschrikkelijk verkeersongeval betrokken geraakten en Albert het leven verloor. Het was toen dat de nog jonge dochter Marguerite probeerde die leemte op te vullen.

Vader Georges overleed in 1973 en Marguerite stierf in 1981. Nu is ook moeder Leonie heen gegaan en zij zal in de visserijmiddens en vishandelmiddens steeds de blijvende herinnering genieten van een nooit rustende vrouw.

Hierdoor droeg zij de sympathie mee van de ganse Nieuwpoortse bevolking. Dat bleek ondermeer vorige dinsdag, toen de afgestorvene onder een massale belangstelling ten grave werd gedragen.

Een grote dame is heen gegaan.

Namens ons blad bieden wij de oprechte deelneming aan in de zware rouw die de familie Vanelverdinghe komt te treffen.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	18 maart	19 maart	20 maart
Lappen	228 236	237 242	232
Grote	233 245	247 250	244
3/4	230 245	247 269	264
Bloktongen	220 232	245 255	262
Vóór-kleine	190 202	188 200	209
Kleine	165 170	168 176	181
Slips	160 163	155 165	.....

ZEEBRUGGE

	18 maart	19 maart	20 maart
Grote	241 242	.....	241 246
Bloktongen	246 247	.....	247 259
Fruittongen	242 255	.....	264 270
Schone kleine	228 240	.....	256 258
Kleine	189 198	.....	205 209
Tout petit	163 171	.....	177 180
Slips	162	.....	169 170

NIEUWPOORT

	18 maart	19 maart	20 maart
Tong I	231 259	.....	222 233
Tong II	234 246	.....	240 254
Tong III	268 272	.....	274 284
Tong IV	272 280	.....	250 274
Tong V	218 230	.....	210 228
Kleine tongen	188 196	.....	170 182

PLADIJS

OOSTENDE

	18 maart	19 maart	20 maart
Platen	65 72	65 72	71
Iek (groot-klein) ...	55 63	52 62	68
Derde slag	38 52	46 49	62
Platjes	20 28	20 22	28

ZEEBRUGGE

	18 maart	19 maart	20 maart
I	58 64	.....	59 65
II	51 57	.....	56 47
III	44 50	.....	49 50
IV	23 29	.....	34 37
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

	18 maart	19 maart	20 maart
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	55 55	.....	56 58
Platjes	20 28	.....	21 26
Drielingen	53 57	.....	42 45

BRESKENS 19 OP DE WESTERSCHELDE GEZONKEN



Ten grieve van onze Belgische lezers ontlenen we aan de Visserij-Editie van het Nederlandse Stuurboord, de foto en bijgaande tekst uit het nummer van 15 maart, in verband met het ver- gaan van de „Breskens 19” na een aanvaring met een Ierse kustvaarder.

De BR.19 „Adriana” was vorige week vrijdagmiddag thuisstomende in dichte mist toen het in botsing kwam met de Ierse coaster „Arklow View”. Het Ierse schip ramde de BR.19 in de zij, en sloeg vrijwel onmiddellijk om. De opvarenden en één aan boord zijnde van de scheepvaart- inspectie werden overboord geslagen. Deze kon zich redden door via de romp naar de kiel te klimmen, en wachtte daar zijn redding af. Doordat de coaster reddingsboeien in het water gooi- de konden de drie vissers hiermee zich drijvende houden. Een van de vissers werd door de op- varenden van de „Arklow View” aan boord gehaald.

Door de „Bruinvis” van het loodswezen konden de anderen uit het water gehaald worden. Uit Breskens voer de reddingsboot „Javazee” en pakte de drenkeling van de Ier over. Allen wer- den in de Vlissingse koopmanshaven aan wal gezet. Vissers: Schipper Keijmel, R.C. Ritico, R. Velde en Scheepvaartinspecteur J.Z. Het is nog een wonder dat deze aanvaring ook geen men- senlevens eiste.

ALLERLEI

■ Het is niet de eerste keer dat we de resultaten van studies weergeven op het visverbruik, waarvan sommige studies zelfs experimenteel uitgetest werden in ziekenhuizen. Het besluit was altijd dat het eten van vis de kans verkleint op een hartinfarct. Ook de Nederlandse profes- sor aan de Leidense Universiteit, dhr. Ir. Krom- hout heeft dergelijke bevindingen gedaan na unieke bevolkingsonderzoeken naar hart- en vaatziekten, alsook naar kanker. Dit onderzoek duurt nu reeds 25 jaar. Prof. Ir. Kromhout zal in lezingen en voordrachten, zijn bevindingen, on- der meer in Amerika, meedelen.

■ Men gaat er nu van uit dat binnen een vijftal jaren valse S.O.S. meldingen op zee niet meer mogelijk, of nog zeer moeilijk zullen kunnen ge- geven worden. Dit komt omdat elke zender die na 1980 ingeschakeld werd, automatisch de naam of het kenteken van het schip bekend maakt. En elk schip dat op zee uitzendt zal over dergelijke apparatuur moeten beschikken. Voor zinnige mensen is het anderzijds onbegrijpelijk dat men er toe kan komen valse roepen om hulp door te storen. Het inzetten van reddingsdiens- ten is een enorm kostelijke zaak en anderzijds riskeert men daarbij nog een bepaalde mobilisa- tie van reddingsmiddelen in een gebied waar zij overtuigd blijken terwijl ze toevallig ook op het- zelfde ogenblik kunnen opgevorderd worden voor reddingsoperaties waar het werkelijk nodig is.

