

# het visserijblad

Vrijdag 12 januari — Nr. 1

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —  
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 132 GULDEN  
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE  
TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —  
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

## De verwaarloosde toestand van de Belgische vissershavens

### Moeten versleten buispalen en verwaarloosde steigers op de rug van de visserij vernieuwd worden?

Onlangs verscheen in dag- en weekbladen een mededeling van het Ministerie van Openbare Werken, Dienst der Kust, de aandacht van de zeevarenden en in het bijzonder van de visserij vestigend op de beschadigingen, die aan de leuning van de betonsteigers van de kielbank te Zeebrugge door de vissersvaartuigen worden aangebracht.

Zoals gemeld, zouden bovenvermelde leuning voortdurend beschadigd worden bij het aanleggen en merkt deze dienst op, dat vooralsnog geen vervolgingen werden ingesteld, maar het vestigt de aandacht van de reders en schippers op deze toestand en deze dienst meldt daarenboven dat, strenge controle zal uitgeoefend worden om voortaan wel tegen dergelijke overtreddingen op te treden.

Te Zeebrugge zouden de vissersvaartuigen die zich aan leuning vastmaken handelen in strijd met een KB van 31 mei 1968.

Totdaar deze melding.

X X X

Daar het de eerste maal niet is dat we in onze verschillende havens ofwel met de Dienst van Bruggen en Wegen of te Oostende met de Stad Oostende te doen hebben, menen we dat het hoogstnodig is eerst en vooral deze bevoegde Diensten op de toestand van al deze buispalen, leuning en steigers te wijzen en verder op te merken, dat vooraleer te bedreigen, men zelf moet zorgen dat deze beschermingsmaterialen volledig in orde zijn. Zoals we reeds schreven, schuiven de Staat en de Stad of liever hun experts belast met de vaststelling van de veroorzaakte schade, deze schade maar al te gemakkelijk op de rug van de vissers.

Zij vergeten in de eerste plaats, dat deze beschermingsmiddelen evenals op het strand de golfbrekers daar aangebracht zijn als zaken van openbaar nut, en ter beveiliging van de dijken en in de havens, ter beveiliging van de schepen. Verder verkeert het grootste gedeelte van al deze beschermingsgelden of hoe men het ook noemen wil, in een erbarmelijke staat van

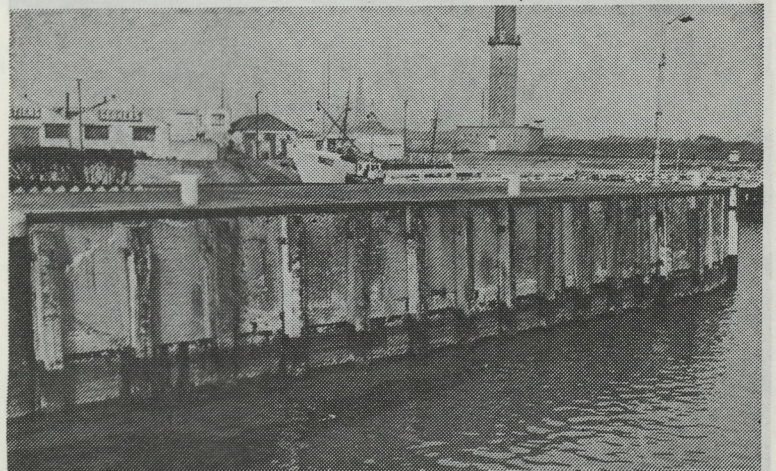
verwaarlozing en slijtage. En om dit te bewijzen hebben we zelf een grondig onderzoek ingesteld naar aanleiding van de eisen zowel door de stad Oostende in de vissershaven van Oostende gesteld, als door de Dienst van Bruggen en Wegen buiten het vlotdok van de vismijn te Oostende en in de tijhavens van Nieuwpoort en vooral Zeebrugge. De foto's welke we weergeven zijn nog het twintigste deel niet van wat er gefotografeerd en vastgesteld werd, als zijnde totaal verwaarloosd en versleten en zelfs een gevaar voor wie van of aan boord moet gaan.

#### KOSTENDISCRIMINATIE

Te Zeebrugge en Nieuwpoort, open tijhavens zijnde, zijn de kosten van herstellingen, onderhoud van steigers en al wat beschermingsinstallaties dienen genoemd, ten laste van de Staat.

Te Oostende is zulks niet het geval voor het vlotdok van de vissershaven, waar diezelfde herstellingen en het onderhoud, zelfs van de sluisen, ten laste vallen van de stad, wat ver van normaal kan genoemd worden, daar ook deze van even openbaar nut zijn voor de gemeenschap als deze van Zeebrugge en Nieuwpoort. Men kan hier dus wel van een soort discriminatie gewagen en wij begrijpen niet waarom de stad en onze verantwoordelijke parlementairen niet kunnen bekomen, dat deze beschermingswerken te Oostende evenals in de andere havens, niet op kosten van de Staat onderhouden worden.

Het is onze lezers ook bekend dat zowel te Oostende, Zeebrugge als Nieuwpoort, de Staat meer en meer buispalen in de haven geplaatst heeft zonder te spreken van de steigers en andere beschermingsmaterialen er aangebracht. Het merendeel van deze zaken dateert van toen die havens aangelegd werden, gemoderniseerd of verbeterd. Hiermede beoogt men de veiligheid van de scheepvaart en het zo weinig mogelijk beschadigen van kaai- muren of openbare gebouwen, enz. voor de scheepvaart opgetrokken. Het zijn dus een soort beschermingsmaatregelen om groter onheil te vermijden.



De kaipalen in de Vissershaven van Oostende

#### EN WAT STELLEN WE VAST ?

Dat die materialen daar niet nazegen worden, blijven dienst doen tot ze verrotten, afbreken, opnieuw gelast worden of op kosten van een brave reder of zijn verzekering vernieuwd worden wanneer vaartuigen door de ene of andere reden daartegen terecht komen. Nadat ze misschien honderd maal en meer aangevaren en beschadigd werden of door de tijd verrot, is de laatste aanvaarder waardoor deze bouwwerken afknakken of beschadigd worden, de verantwoordelijke en dus de schuldlige

Zo zijn reeds talrijke meerpalen in de drie havens beschadigd.

De «lamme goedzakken» vissers of private zeevarenden, die het ongeluk hebben de laatsten te zijn, krijgen dan van het Ministerie van Openbare Werken of van de Stad Oostende, zo dit voorvalt in het visserij-vlotdok, een rekening van honderdduizenden fr. te betalen, zonder dat de verantwoordelijken van deze diensten zich afvragen, welke de werkelijke oorzaak is van die schade aan hout of ijzer enz...

en zich er ook niet om bekommeren.

Wanneer men schrik heeft dat de Openbare Overheid moeilijkheden zal berokkenen, dan betaalt men gewillig.

#### WAT BEOOGT MEN DAARMEDE ?

Het versletene, slecht gelaste en door de vele stoten en slecht weder eindelijk gebroken pijlers of werken, te vervangen met beter palen, enz..., dit alles natuurlijk op kosten van het privé domein, hier, de zeevarenden.

De nieuwe aanbestedingen houden immers met de gedane vaststellingen weinig rekening, zowel kwalitatief van het te vervangen stuk of de fouten van 20 jaar en meer, door de administratie begaan bij het inheien of aanbrengen van deze veiligheidstukken en nog veel minder met de rotheid of het feit, dat men er reeds honderden malen

(Vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

tegen aangevaren is. Daarvoor zijn die veiligheidsstukken er t.a. geplaatst.

Het spreekt vanzelf, wanneer een mailboot of andere staatschepen schade berokkenen, deze palen of wat ook, eenvoudig vernieuwd worden door de Staat zelf, op kosten van de gemeenschap. Of zo deze gedeeltelijk beschadigd worden, het verder zo gelaten wordt, tot een ander slachtoffer, deze paal of drie-

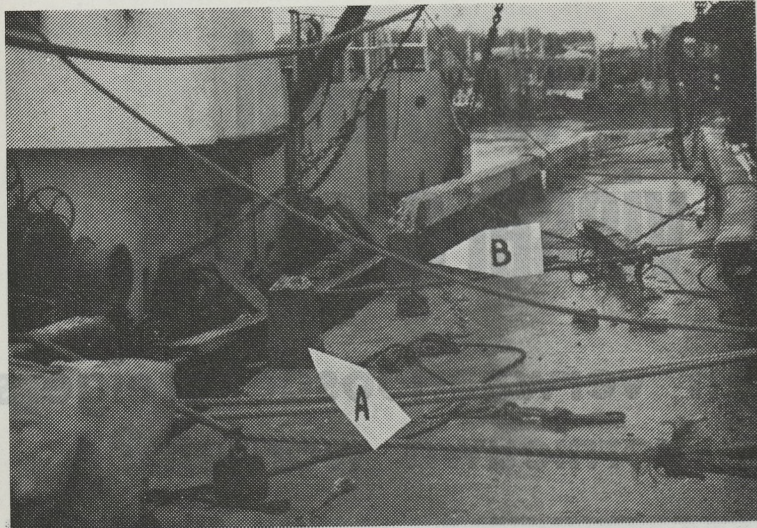
pikkel, leuning of wat ook, volledig doet afbreken. Diezelfde Staat weet t.a. niet of wil niet weten, dat deze bouwwerken daar zijn ingeheid in het algemeen belang. Het is immers een feit, dat deze palen niet ineens afknakken en alleen door hun rotheid of slechte staat tenslotte na jaren bij de minste stoot breken. De foto's die we in de vissershavens van Oostende en Zeebrugge van die palen hebben laten nemen, zijn kenschetsend. Het resultaat is verbijsterend en toont niet alleen een volledige ver-

waarlozing aan, maar getuigt van ouderdom, onvoldoende technische behandeling enz. Wanneer men in Holland, bv. Breskens en Vlissingen, om maar deze havens te vernoemen de meerpalen bekijkt, waartegen dagelijks door de veerbotten en andere honderden malen gestoten wordt, heeft men een andere idee van inheien, verzorgen en technische kennis, dan wat bij ons gebeurt onder leiding van sommige rijksverantwoordelijken, die voor het algemeen belang en de veiligheid van de scheepvaart moeten instaan.

het vissersvaartuig daartegen zwaaiend, schade zou opgelopen hebben.

Het gedeelte boven water was gevuld met beton en stak ongeveer 9 m boven laag water uit.

Niet zodra was dit gebeurd of de visser-reder in kwestie kreeg een aangetekend schrijven van het Ministerie van Openbare Werken, meldend dat een buispaal in de vissershaven van Zeebrugge erg beschadigd werd, dat het overvaren van die paal bij hoog water gevaarlijk was, daar deze alleen nog bij laag water zichtbaar was en dus een gevaar voor de in- en uitvarende yachten. Men sprak niet van vissersvaartuigen. Deze hebben immers geen belang voor de Staat. Gemeld werd dat de bebakingsdienst van het loodswezen op risico van die reder, een blinde ton ter plaatse gelegd had. De reder-visser werd daarenboven verzocht binnen de acht dagen te laten weten of hij bereid was deze schade te vergoeden en deze op te nemen, of deze zelf te herstellen. Volgens voorlopige raming kostte die vervanging zo maar 421.800 fr. en de gebroken paal mocht die sukkelaar mededoen, dus zorgen dat hij weg kwam.



Deze twee foto's tonen hoe de aanlegsteigers te Zeebrugge er uitzien, waar onze vissersvaartuigen zich moeten meren wanneer zij op de kuisbank moeten kuisen of herstellen.

## HOE MEN DE SCHADE TRACHT TE DOEN BETALEN

Hierna volgen enkele staaltjes welke onze reders hebben medege maakt en waaromtrent van ene daarvan een jarenlange procedure er het gevolg is, daar we met advocaten van de Staat te doen hebben en deze in de plaats van de gerechtsorganen te verwijten, dat ze te weinig werken, beter hun dossiers sneller zouden behandelen.

Enkele tijd geleden verhaalde een vissersvaartuig van amper 25 m van de zuid- naar de noordkant van de haven Zeebrugge en kwam tijdens het zeer moeilijk rondzwaaien in de haven ter hoogte van de pier van die haven in het slijk vast. De vissershaven van Zeebrugge wordt immers zo goed gebaggerd, dat grote vissersvaartuigen tot die haven behorend, er zelfs dikwijls niet kunnen binnenvaren en te Oostende moeten markten. Het is dan ook niet te verwonderen dat een schip van amper 25 m met 2 m diepgang als deze waarover we het hebben in het slijk vastrakte met als gevolg, dat het schip stuurloos wordt en daardoor met zijn b.b. boel bleef haperen aan een meerpaal waardoor het vaartuig rondzwaaide en met de steven een tweede meerpaal ramde, waardoor deze plooidde. Aan het vissersvaartuig was geen schade aan de romp te bespeuren. Alleen het kor-ijzer werd gebroken. Maar de meerpaal plooidde en brak af. Deze meerpaal was 9 m diep ingeheid en was 2,70 m onder het grondvlak afgebroken. Door experten werd vastgesteld, dat de breuk juist op en naast een vroegere lasverbinding gebroken was. Die buis had nochtans een diameter van 50 cm en een wanddikte van 1,5 cm, zodat niet versleten zijnde, eerder

Maar dat was niet alles.....