■ Het wordt niet uitgesloten geacht dat, voor het bergen van de „Mont-Louis” die verleden jaar gedurende lange tijd de koppen van de kranten haalde, gebruik zal gemaakt worden van dynamiet om het wrak in stukken te rijten. Men zou met het bergen een aanvang nemen in de loop van de maand mei. Het wrak van de „Mont Louis” is een gevaar voor de scheep- vaart, vooral voor de schepen die Oostende en Zeebrugge willen aandoen.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort		
	18/3	18/3	18/3	18/3	19/3	19/3	19/3	19/3	20/3	20/3	20/3	20/3	18/3	18/3	20/3	20/3	
Tarbot groot	487	510	520		417	493						509	525	346	370	520	534
Tarbot middel	292	375	444		400				336		443	445	252	300	250	340	
Tarbot klein	220	265	275	243	251	276			240		268	275					
Griet groot	220	242	252	290	200	223			245		289		270		220		
Griet middel	170	195	203	211	177	180			204		220		160		180		
Griet klein	115	135	154	170	148				161		119	176					
Schelvis groot																	
Schelvis middel																	
Schelvis klein	45																
Heek grote	95	123	60	100	123	136											
Heek middel																	
Heek klein																	
Lom																	
Leng																	
Rog I													60	75	80	85	
Keilrog	103	110	89		116												
Rog	85	100	89		108												
Tilten	78	95	57	83	107				59	66							
Scherpstaart	45	78	72		68	77			58						64	68	
Halve Mans	53	90	57	64	78				53								
Teelt			60						48								
Katrog	35	42	17	27	41				48							50	55
Kabeljauw	45	82	57	88	45	88					82	84	110	124	90	96	
Gul (groot)	45	76	57	79	65	77			58	66	75	79	100		90	96	
Gul (middel)	42	72	74		51	67			58	53	69	71	46		50	85	
Gul (klein)	22	43	23	32	22	47			31	42	25	28					
Hozemondhamme	197	278	184	275	215	282			186	307			280	386	250	298	
Wijting groot	42	52	47		37	47					40	42					
Wijting klein	25	30	25		20	27					26	28					
Schar	22	45	23		36	52					26	28	30	45	32	44	
Steenschol	65	155	38	129	85	146			56	153	69	159					
Zeehaai	52	61	61								65						
Hondshaai	38	45			37												
Doornhaai													70	72	48	66	
Pieterman																	
Makreel																	
Horsmakreel																	
Zeekreeft																	
Schaat																	
Zeebaars (klipvis)																	
Kongeraal	17	33			17	36											
Schartong													90	170	80	144	
Volle haring																	
Ile haring																	
Haringshaai																	
Steenholk	25	33			37	30			14								
Heilbot																	
Steur																	
Koolvis																	
Zeewolf																	
Pollak																	
Zonnevis																	
Koningsvis																	
Vlaswijting	55	62	34	70	52	64			60								
Zeeduivel																	
Schotse schol																	
Zeehond			37								53						
Bot													10	15	10	15	
Rode Poon (roobaard)	71	78	47		47	74					39				35	40	
Grauwe poon (knorhaan)	25	40	37	39	25						37						
Rode knorhaan	83	103			57	80											
Posten			23								23	25					

BLOED EN TRANEN VOOR DE NEDERLANDSE VISSER

Als we de toespraak van de Nederlandse staatssecretaris voor de visserij, dhr. Ploeg goed ontleiden, dan kunnen we ons geen ander oordeel vormen, dan dat er de Nederlandse visser nog bloed en tranen te wachten staan, ook al komen er in de toespraak nog al wat doekjes voor het bloeden bij te pas.

Deze toespraak werd gehouden tijdens de jaarlijkse vergadering van de Federatie van Visserijverenigingen in Hilversum, gehouden onder het voorzitterschap van de heer Schakel.

Het wordt inderdaad een zoeken hoe de activiteiten van de vissersvloot kunnen aangepast worden aan de nieuwe situatie, geschapen door de afschaffing van het grijs viscircuit mede met de invoering van het vangstlogboek.

Dhr. Ploeg drukte het als volgt uit, namelijk de herstructurering van de vloot binnen de geboden mogelijkheden. Tevens wees hij er op dat men in de Nederlandse visserij nooit enig beleid heeft wens te volgen, niettegenstaande voorangangers van de staatssecretaris dit betracht hebben, maar niet gehoord noch gevolgd werden.

Dhr. Ploeg liet zelfs uitschijnen dat de Nederlandse visser intussen tot een ander inzicht is gekomen en zich thans bewust is van de situatie.

Vroeger werden wel maatregelen voorgesteld maar niet nageleefd, of zeer pover nageleefd. Thans zal dhr. Ploeg, zoals hij het zelf zegt, zich verplicht zien de maatregelen te treffen om wat in Europees verband is overeengekomen, in Nederland, dat wil zeggen op de Nederlandse visserij toe te passen.

Indien dit werkelijk het geval zal zijn, en we vrezen dat zelfs dhr. Ploeg, hoe begrijpend ook, hier niet buiten kan, dan moeten wij onze titel herhalen, dat dit zal betekenen, „bloed en tranen” voor de Nederlandse visserij.