## EN DE REKENING VAN HET LOODSWEZEN ?

Dat de toenmalige directie van het Loodswezen niet naliet ook andere eisen te stellen kwam enkele dagen later uit de brievenbus. Niet alleen had de directie vijf weken nodig, om een aangetekend schrijven te zenden om op het gevaar te wijzen en natuurlijk ook de kosten aan te rekenen, maar er werd ook door de loodsdienst gemeld, dat op de plaats van het ongeval in de haven, door haar een blinde ton was geplaatst, die het eigendom van het Ministerie van Verkeerswezen was, welke zij zo maar, zonder daarvoor te vragen of de reder akkoord was, in huur gaf voor de duur van de bebakening. Het bebakenen zelf kostte 6.151 fr. plus dagelijks 63 fr. voor de verlichting ? Deze dienst stond toen nog onder de leiding van de nadien afgetreden directeur van het Loodswezen, die de vissers niet in zijn hart droeg. Daarenboven zouden de kosten van het uitleggen en het weder opnemen van de ton later, samen met de afreke-

(Vervolg blz. 3)



Deze foto duidt duidelijk aan in hoeverre de leuning door ouderdom en het weder ingevreten zijn.

(Vervolg van bz. 2)

ning van het huurgeld per faktuur worden overgemaakt, wanneer de bebakening een einde heeft genomen. In die fameuze brief om een eenvoudige vissers-weduwe, die eigenares is, schrik aan te jagen. vond het Loodswezen nog middel er aan toe te voegen, dat zij er toegehouden is alle kosten te vergoeden voor elke verdere manipulatie van bedoelde ton, bij afdrijven, terugleggen, tengevolge van gelijk welke oorzaak, heirkraft inbegrepen. Alsof die zelfde vrouw of rederes verder verantwoordelijk kon gesteld worden voor de fouten, vergissingen of moeijlichkeiten door de Openbare Diensten of bij heirkraft (weersgesteldheid) veroorzaakt. Om volledig te zijn vergat men te schrijven, dat ze misschien nog best deed, er een waker aan te stellen om te zien welk vissersvaartuig achteraf eventueel die boei zou beschadigen.

Gelukkig voor de brave vrouw, die slapeloze nachten doorbracht, dat we haar konden geruststellen, dat we daarvoor zelf zouden optreden en dat het vaartuig gedekt was door de verzekering want...

## ER WAS MEER

Diezelfde dienst schreef aan deze rederes nog het volgende :

„Tevens zal bij defekt, averij of verlies van deze ton of van haar onderdelen U een vergoeding dienen aangerekend overeenkomstig de opgegeven waarde en is de reder aan wie bedoelde ton in huur gegeven is (zonder dat zij het gevraagd had) verantwoordelijk tegenover het Zeewezen, voor alle gebeurlijke ongevallen, veroorzaakt door het plaatsen, wegnemen, verplaatsen, verdrijven, lossaan en manipuleren van gezegde ton ?”

Een typischer voorbeeld van machtsmisbruik ten opzichte van iemand, die van dat alles niets kent kan men zich niet inbeelden, temeer dat niemand van die diensten zich de moeite deed zich af te vragen wat de reden was van die breuk : ouderdom, slijtage, een vroegere slechte lassing, en in acht nemend dat het vissersvaartuig zelf geen schade had en het hier zelfs een geval was van heirkraft.

Verder stond vast, dat diezelfde buis in 1955 werd aangebracht en reeds schade was berokkend met een lassing voor gevolg, lassing welke nu opnieuw doorgebroken was en waarvan na expertise vastgesteld werd, dat deze zeer slecht was uitgevoerd, zodat bij de minste stoot, een nieuwe breuk te verwachten viel.

## NOG EEN ANDER GEVAL TE ZEEBRUGGE

Deze zomer meerde een ander vaartuig aan de kielbank en moest zich vastmaken aan een metalen bolder voor en achter, wat geschiedde op vier verschillende wijzen om het kantelen te voorkomen.

's Nachts was het slecht weder en braken twee bolders af, waaraan het schip vastlag, waardoor het schip zijlings kantelde. Gevolg : een schrijven van kondukteur Huyghebaert, die de reder verantwoordelijk stelde voor de schade.

Hierna geven we de foto's weer van de toestand waarin deze steigers en de rest zich bevinden.

Maar daarover zweeg kondukteur Huyghebaert in alle talen.

En waarom zou hier de Staat niet kunnen verantwoordelijk gesteld worden voor het feit dat de toestand van die meerplaats oorzaak was van het omver vallen van dat schip ?

Er is meer : Ook een ander schade, waarmede de reder in kwestie niets te zien had en die er waarschijnlijk veel vroeger kwam, werd hem ten laste gelegd alsof de dienst van Bruggen en Wegen er bij was, toen het gebeurde.

Een expert door ons aangesteld stelde integendeel vast, dat het beton-ijzer van de beschadigde paal, reeds sterk geoxydeerd was, zodat deze schade reeds lange tijd voorheen was veroorzaakt. Door wie ?

## EN TE OOSTENDE ?

Bij een schadevaststelling aan een paal in de vissershaven, meende ook de Stad Oostende onlangs ons te kunnen wijsmaken dat de splitsing een gevolg was van verschillende aanvaringen. Maar zij vergaten te melden dat de koppen geen metalen hulsels hebben en dus door ouderdom, regen en warmte met de tijd vanzelf splijten. En ook hier wordt de reder voor een versleten bolder, die al dertig jaar oud is en nooit onderhouden, zo maar 98.455 fr. gerekend.

Op 31 oktober werd een reder, nl. van de N.719 verantwoordelijk gesteld, om tegen de paal Nr. 8 aan de loskade van de vismijn te Oostende schade veroorzaakt te hebben.

We hebben onmiddellijk van deze paal een foto genomen, welke we hierna weergeven. Uit de tegensprekelijke expertise bleek dat het wrijf-hout over zijn gehele lengte tot tegen het water gespleten was.

De toestand was zo, dat tengevolge van de bestaande scheur die voor 3/4 oud was, bij de minste stoot, die verder openspleet. Dit wrijf-hout zal eerstdaags bij de minste stoot er af vallen. En daarvoor eist nu ook de Stad een schadevergoeding van 35.640 fr. voor toestanden van sleet, verwaarlozing en gebrekkige inbouw.