Wat beduidt anders de vooropstelling door de staatssecretaris dat Nederland als een betrouwbare partner moet uitkomen.

Voor de boutade dat de maatregelen die de staatssecretaris genomen heeft niet gelijk zijn aan de wegen die de Nederlandse visser gezocht heeft en nog zoekt om te overleven, zijn betekenisvol.

Erg is daarbij dat hier zelfs de mogelijkheid niet bestaat voor een compromis tussen beiden, omdat de Nederlandse maatregelen een exponent zijn van de E.E.G.-voorschriften.

Een nieuwe koers waarin de controle op de naleving strenger zal zijn dan door de vissers verwacht en gewild, en die, volgens de eigen woorden van de staatssecretaris hard zullen aankomen.

„Bloed en tranen” noemen wij dit! Zo de Spaanse vissershorden dan nog, zonder het in voege brengen van een streng vergunningsstelsel, op de gemeenschapswateren zullen losgelaten worden, dan zal het nog erger worden.

Een vermogensplafond voor de motoren

Er wordt weer gedacht aan het instellen van een vermogensplafond voor de motoren van de vissersvaartuigen. Daaraan werd reeds in 1979 gedacht, maar toen meende men dat de rechtgronden ontbraken om dit op te leggen.

Men zou dit nu trachten op te leggen en de maximumgrens houden op 2 duizend p.k. Als men echter intussen verneemt dat onder de nieuwbouwopdrachten (men spreekt van 60 in totaal) die, vóór het van kracht worden van het vergunningssysteem nog verstrekt werden een groot aantal zijn met motoren boven de 2.000 p.k., dan zou men toch ook geneigd zijn te schrijven, zoals de geschiedenis ons leerde, dat diegenen die men wenst te vernietigen eerst met blindheid worden geslagen.

Betekenisvol zijn ook de mogelijkheden die de Nederlandse visser worden gelaten, namelijk het Saneringsfonds en de verre visserij, eventueel de „joint-ventures-visserij”.

Dit laat aan duidelijkheid niets te wensen over. Dat houdt inderdaad in dat de staatssecretaris geen andere uitkomst ziet, vooral daar hij zich wenst te houden aan de handhaving van de vangstbeperkende maatregelen en van de contingentering per schip.

L.C. ZACHARIASSE PLAATSVERVANGEND DIRECTEUR VAN HET L.E.I.

Het Bestuur van het Landbouw-Economisch Instituut heeft op 14 maart dr. ir. L.C. Zachariasse benoemd tot plv. Directeur van het L.E.I. De heer Zachariasse was al bij het L.E.I. in dienst als Hoofd van de Afdeling Landbouw. Deze functie zal hij blijven uitoefenen.

De heer Zachariasse, vijfenveertig jaar oud, studeerde in 1965 af aan de Landbouwhogeschool om daar meteen als wetenschappelijk medewerker in dienst te treden. Hij kwam in 1972 naar het L.E.I. Twee jaar later promoveerde hij aan de Landbouwhogeschool op het proefschrift „Boer en bedrijfsresultaat”. Sinds 1980 is de heer Zachariasse Hoofd van de Afdeling Landbouw van het L.E.I.

Het directieteam van het L.E.I. bestaat nu uit prof. drs. J. de Veer (directeur), ir. A.L.G.M. Bauwens (plv. directeur) en dr. ir. L.C. Zachariasse (plv. directeur), terwijl een vacature voor de functie van adjunct-directeur Personeel en Management nog opgevuld moet worden.

NEDERLANDSE VISSERS NIET AKKOORD STOPZETTING TONGVISSERIJ IERSE ZEE

In een vorige uitgave deelden we, door de Nederlandse Staatssecretaris Ploeg uitgevaardigde stopzetting mede voor de Nederlandse boomkotters op tong in de Ierse Zee. Volgens de gegevens in het bezit van de hr. Ploeg was het toegekend tongenkwtum, onder meer in de Ierse Zee, reeds uitgeput.

Hiertegen is heel wat verzet gerezen vanwege de treilers die in de Ierse Zee op tong visten omdat het volgens hen onmogelijk juist kon zijn dat het kwotum reeds was opgevist. Bovendien liepen er reeds geruchten over manipulaties met betrekking tot het onderschuiven van tongenvangsten in de Noordzee bij deze van de Ierse Zee. Inderdaad kon aldus door treilers die in de Noordzee op tong visten, hun Noordzeetongkontingent gaaf gehouden worden, of toch voor een gedeelte. Dit gebeurde dan natuurlijk ten laste van het tongenkwtum van de Ierse Zee. Noordzeetongenvissers zouden dus hun tongenvangst aangemeld hebben als zijnde in de Ierse Zee gevist. We menen dat het logboek van betrokkenen zeker de waarheid aan het

licht moeten brengen. Anders zou het zijn voor vaartuigen die, én in de Ierse Zee gingen vissen (eventueel om de schijn te redden) én in de Noordzee. Een aanzienlijk gedeelte van de tongen, gevangen in de Noordzee, kon aldus zonder veel kans op ontdekking, op de Ierse Zee ingeschreven worden. Vissers uit Katwijk en uit Den Helder zouden aan deze onderschuiving schuldig zijn.