## OPENBAAR NUT OF GEEN

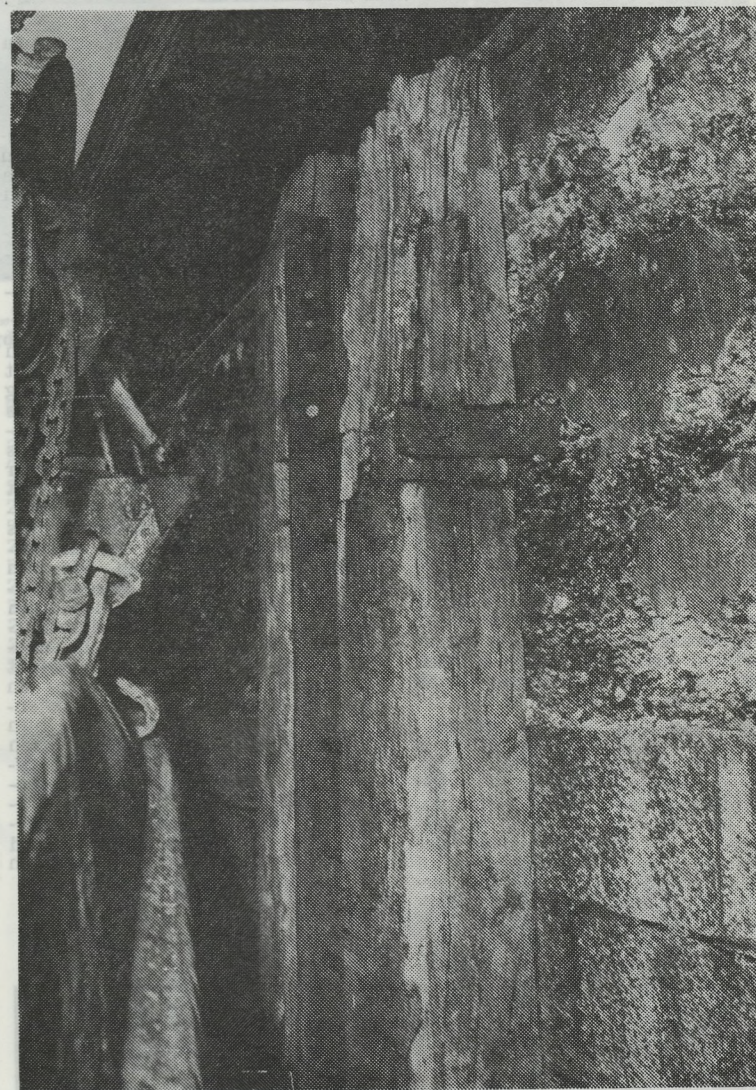
Uit wat voorafgaat en uit talrijke andere voorbeelden welke voor de hand liggen, stelt zich de vraag waarom in de havens driepikkels, buispalen, palen aan de kaaien, enz. geheid en aangebracht zijn.

Zijn die er aangebracht om landingsmogelijkheden te vergemakkelijken, de vaartuigen behoorlijk te kunnen laten meren, aanwijzingen te geven over gevaarlijke plaatsen of ondiepten, enz ?

In één woord : zijn die aangebracht om het algemeen belang te dienen, zoals in zee de vuurschepen, de betonning en de bebakening ?

Meer nog : bij aanvaringen in de aard zoals hierboven aangehaald stelt zich de vraag of de meerpalen, enz. wel ingehheid werden zoals het hoort; of ze goed onderhouden worden en of ze geen materiaal fouten tellen of door ouderdom niet dienen vervangen te worden ? De 50 tal foto's in ons bezit getuigen van een volledige verwaarlozing of technisch gebrekkig aanbrengen van meerpalen en talrijke beschuttings-aangelegenheden. In Holland geschiedt de beveiliging met meerpalen, enz. op een manier waaraan men hier een lesje mag nemen.

De koppen van de meerpalen zijn in Holland allemaal beschermd met metalen omhulsels, die het splitsen door warmte, ouderdom, enz. vermijden. Het zal voldoende zijn hier en daar een kijkje te nemen op onze foto's om onze beweringen te te staven. In het eerste geval hierboven aangehaald, hebben we de reders aangemaand niet te betalen, werd het een proces tegen de Staat welke al jaren duurt met als gevolg, wat de uitslag ook weze, zware kosten. Ook de andere geval-



Deze meerpalen in de haven van Oostende tonen insgelijks aan, in welke triestige staat ze verkeren en hoe ze voor de van boord of aan boord gaande vissers een bestendig gevaar betekenen. Bij de minste wat harde stoot vallen ze in het water, waarna de stad hun vernieuwing eist op kosten van de reder-visser.

len werden afgewezen en wachten de betrokkenen af.

## BESLUIT :

### ONZE VISSERSHAVEN-

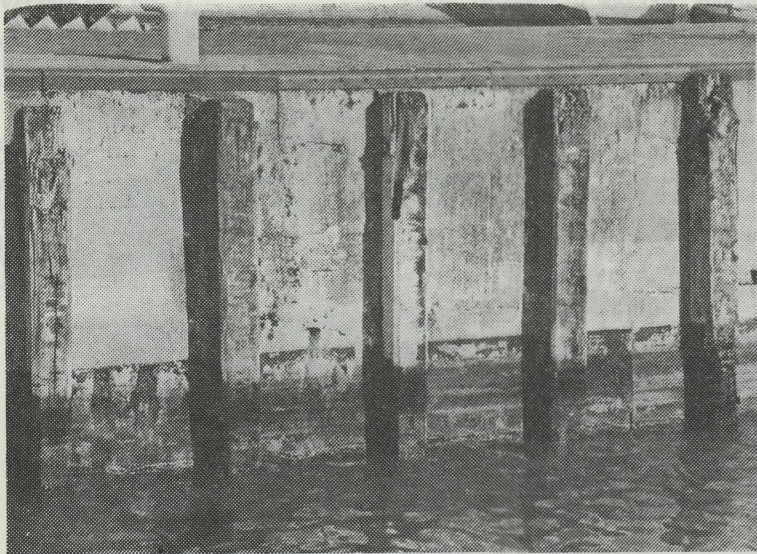
### INSTELLINGEN DIENEN

### GRONDIG NAGEZIEN

Voor de ambtenaars van de Staat

en de stad heeft dit geen belang. Voor de reders in kwestie wel en ook voor alle reders welke met dergelijke ongevallen af te rekenen hebben. Want betalen zij niet, dan is het hun verzekering. En kosten dergelijke en andere gevallen veel geld, dan is het uiteindelijk toch de reder die betaalt. Het is dan ook van groter belang dat de

(Vervolg blz. 4)



Gans verrot, gereed om bij de minste stoot uit hun losse garniering in het water te vallen.

(Vervolg van blz. 3)

Openbare Overheid, die anders voor minder interessante opgaven, dikwijls zo mild is, een zaak van openbaar belang als deze, eens anders bekijkt, wil zij in oneindige proceduren niet gewikkeld blijven. Een zeevarende kan een foutieve beroeps daad stellen. Is het een kapitein van een privé maatschappij, is het een visser of wie ook, de reder wordt hier onschuldig ter verantwoordings geroepen. En steeds stellen we ons de vraag: Waarom zijn die palen, die beschermingsmaatregelen daar aangebracht? Hoe worden ze nagezien of onderhouden?