Volgens inlichtingen zou de onderschuiving gaan over 200 tot 300 ton. Indien men het bewijs kan leveren dat er fraude gepleegd werd, dan zou toch nog verder mogen gevist worden in de Ierse Zee, maar dan zou dan omgekeerd het Noordzeekontingent de bijkomende last te dragen hebben. In elk geval hebben reeds enkele Nederlandse schippers het recht in eigen handen genomen en zijn naar de Ierse Zee vertrokken om aan tongenvisserij te doen. De UK 16 is deze week reeds in de Ierse Zee aangekomen om op tong te vissen. Nog anderen wensen dit voorbeeld te volgen. Wat de Britse en vooral Ierse reactie hierop zal zijn, wordt naar uitgekeken.

„VAN MANNEN EN DE ZEE”

door Marcel Poppe
(tweede druk)

Prachtig boekje over een eeuw Vlaamse Zeevisserij, welke in al zijn kleuren en geuren de werkelijke geschiedenis is van onze Vlaamse Zeevisserij van de hand van iemand die door en door onze vissers en visserij kent en waarvan de weergave een brok geschiedenis is, eigen aan de werkelijke belevenissen in onze visserij. Het telt 64 bladzijden en is rijkelijk geïllustreerd.

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 159 fr., BTW inbegrepen, + 20 fr. verzendingskosten, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Eveneens verkrijgbaar bij:
Standaard Boekhandel, Kapellestraat 103, 8400 Oostende.
Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat 33, 8400 Oostende.
Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat 51, 8400 Oostende.

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 12 maart** werd aan-gevoerd: 109 kisten kabeljauw; 1 kist schar en 1.724 kisten haring.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.:
kabeljauw één 148; kabeljauw twee 162; kabel-
jauw drie 158-148; kabeljauw vier 148-146; ka-
beljauw vijf 132-86; schar 82; haring twee
32,20-24,00.

De besommingen waren:

UK 141 + UK 271 f 16.300; UK 142 + UK 171 f
15.900; verder vier Texelse haringkotters die te
zamen goed waren voor f 23.800.

Aan de **woensdagmarkt van 13 maart** werd
aangevoerd: 184 kisten kabeljauw; 41 kisten
wijting, 2 kisten schelvis; 2.657 kisten haring en
2 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.:
kabeljauw één 218-170; kabeljauw twee 204-
190; kabeljauw drie 200-190; kabeljauw vier
222-190; kabeljauw vijf 212-120; wijting vier
124-90; haring twee 31,80-23,00; schelvis vier
190.

De besommingen waren:

UK 141 + UK 271 f 24.500; UK 129 + VD 20 f
2.200; VD 19 + VD 73 f 28.900; VD 128 f
21.300; verder vier haringspannen uit Texel met
f 27.000 aan besomming.

Aan de **donderdagmarkt van 14 maart** werd
aangevoerd: 1.715 kg tong; 5 kisten tarbot en
griet; 560 kisten kabeljauw; 61 kisten wijting;
128 kisten schol; 19 kisten schar; 1.932 kisten
haring en 170 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 26,00-25,10; grote tong 14,69-14,46;
grootmiddel tong 14,07-13,66; kleinmiddel tong
13,95-13,56; tong één 12,02-11,20; tong twee
11,20-10,66.

Per 40 kg.:
tarbot 912-568; griet 512-432; kabeljauw één
234-162; kabeljauw twee 210-170; kabeljauw
drie 190-150; kabeljauw vier 156-144; kabel-
jauw vijf 140-82; schol één 138-122; schol twee
142-128; schol drie 168-138; schol vier 150-86;
wijting vier 196-92; schar 162-96; haring twee
27-24; haai 184-170; krab 48; roggen 134-57;
steenbolk 67; tongschar 358-192.

De besommingen waren:

UK 138 + UK 208 f 35.600; UK 141 + UK 271 f
9.500; IJM 20 f 40.400; IJM 207 + IJM 209 f
54.000; IJM 115 f 18.000; verder vier Texelaars
die te zamen f 25.000 besomden.

Aan de **vrijdagmarkt van 15 maart** werd aan-
gevoerd: 32.675 kg tong; 110 kisten tarbot en
griet; 2.165 kisten kabeljauw; 10 kisten schelvis;
362 kisten wijting; 1.771 kisten schol; 122 kisten
schar; 921 kisten haring en 921 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
heilbot 20,40-19,60; tarbot 26,85-23,78; grote
tong 15,16-13,93; grootmiddel tong 14,05-
12,91; kleinmiddel tong 13,77-12,04; tong één
13,38-11,00; tong twee 12,60-9,54.

Per 40 kg.:
hammen met kop 296-148; haai 182-138;

schartong 96-88; tongschar 302-181; haring
twee 28,60-23,60; leng 140-112; tarbot 1.074-
568; griet 529-416; kabeljauw één 231-154; ka-
beljauw twee 210-140; kabeljauw drie 190-130;
kabeljauw vier 154-140; kabeljauw vijf 140-90;
schol één 144-126; schol twee 140-126; schol
drie 124-96; schol vier 90-68; schelvis vier 114-
76; wijting vier 120-80; schar 112-60; bot 26;
wulken 28-26; wolf 200; steenbolk 70-69; poon-
tjes 102-76; leng 100.