Dergelijke zaken komen niet voor de zeer traag werkende Onderzoeksråd voor Scheepvaart omdat de Staat eerder ter verantwoording zou dienen geroepen te worden en voor zijn nalatigheid bestraft. Wij hebben dus gemeend dat het nuttig was, dergelijke belangrijke zaak aan de openbare mening prijs te geven, overtuigd hiermede en de administratie en het zeemansberoep in welke vorm ook, nuttig te zijn.

De vraag blijft immers bestaan: zijn die veiligheidsbeschuttings van welke aard ook, er om het algemeen belang te dienen? Is het verantwoord dat meerpalen, leuningen, ladders, enz. zoals die te Zeebrugge en te Oostende reeds twee à driemaal slecht gelast werden of versleten, op kosten van de rederijen te herstellen of te vernieuwen, waar de administratie zelf

hier verwaarloosd heeft voor behoorlijke beschermingsmateriaal en technische bouw te zorgen, zoals de Hollanders hen daarin les kunnen geven?

We hebben ook gemeend dit artikel te moeten illustreren met enkele foto's van toestanden in de havens Oostende en Zeebrugge genomen.

We hebben er ten overstaan van de Oostendse administratie en het Bestuur van Bruggen en Wegen nog een vijftigtal verschillende andere en zouden er nog veel meer hebben kunnen fotograferen als bewijs van de verwaarloosde toestand waar in onze havens verkeren, waar het voor de vissersvaartuigen aangewezen is te meren op plaatsen die als beschuttingsmateriaal en aanlegplaatsen moeten dienen. We zijn overtuigd dat de heer Simoens, inspecteur-generaal van de dienst van Openbare Werken, die andere katten te geselen heeft, dan het toezicht, ook hier zal inzien, dat niet de vissers, maar wel de Staat en zijn ondergeschikten en te Oostende de Stad, het verkeerde van hun handelswijze zouden moeten inzien en dergelijke zware financiële offers ten onrechte niet zouden mogen eisen van onze vissers, die zeker niet kunnen aansprakelijk gesteld voor de erbarmelijke toestand waarin de aanlegplaatsen zich in onze vissershavens bevinden.

P. Vandenbergh

## Het vergaan van de B.604 voor het Beroepshof te Gent

Het is onze lezers bekend dat in deze treurige zaak op 9 januari '78, dus juist één jaar geleden, de 3e Kamer van de Correctionele Rechtbank te Brugge de kapitein van de „Bowstream” tot 8 maanden gevangenisstraf en 8.000 fr. boete veroordeelde wegens onvrijwillige doding van de slachtoffers en tot een gevangenisstraf van vier maanden om geen hulp te hebben geboden aan de drenkelingen van de B.604.

De twee hoofdgevangenisstraffen waren voorwaardelijk gesteld over een periode van drie jaar.

Het zeer uitgebreid en goed gemotiveerd vonnis, neemt aan dat de aanvaring plaats vond in de territoriale wateren en dat slechts enige minuten verlieten tussen de laatste oproep vanwege de Ibis en de aanvaring.

Verder werd daarin gemeld dat de Ibis voorzichtig vaarde in te

genstelling met de Bowstream die ook naliet koers te houden met uitzicht. Daarenboven had volgens het vonnis, de Bowstream niet bestendig naar haar radar toestellen gekeken en had zij in het geheel niet het algemeen reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op zee, nageleefd.

In deze zeer pijnlijke zaak werden de belangen van de reder van de B.604 alsook deze van de families door Meester Heymans van Oostende verdedigd, wat thans ook het geval zal zijn voor het Beroepshof te Gent, waar de zaak MAANDAG 12 FEBRUARI opnieuw zijn beslag krijgt, daar de tegenpartij tegen het vonnis beroep had aangetekend.

We hopen onze lezers op de hoogte te zullen kunnen houden van het verder verloop in deze voor de families der slachtoffers zeer pijnlijke zaak.

## Oostendse vissershaven boekt nieuw record! Omzet steeg met ruim 27 miljoen!

De vlijtige heren van de Oostendse vismijndirectie hebben er voor gezorgd dat amper twee dagen na de jaarwende de aanvoer- en opbrengstcijfers voor 1978 gekend zijn. En Oostende komt erg positief uit dat cijfermateriaal. Met een nieuwe recordomzet zelfs want er werd in het voorbije jaar voor 664 miljoen 645.761 fr. aan vis verkocht.

Dat is meteen 27 miljoen 229.961 fr. méér dan in 1977 toen «slechts» 637 miljoen 415.800 fr. werd opgetekend. Dat heeft in de eerste plaats te maken met de grotere visaanvoer die werd opgetekend; daar waar 1977 een aanvoer van 19 miljoen 733.474 kg. kende, zorgden de naartoe vissers nu voor een aanvoer van 21 miljoen 8.533 kg. en dat is toch ook ruim 1.275 ton méér.

Méér in detail komt men toch tot de vaststelling dat het vooral de grotere omzet van vis is die aanleiding was tot een nieuw recordcijfer. Waar in 1977 voor 608 miljoen 413.268 fr. werd verkocht, liep dat nu op tot 643.153.299 fr.; de deelvis op naam ging ook al opwaarts, met name van 2 miljoen 481.366 fr. in 1977 naar 3 miljoen 123.615 fr. in 1978. Voor wat de geschatte vis betreft werd een niet noemenswaardige daling opgetekend; nl. van 6 miljoen 521.290 fr. in 1977 naar 6 miljoen 449.140 fr. in het voorbije jaar.

Voor de andere aanvoeren, en dat zijn dan met name garnaal, haring en vreemde vis, ging het helaas neerwaarts. Opvallend is vooral de terugval van vreemde vis. Daar waar 1977 nog een omzet van

5 miljoen 266.604 fr. opleverde, daalde dit nu tot 355.810 fr. Het is dus duidelijk dat Oostende niet meer in het oog loopt van vreemde visserrijmaties. Ook de garnaal kreeg een deuk maar dat was te verwachten. In 1977 beliep die omzet nog 14 miljoen 378.896 fr., maar in het voorbije jaar moesten de kustvissers het stellen met slechts 11 miljoen 565.897 fr.

En tenslotte haring? Dat was, mede door het vangverbod, een duidelijk bekeken zaak. Er werd voor geen frank haring verkocht in de Oostendse vismijn, daar waar vorig jaar toch nog 354.376 fr. werd opgetekend.

Vermelden wij tenslotte nog dat de gemiddelde prijs per kg een lichte daling onderging, met name van 32,30 fr. in 1977 naar 31,64 fr. in 1978. Nauwelijks te vermelden dus.