De besommingen waren:

HD 71 f 10.300; KW 34 f 159.600; KW 36 f
193.700; KW 45 f 122.300; KW 72 f 9.600; KW
152 f 14.600; UK 90 + UK 307 f 66.900; UK
141 + UK 271 f 5.200; VD 19 + VD 73 f 33.800;
IJM 18 f 11.700; verder drie Goedereeders en
zes Texelaars welke te zamen f 330.000 besom-
den en dan waren wederom de twee Engelse
snikken weer present en besomden: GY 368 f
47.900 en GY 402 f 59.600.

Aan de **maandagmarkt van 18 maart** werd
aangevoerd: 16.353 kg tong, 66 kisten tarbot en
griet, 36 kisten tongschar, 2257 kisten kabel-
jauw, 2 kisten leng, 37 kisten schelvis, 74 kisten
wijting, 1302 kisten schol, 37 kisten schar, 160
kisten haring en 113 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 27,58-26,25, grote tong 15,10-14,71,
grootmiddel tong 13,89-13,55, kleinmiddel tong
13,68-13,13, tong één 12,27-11,57, tong twee
10,96-10,45.

Per 40 kg:
tarbot 980-582, griet 545-453, kabeljauw één
228-140, kabeljauw twee 204-150, kabeljauw
drie 196-120, kabeljauw vier 132-104, kabel-
jauw vijf 114-76, leng 148-106, schol één 164-
140, schol twee 148-134, schol drie 134-114,
schol vier 94-76, wijting vier 148-106, schelvis
drie 140, schelvis vier 182-104, schar 152-81,
hammen met kop 234-128, haai 164, tongschar
363-168, kuit 110-67, bot 20, poontjes 130,
schartong 120, haring 23,60-22,80, kreeften per
stuk 84.

De besommingen waren:

KW 4 en KW 149 f 28.800, KW 11 f 46.600, KW
26 f 21.200, KW 35 f 75.900, KW 51 en KW 221
f 74.400, KW 88 f 51.400, KW 113 f 41.300,
KW 145 f 58.400, KW 167 f 4.300, KW 173 en
KW 214 f 42.500, KW 189 f 42.500, IJM 44 f
77.600, IJM 115 f 20.200, IJM 154 f 7.500; ver-
der nog vier IJmuidense kotters welke samen f
95.000 besomden.

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 10 t.m. 16 maart 1985

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	3.070	8,37
Tong		13,29
Schol		2,65
Schar		2,25
Bot		0,78
Tarbot		13,97
Griet		9,85
Kabeljauw		4,13
Wijting		2,50
Zeebaars		11,45
Paling		14,50
Steenbolk		2,17
Diversen		—

GOEDEREDE

DONDERDAG 14 MAART 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			14,52
Tong gm			14,12
Tong km			13,61
Tong I			11,61
Tong II			10,61
Tarbot I			25,88
Tarbot II			19,80
Tarbot III			14,88
Tarbot IV			13,62
Griet I			13,46
Griet II			10,32
Kab 1 (G)			3,80
Kab 2 (G)			4,38
Kab 3 (G)			4,87
Kab 4 (G)			4,35
Kab 5 (G)			3,46
Wijt. 4 (G)			2,93
Schar 1/D			2,71
Rog I			3,14
Rog II			2,00
Schel. 3 (G)			3,50
Bot			0,65
Tongschar			8,00
Schol 1 (O)			2,72
Schol 2 (O)			2,89
Schol 3 (O)			2,68
Schol 4 (O)			1,85
Steenbolk			2,06
Diversen			8,00
Garn. Exp. 2			8,15
Garn. Bnl. 2			8,15

TOTAAL 8.511 40.211

VRIJDAG 15 MAART 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			14,75
Tong gm			13,30
Tong km			12,88
Tong I			11,14
Tong II			10,06
Tarbot I			28,23
Tarbot II			21,37
Tarbot III			16,22
Tarbot IV			14,94
Tarbot afw			13,67
Griet I			12,81
Griet II			11,43
Schol 4 (G)			1,74
Kab 1 (G)			4,17
Kab 2 (G)			4,24
Kab 3 (G)			4,13
Kab 4 (G)			3,54
Kab 5 (G)			2,59
Kab (afw)			0,90
Wijt. 3 (G)			2,21
Wijt. 4 (G)			2,26
Schar 1/D			1,78
Schar 2/D			1,75
Poon 2			2,35
Poon Zw			2,00
Rog I			4,19
Rog II			2,93
Koolv. 1 (G)			2,71
Schel. 3 (G)			2,64
Bot			0,73
Zalm-Forel			15,75

NEDERLAND

Tongschar	7,38
Schol 1 (O)	3,16
Schol 2 (O)	3,21
Schol 3 (O)	2,54
Schol 4 (O)	1,65
Haai + P	4,22
Krab	2,58
Kuit/lever	4,41
Steenbolk	1,77
Diversen	10,37
Garn. Bnl. 2	8,00

TOTAAL 328.474 1.517.423

LAUWERSOOG

Maandag 11 maart waren er tien schepen en een Deense kotter aan de markt met in totaal 2.700 kisten. Van de Deen bracht de grote kabeljauw f 3,41-3,05 per kg op en de middelkabeljauw f 4,30.

Van de spannen konden de kleine torren gul verkocht worden van f 1,97-1,80 per kg. De torren gul begon boven een rijksdaalder en eindigde op f 2,33. Het hoogste resultaat bij de spanvisserers bedroeg f 88.692.

Maandag voeren alleen de grote kotters ter visserij uit. Er stond een vrij stevige noordelijke wind. De spanvisserers verlichten eerst dinsdagmorgen vroeg de haven.

Aan de woensdagmarkt verschenen reeds de eerste drie spannen met ruime vangsten. De binnenlandse vraag was goed.

Kleine torren gul begon op f 2,26 per kg. De gemiddelde dagprijs kwam op f 1,97. Voor de eerste koop kabeljauw V bleef de klok op f 3,10 staan. Op het eind van de markt moest de visserman genoegen nemen met een prijs van 2,64. De overige soorten gul bleven boven de f 3,50.

Gestripte wijting kon verkocht worden tot f 2,69 en braadschelvis tot f 4,49. Voor een klein partijtje schar behaalde de handel zelfs f 3,25.

De besommingen van deze drie spannen lagen tussen de zeventig en tachtigduizend gulden. Drie spannen, waaronder één Duits span zorgden op donderdag voor de aanvoer. De kleinste soorten gul waren iets goedkoper.

Door een twintigtal schepen werden er vrijdag bijna vierduizend kisten ten verkoop aangeboden. De vangsten van de spanvisserers liepen ook deze week weer sterk uiteen.

Over 't algemeen waren de prijzen van de rondvis iets lager dan voorgaande dagen. Een partijtje zeewolf bracht f 7,54 per kg op.

De aanvoer van garnalen neemt iets toe. Maandag waren er drie schepen van de Sijlt met in totaal 3.336 kg. De pellerijgarnalen brachten f 8,30-7,24 per kg op en de exportgarnalen f 7,26-7,43. In totaal zijn er deze week 3.725 kg garnalen aangevoerd. De weekomzet bedroeg ruim één miljoen gulden.

Overzicht gemiddelde prijzen

	Maandag	Woensdag
kleine kabeljauw V	1,86	1,97
kabeljauw V	2,38	2,79
middel gul	3,13	3,46
grote gul	3,33	3,64
kabeljauw II	4,25	3,71
kabeljauw I	3,21	-
wijting gestript	2,38	2,44

wijting dicht	1,74	2,10
schar gestript	1,50	3,25
schar dicht	1,34	2,38
braadschelvis	3,56	4,19
schol IV	-	-
schol III	-	-
schol II	-	-
schol I	-	-

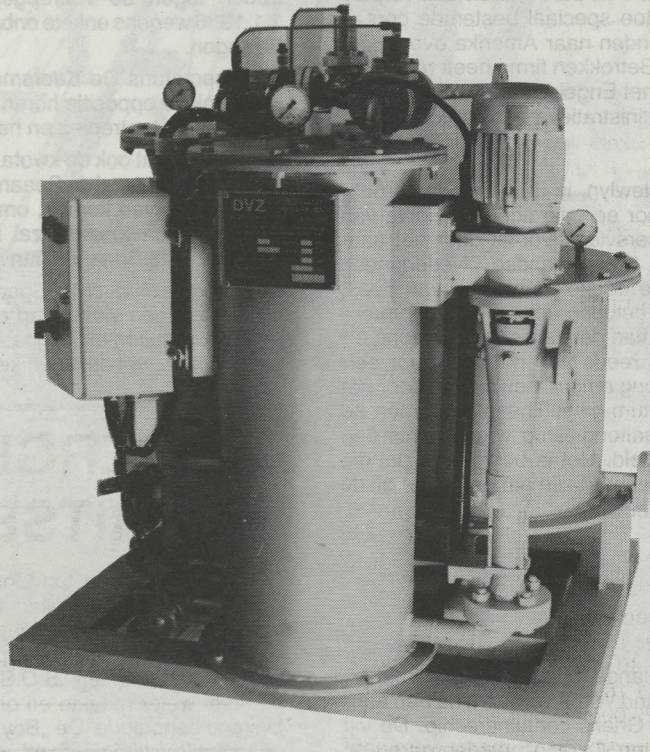
	Donderdag	Vrijdag
kleine kabeljauw V	1,88	1,92
kabeljauw V	2,70	2,49
middel gul	3,44	3,21
grote gul	3,75	3,57
kabeljauw II	-	3,29
kabeljauw I	-	-
wijting gestript	2,32	2,37
wijting dicht	-	2,07
schar gestript	-	1,46
schar dicht	-	1,52
braadschelvis	4,20	3,49
schol IV	-	1,79
schol III	-	2,83
schol II	-	3,35
schol I	-	3,42

ALLERLEI

■ Er zijn reeds 7 jaar verlopen sinds de zware ramp met de Amerikaanse reuzetanker „Amoco-Cadiz” waardoor schaden op de Frans Atlantische Noordkust ontstonden, dit volgens ingediende schadevergoeding van zo maar 50 miljard Fr. (!) Schuldige is de Amerikaanse Standard-Oil Compagnie. Deze is wel bereid (of de betrokken verzekering) voor een compromis ten belope van 10 miljard B.Fr., maar hoe alle schadelijders hiermede tevreden te stellen? Zo het tot geen overeenkomst komt, dan kan men wel zeker zijn dat de machtige Groep „Standard-Oil” het zaakje wel tot in de eeuwigheid zal rekken. In elk geval, wanneer een overeenkomst en betaling volgen, zullen de voornaamste winner nog altijd betrokken advocaten zijn. Ze hebben trouwens de vogels in de hand en zegenen zich vooraf.