Wat nu de hoogste opbrengst per schip betreft staat het vrijwel vast dat de O.81 «John» van de rederij «De Zeester» met de titel gaat lopen. Men vermoedt dat de jaaropbrengst van die treiler, overigens wel de grootste van de vloot, even boven de 30 miljoen frank zal liggen en dat is ruim voldoende om de O.202 «Pelagus» van de rederij «Massabielle» van de eerste plaats te verdringen gezien dit vaartuig om en nabij de 24 miljoen zal laten optekenen. Een bravootje dus aan schipper en opvarenden van de «John». Die mannen kunnen wel even het ABBA-sukseje van «money money money» kweken. Wat wij hen overigens van harte gunnen. (R. Billiau)

### VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten:  
Beroepsvereniging

## HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

tel. (050) 54 41 17 - 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

(7773V)

# 0.81 "JOHN" BOEKT HOOGSTE OPBRENGST EN NIEUW RECORD

De jaarpbrengsten van de vaartuigen die in de Oostendse vismijn hun vangsten verkochten zijn gekend. Primus werd de O.81 «John» met 30 miljoen 174.173 fr. en dit is meteen ook een nieuwe rekord-opbrengst. Op de tweede plaats komt de O.202 «Pelagus» van de rederij Massabielle. Dit vaartuig was vorig jaar nog de topper, maar moest het dit keer afleggen tegen de «John». Niettemin staat er voor de «Pelagus» nog altijd een omzet van 24 miljoen 009.784 fr. Ook helemaal niet mis dus.

Top-skipper van onze vloot wordt dus Michel Anseeuw en dit nu al voor de tweede keer want in 1972, toen hij nog het bevel voerde over zijn fiere «Lans» die helaas eind 1974 op de Orkney-klippen te pletter liep onder het bevel van een ander schipper, werd hij ook al de schipper die de hoogste besomming lukte. Toen werd het 15.409.000 fr.

Bij de middenslagtreilers springen vooral de resultaten van de O.33, de O.127, de O.141, de O.279, de O.303, de O.309 en de O.369 in het oog. Al die treilers boekten een omzet die boven de tien miljoen lag.

## VERBIEST-BROTHERS LUKKEN HATTRICK

Wat de kustvisserij betreft vallen er ook enkele zeer goede uitslagen op te tekenen maar meest opvallend is wel de vaststelling dat de gebroeders Charles en Roland Verbiest van de O.110 «Jeanine-Margaret» andermaal garnaalkoningen zijn geworden. Dat voor de derde opeenvolgende keer zelfs. Zij boekten een vangst van 15.906 kg. en kregen daarvoor 1 miljoen 678.541 fr. aan omzet. Op de tweede plaats komt de O.101 «Benny» van Viaene Gilbert. Dit vaartuig lukte weliswaar een grotere vangst dan de O.110, met name 16.935 kg, maar kreeg hiervoor slechts 1 miljoen 631.879 fr. uitbetaald. Derde werd de O.455 «Zee-symfonie» van Pierre Devriendt. Dit vaartuig kreeg 10.828 kg. garnaal in de korre en liet een omzet van 1 miljoen 223.179 fr. optekenen.

Hieronder de uitslagen per vaartuig bij verkoop in de Oostendse vismijn :

## OOSTENDSE TREILERS

O.18	240.460
O.20	327.467
O.22	1.508.942
O.23	1.131.229
O.26	7.252.083
O.32	202.928
O.33	12.986.471
O.35	5.990.780
O.37	6.215.533
O.66	8.842.622
O.77	877.605
O.81	30.174.173
O.82	7.849.350
O.83	7.556.971
O.100	1.137.127
O.101	2.540.223
O.104	1.179.052
O.110	2.280.326
O.111	505.078
O.114	9.441.427
O.116	2.503.342
O.118	6.922.714
O.123	7.882.164
O.127	11.725.969
O.128	5.090.796
O.129	9.367.303
O.134	5.099.870
O.134	1.169.483
O.135	8.976.837
O.141	10.922.902
O.142	2.493.062
O.148	1.779.263
O.150	1.622.223
O.180	6.468.894
O.181	1.960.439
O.186	3.154.699
O.190	1.674.415
O.192	887.062



De stoere O.81 „John” van de rederij „Zeester” die met een jaaromzet van 30.174.173 fr. niet alleen primus werd maar tevens een nieuw record vestigde. Proficiat aan schipper Michel Anseeuw en zijn crew.

(Foto NVDK - WDB).

O.198	4.983.046
O.202	24.009.784
O.206	9.997.960
O.211	315.951
O.216	17.964.507
O.225	2.558.465
O.229	8.722.703
O.232	7.856.737
O.236	11.107.916
O.243	4.713.051
O.260	118.905
O.274	7.601.789
O.275	9.709.095
O.279	12.962.649
O.285	8.607.666
O.303	12.132.722
O.306	8.064.077
O.309	10.227.383
O.317	16.519.573
O.318	17.591.465
O.334	17.268.862
O.369	10.606.604
O.445	38.655
O.455	2.642.191
O.491	1.738.043
O.513	3.830.278
O.520	467.044
O.552	1.106.102
O.555	1.546.589
O.710	609.230
O.737	1.303.240
O.805	940.163
	<b>441.929.112</b>

## NIEUWPOORTSE TREILERS

N.1	38.575
N.3	9.902.424
N.40	6.707.323
N.41	7.573.182
N.45	9.352.829
N.172	322.778
N.408	307.080
N.579	5.712.819
N.597	2.991.814
N.705	8.901.309
N.706	7.924.104
N.708	13.146.181
N.709	13.818.193
N.719	8.209.154
N.720	1.811.734
N.720	110.550
N.723	595.170
N.736	6.537.021
N.738	239.523
N.752	9.944.481
N.761	110.550
	<b>114.256.794</b>

## ZEEBRUGSE TREILERS

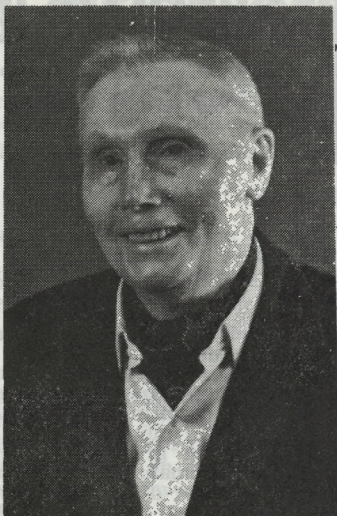
Z.14	945.714	Z.200	784.277
Z.16	1.715.299	Z.209	9.007.020
Z.27	1.022.132	Z.465	110.102
Z.34	9.025.431	Z.483	4.203.271
Z.38	7.027.568	Z.499	12.858.388
Z.62	6.661.654	Z.502	9.246.516
Z.72	5.258.681	Z.509	8.528.844
Z.99	2.432.612	Z.526	954.127
Z.105	1.437.678	Z.542	1.776.518
Z.163	8.612.428	Z.564	384.775
Z.189	510.475	Z.583	4.635.033
Z.196	927.873	Z.592	630.928
		Z.596	1.493.551
		Z.597	777.572
			<b>101.028.467</b>



Charles en Roland Verbiest die met hun kloek O.110 „Jeanine-Margaret” voor de derde opeenvolgende keer garnaalkoning werden en meteen de keizerstitel kunnen voeren. (Foto NVDK - WDB).