kompakte, goedgekeurde LENSWATERREINIGERS

vlgs. IMO-Res. A 393(x) - minder
dan 5 ppm



utrecht

POMPEN

in 4 types - aansluitklaar
en... **SCHERP GEPRIJSD !**

kuyl & rottinghuis bv

Wittevrouwensingel 71 - 3572 CC Utrecht
Telefoon 030-716842 - Telex 40093 Kaenr. nl.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIE

■ In de jongste vijf jaar kreeg men geen opheldering in Groot-Brittannië over het verdwijnen van een zestal vissersvaartuigen. Men zou geneigd zijn te schrijven dat het om slechts één vaartuig gaat per jaar, maar dit is nog altijd één vaartuig per jaar te veel.

■ De plaatselijke Britse bokkenvissersorganisaties zijn absoluut niet te spreken over de beslissing van de Nationale Britse Redersorganisaties om steun te verlenen aan een verbod tot vissen door de boomkotters binnen een twaalf-mijlszone. Hieromtrent heeft de redersorganisatie van bokkenvissers uit Lowestoft als één der eersten haar ongenoegen laten kennen.

■ Sinds januari 1980 is de prijs van de gasolie in Schotland, nogmaals 2,4 maal verhoogd. Dit gebeurde via liefst 22 verhogingen in deze vier jaar en twee maand. Onze overburen schijnen er dus niet beter voor te staan dan onze eigen vissers voor wie de brandstofprijzen ook rampzalig gebonnen te worden.

■ Een firma in de Verenigde Staten heeft een filiaal gevestigd te Peterhead in Schotland om van daaruit vis over te vliegen naar haar vestiging in Dallas (Texas). De vis zal in Peterhead verpakt worden in daartoe speciaal bestemde containers, om via Londen naar Amerika overgevlogen te worden. Betrokken firma heeft reeds nederzettingen in het Engelse Penzance en Ayrshire en een administratieve hoofdzetel in Glasgow.

■ Brixham en Newlyn, in Zuid-Engeland, hebben gezorgd voor een aardige uitbreiding van hun bokkenvissersvloot, vooral door het aanschaffen van tweedehandse Nederlandse boomkotters. De eerste problemen van deze, wat uit de hand gelopen uitbreiding voor intensieve bevissing van de platvis (pladijs, tong en schol), kwamen reeds aan het licht door een vangststop op tong omdat men te snel door het toegestaan kwotum ging. Thans heeft men de visserij op Kanaaltong terug voor slechts drie weken opengesteld. Het is begrijpelijk dat die maatregelen heel hard zijn aangekomen bij de Engelse tongvissers.

FRANKRIJK

■ Een 18-meter lange trailer uit Dieppe is, zuidwest van het eiland Wight vergaan, na een aanvaring met een Griekse containerschip. De vijf man van de trailer „Cyrano” werden gered en aan boord genoemd door een car-ferry van Townsend-Thoresen. De Griekse cargo, de „Argo-Pioneer” is gewoon doorgevaren. De aanvaring gebeurde in dichte mist en de ganse bemanning stond op de uitkijk omdat men op de radar, op enkele mijlen, een vaartuig had gespot. Niettegenstaande een uiterste voorzichtigheid zag men plots, op een tiental meter, een vrachtschip uit de mist opdoemen en een aanvaring werd onvermijdelijk. De boordpompen konden het niet halen en de vijf man moesten in het reddingvlot stappen, na nog een paar vuurpijlen te hebben kunnen afschieten.

MOEILIJKE ONDERHANDELINGEN MET SPANJE

De onderhandelingen voor de toetreding met Spanje schijnen niet te vlotten. De zogezegde visserijlanden, Groot-Brittannië, Denemarken, Nederland, Frankrijk en vooral Ierland zitten zeker niet te wachten op een toetreding van Spanje en wensen de Spaanse visserij aan banden te leggen.

Voor Ierland, wiens wateren meer dan eens het bezoek krijgen van illegale Spaanse vissers, is zeker niet gebrand op de Spaanse visserhorde.

Een eerste voorstel van de E.E.G. aan Spanje, wat de visserij betreft, werd door dit land niet aanvaard.

Een compromis, nadien vooropgesteld, haalde dan weer de goedkeuring van de visserijlanden niet. Hier zat België in het ander kamp, en kon geen belangstelling opbrengen voor de zaak van de vissers.

Integendeel vond Tindemans het onbegrijpelijk dat Spanje en Portugal niet zouden kunnen toetreden tegen de vooropgestelde datum van 1.1.1986 wegens enkele onbeduidende visserijbelangen.

Staatssecretaris De Keersmaecker liet dan ook geen enkele oppositie horen ten overstaan van de Spaanse toetreding en het Spaans gevaar.

Inderdaad, wat ook de kwota zullen zijn die men Spanje toekent, zal de Spaanse visser nooit aan het eind hiervan komen, omdat er totaal geen controle noch toezicht zal kunnen gehouden worden op de Spaanse aanvoeren.

Er zal dan ook duchtig Spaans gevist worden, terwijl de eigen vloten van de landen-lidstaten reeds lang zullen thuis moeten blijven vanwege het uitputten van de eigen kwota.

Staatssecretaris De Keersmaecker kan natuurlijk voor de visserij niet zoveel belangstelling opbrengen zoals hij dit wel doet voor de landbouwers. Dit is geen verwijt maar een vaststelling die kadert in het politiek mandaat van een gezagsdrager.

Wij zien ons dan ook verplicht op de tegenstand van de vertegenwoordigers van de andere lidstaten te rekenen, vooral dan van Ierland en hopen voor onze visserij dat door dit land eventueel gebruik zal gemaakt worden van hun veto-recht. Inderdaad, daar zal de Belgische visser zeker naar kunnen fluiten.

NOORWEGEN

■ Een bewijs van het immer groter belang van de visfarms wordt door Noorwegen geleverd, waar de verkoopwaarde van de gekweekte zalm thans deze van de kabeljauw naar de kroon steekt. In 1984 werd door Noorwegen voor 7,2 miljard fr. aan gekweekte zalm verkocht. Anderzijds was de waarde van de door Noorwegen geviste kabeljauw in dit zelfde jaar slechts weinig meer, namelijk 7,4 miljard. Hiervoor benodigde men een aanvoer van 263 duizend ton.

■ In 1984 bereikte de produktie van zalm, gekweekt in visfarms in Noorwegen, ruim 23 duizend ton met daarbij nog 3600 ton forel. Men verwacht dat voor 1985 de zalm- en forelproduktie rond de 30 duizend ton zal liggen. Hiermede zal de eerste-handswaarde (prijs bekomen door de producent van de groothandel) zeker deze van de aanvoerwaarde van de kabeljauw overschrijden.

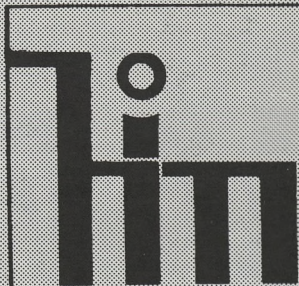
VERGEEFSE POGINGEN OM BRITSE TREILER TE REDDEN

Ongeveer 40 mijlen ten Oosten van de Shetlands is de Schotse trailer „Clarion” gezonken na een strijd van acht uur om het achttien meter lange vaartuig te redden. Op zondag 11 maart zond dit vaartuig een „S.O.S.” uit, meldend dat het veel water maakte en onmiddellijk hulp en bijstand benodigde. De „Boy Andrew”, één van de toptreilers uit Schotland, was er als eerste bij binnen de 20 minuten. Terzelfdertijd stoomde de reddingboot uit het Schotse Lerwick en vertrok een helikopter van de basis met twee pompen aan boord naar de plaats van de ramp. Door de zorgen van de bemanning van de helikopter en de in nood verkerende 21-meter lange trailer, werden de motorpompen onmiddellijk ingeschakeld. Het indringende water won het echter op de pompen en rond acht uur in de morgen nam de helikopter vier van de zes bemanningsleden aan boord. Terzelfdertijd werd door de reddingboot een bijkomende pomp aan boord gezet en ingeschakeld, terwijl dit eveneens ge-

beurde met een pomp, overgezet op de „Clarion”, en toebehorende aan een andere ter hulp gekomen trailer.

Rond tien uur in de voormiddag werd het duidelijk dat het indringende water het nog altijd haalde op de pompen en, gezien opkomend slecht weder, werd er beslist de zich nog aan boord bevindende schipper en motorist eveneens op te nemen, ditmaal door de reddingboot van Lerwick. Toen werd de „Clarion” door de reddingboot op sleeptouw genomen naar Lerwick maar om half-twee in de namiddag brak de opslepingkabel en kort hierop zonk het vaartuig. De „Clarion” was een houten vaartuig, gebouwd in 1954. Het is duidelijk dat huidplanken het begeven hebben. De bemanningsleden hadden praktisch niet geleden door het ongeval en konden allen opgenomen worden in het Zeemans-tehuis te Lerwick vooraleer naar de thuishaven terug te keren.





hin

HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32 16 89 – Telex: 81229

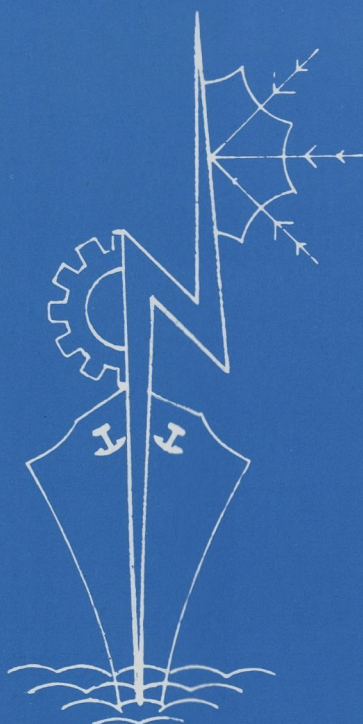


Gedekte risico's:

**eigen schade – schade aan derden –
opslepingen – totaal verlies –
lichamelijke schade aan derden –
navigatietoestellen – zeegoed – vistuig**



**Scheepskredieten worden verleend
aan de leden tegen zeer lage interesten.**



S.C.A.P.

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE

■ **Levering brandstoffen**

Scheepsuitrusting

Tel. (059) 32 29 51 – 32 09 31

■ **Bouwen vissersvaartuigen**

Alle sloopsherstellingen

Tel. (059) 32 39 79 – 32 08 20