# Reder LEON MAESEN overleden



Leon Maesen is woensdag in de namiddag gestorven. We misten hem reeds sinds geruime tijd en toch pakt zijn afsterven ons bijzonder omdat wij hem gekend hebben als de luimige man, altijd bereid en er op uit, om de één of anderen een farce te bakken. We beleefden genoegen aan zijn onafscheidelijke glimlach en zijn ogen die, zoals men vaker zegt, blinkten van schalksheid. Overal waar hij kwam, werd hij de inzet voor een lach en werden de zorgen op zij gezet. Wij kennen geen mens waar hij ooit ruzie mede had. Leon was iemand waaraan de omgeving en de wereld behoefte had en heeft, die gezelligheid en luim bracht. Hij heeft zich zijn leven lang ingezet voor zijn gezin, familie en voor zijn medemens. Dergelijke ingoede mens en tevens knappe reder, heeft het nu op zijn beurt moeten afleggen tegen de dood. Sinds april verleden jaar kwam Leon niet meer ter rederskaai. In juli werd hij tijdelijk naar de kliniek overgebracht om dan vanaf augustus, thuis het bed gehouden te hebben. Hij heeft veertien dagen lang gevochten tegen de dood, koppig als geen één. Leon wij zullen je allen missen, zoals in de periode toen ge te bed lag, wij allen regelmatig naar je gevraagd hebben, naar je terugkeer verlangden. Geboren te Adinkerke op 25 oktober 1903 vluchtte de familie Maesen in 1914 naar Engeland, reeds in 1915, nog niet eens twaalf jaar, kwam Leon te Brixham aan boord van de ouderlijk «smack», beter bekend bij ons als «smik». Er waren toen 4 man aan boord, samen met Nonkel Henri en 't was nog de tijd van alles met het zeil en met de mankracht, Henri Van de Woude was toen mede naar Engeland gevlucht en aan boord van de smik. Na de oorlog ging men met de smik eerst naar Frankrijk, waar men een tijd te Le Havre verbleef vooraleer naar Oostende terug te keren. Van de loods Henri Legem

werd de O.186 gekocht tot Leon in 1928 zelf een nieuwe O.186 liet bouwen. Het was een vaartuig met een motor van 100 PK hetgeen voor die tijd heel veel was. Toen Leon dan later een motor liet insteken van 150 PK vroeg men zich op de kaai af of hij zot worden was!

Leon had zich in de schulden moeten steken voor zijn schip maar in hetzelfde haringseizoen van 1928/1929 had hij reeds zijn motor afgelost en no geen jaar later zijn vaartuig. Hij kwam alle stappen naar de bank met zijn geld en daar smeten ze hem bijna buiten omdat het te rap ging. Dit was echter nog de tijd dat de mensen niet konden slapen wanneer zij schulden hadden. Dat is nu allemaal anders geworden.

In 1929 op 26 oktober, dus bijna op zijn verjaardag trouwde Leon met Wilhelmina Picket en toen nog altijd met een grote schuld op zijn schip, maar hij had dat niet verteld, kwestie misschien dat zijn «Minatje» zich wellicht een beetje zou bepeisd hebben?

In 1940 vluchtte Leon dan met zijn familie, opnieuw naar Engeland. Hij had intussen 3 kinderen waarvan de jongste, Hector toen nog maar achttien maanden oud was. Het werd terug Brixham omdat Leon er vele vrienden had. Daar werd er 2½ jaar gevist met de O.186. Leon legde het voorlopig stil toen het vaartuig door de Duitsers beschoten werd en liet het vaartuig door een ander voeren. Hij zocht, vanwege de bombardementen weg te geraken uit Brixham en verhuisde naar Swansea. Reeds met de eerste reis voor de Ierse kust verloor hij zijn schip in een zware storm maar de bemanning werd gelukkig gered.

Leon heeft altijd gevaren als schipper tot hij afgelost werd in '56 door zijn zoon Gustaaf. Een andere zoon, namelijk Edmond, hier zeggen ze natuurlijk «Mong» was motorist aan boord. Dit was toen echter reeds met de O.312 die Leon, samen met Jules Denye had laten bouwen en die gereed kwam in 1947. Hij was na de oorlog van '40 teruggekeerd met de N.38 van Marcel Depotter waarop hij vaarde. De familie was dan achterna gekomen met de maalboot.

Leon was in 1961 eveneens medestichter van de Rederij «De Vuurtoren» die de inzet werd van een algemene modernisatie van de Belgische vloot, want de één achter de andere volgde dit voorbeeld en zette een nieuw en modern schip op. De overledene was eveneens beheerder van Hulp in Nood, van S.C.A.P. de Rederscentrale en de O.V.A. en stelde zijn rijke ervaring en kennis steeds ten dienste van deze koöperatieven en organisaties. Hij kan dan ook bogen op een rijk gevuld leven en het is een troost van hem te kunnen zeggen, dat hij niet voor niets heeft geleefd. Leon rust zacht. Ge hebt het zeker verdiend.

Aan de familie biedt het Nieuwsblad van de Kust en Het Visserijblad zijn innig medeleven welke hen komt te treffen in de zware rouw.

## WEEROM EEN OLIERAMP

De Griekse superolietanker, de „Andros-Patria” van 218 duizend ton heeft ter hoogte van de Spaans-Portugese kust, na opgelopen averij, zowat 60 duizend ton ruwe olie in zee kwijt gespeeld. Het schip werd op sleeptouw genomen, los geslagen en terug opgenomen en zou nu naar Lissabon opgesleept zijn, ten minste als het schip er binnen mocht. Ondertussen vernamen we dat de Spaanse stranden op een afstand van 100 km door een olie-laag geteisterd werden die op sommige plaatsen 20 cm dik lag.

Een en ander heeft vooral in Frankrijk terug de gemoederen in beweging gebracht en meer speciaal in Bretagne en Normandië omdat de herinneringen aan de olierampen met de „Olympic-Bravery” en vooral met de „Amoco-Cadiz” er nog zeer levendig zijn.

Als we het rijtje nagaan, dan is het wel juist dat de tankers heel gevaarlijke schepen zijn en er, proportioneel gezien, meer rampen met deze oliemonsters voorkomen, dan met de gewone handelsschepen.

Herinneren we in dit verband de rampen met onder an-

dere nog de „Torrey-Canyon”, de „Bohlen”, de „Venpet”, de „Venoil”, de „Urquiola”, enz... met dan nog als toemaatje de oliebezoedelingen door de boortorens en olieplatformen.

Anderzijds gaat het terug om een tanker van een land waar de goedkope vlag ook meer schering en inslag is dan wenselijk. Vastgesteld werd, dat dit eveneens het geval was met de meeste andere olietankers die zware averij opliepen of olierampen veroorzaakten. We mogen dus gerust schrijven over een permanente dreiging vanwege de olietankers en de Franse nationale maatregelen genomen om dit gevaar zoveel mogelijk te voorkomen en in te dijken zouden dan ook overal navolging moeten verkrijgen. In dit verband dienen we toch aan te stippen dat de E.E.G. deze maatregelen voor het merendeel overgenomen heeft.

Ook voor de visserij is zulks van belang.

Terwijl dit artikel reeds gezet was, bereikte ons het nieuws over

een nieuwe olieramp van een Franse olietanker die ontplofte als een reuzebom binst het lossen van zijn inhoud ruwe olie in de baai van Bantry in Zuid-west Ierland, hetgeen aan 49 mensen het leven heeft gekost. Het gaat hier om meer dan 100 duizend ton ruwe olie, die na de ontploffing, waardoor de tank in twee werd gereten, brandend over de golven verspreidde.

Het eilandje Whiddy in de Bantray-baai vormt in feite een reusachtige olie-opslagplaats, waar tankers tot 300 duizend ton kunnen aanmeren. In deze oliehaven hebben zich reeds meer dan 20 ongevallen voorgedaan waarbij telkens min of meer grote oliebezoedelingen plaats grepen. Men denkt er dan ook aan deze oliehaven te sluiten. Dit nieuw rampzalig ongeval zou toch de verantwoordelijken er moeten toe brengen het ganse olietransportbedrijf te herdenken en na te gaan hoe het komt dat zoveel olierampen gebeuren. We menen dat de bouw van supertankers de olierampen in de hand

heeft gewerkt omdat deze logge gevaarten zo moeilijk manoeuvreerbaar zijn. Om de vaart uit een dergelijke supertanker te krijgen heeft men 10 mijl modig vooraleer de mastodont gestopt ligt, ook de wendbaarheid is navenant, zodat een nochtans ver gevaar dat te laat gekend wordt of onderkend, praktisch altijd aanleiding geeft tot ongevallen. Men heeft wel de olietankers immer groter gebouwd om de transportkosten gevoelig te verminderen, maar men heeft de manoeuvre- en wendbaarheid, evenals de veiligheid niet navenant mede kunnen optrekken. Voor de producenten en uitbatende maatschappijen telde alleen het feit dat met éénzelfde bemanning voor een supertanker als voor een tanker van 500 duizend ton, tien reizen van tankers van 50 duizend ton uitgespaard werden! Dergelijke reuze-profieten steekt men graag op zak, ook al weze dit ten koste en ten laste van veiligheid. We herhalen dat dit probleem zeker wel de kosten van een goede doordachte studie waard is.

# GEEN VERWACHTINGEN EN TOCH 4 SCHEPEN OP VRIJDAG 5 JANUARI

Diegenen die zich op de verwachtingen in de bladen en op de mededelingen van de OVA steunden voor de aanvoer op vrijdag 5 januari, zijn bedrogen uitgekomen. Was het dit feit of anders nog het zeer slechte weder, dat oorzaak was van de weinig opgekomen kopers ?

In elk geval, in tegenstrijd met wat de bladen vermeldden, waren er toch 4 schepen aan de markt. Deze vaartuigen stonden wel de donderdag op het bord, zodat de gewetensvolle koper en vooral diegenen die iedere dag in de vismijn aanwezig zijn, toch kennis hadden van de aanvoer.

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

Al met al vinden we het toch spijtig dat zo iets kan voorvallen en dat de stads- en sluisdiensten de verwachtingen niet doeltreffender door geven en bekend maken aan de bladen. De reders en dus ook de Stad kunnen hierdoor maar profiteren. Bezit de stad geen telex om deze door te geven ? Vroeger ging dit per telefoon.

Men verzoekt ons het overlijden te melden van

**DE HEER**

**Leon MAESEN**

Rustend reder  
Gewezen beheerder van de Rederscentrale en de Onderlinge Visafslag  
Ere-beheerder der Rederscoöperatieven S.C.A.P. en « Hulp in Nood »  
Lid van de bejaardenclub « Vuurtoren »  
Lid van de federatie der Belgische Zeelieden van de oorlog 1914-18 en 1940-45

**Weduwnaar van Mevrouw Wilhelmina PINCKET**

Geboren te Adinkerke op 25 oktober 1903 en overleden te Oostende (St. Jozefskliniek) op 10 januari 1979.

Dit melden U zijn kinderen, kleinkinderen, achterkleinkinderen en de families MAESEN, PINCKET, MERLEVEDE en POTS.

De plechtige uitvaartdienst, waartoe U vriendelijk wordt uitgenodigd, zal plaatshebben op zaterdag 13 januari 1979 om 10 uur in de parochiale kerk van St. Antonius ter Vuurtorenwijk - Oostende, gevolgd door de bijzetting in de familiekerelder op het kerkhof van De Panne.

Bijeenkomst aan de kerk om 9.45 uur.

Personen die bij vergetelheid geen rouwbericht zouden ontvangen hebben, worden verzocht huidig bericht als dusdanig te willen aanzien.

Noch bloemen, noch kronen.

Voorhavenlaan 30, 8400 OOSTENDE

(7692N-8288V)

De beheerraad, de direktie en het personeel van de Visserscoöperatieven S.C.A.P. en HULP IN NOOD, melden U met diepe droefheid het overlijden van hun ere-beheerder

**DE HEER**

**Leon MAESEN**

Geboren te Adinkerke op 25 oktober 1903 en overleden te Oostende op 10 januari 1979.

De plechtige rouwdienst, gevolgd door de bijzetting op het stedelijk kerkhof van De Panne, zal plaats hebben in de parochiale kerk van St. Antonius ter Vuurtorenwijk Opex, Oostende, op zaterdag 13 januari 1979 te 10 uur, gevolgd door de bijzetting in de familiegrafkelder op het kerkhof te De Panne. Samenkomst voor begroeting aan de kerk te 9.45 uur.

Dit bericht geldt als enige kennisgeving

Hendrik Baelskaai 27, OOSTENDE.

(7690N-8289V)

# NIEUWSJES UIT EIGEN STREEK

## Kapitein tegen dek

Om in sloopstermen te blijven, ten minste voor een kapitein ter lange omvaart en met de nodige respect voor de directeur van de Oostendse zeehaven en van de vismijn, titelen we toch maar „kapitein tegen dek”.

Toen de heer Ghys maandagmorgen ter hoogte van het bestuursgebouw in de vismijn uit zijn wagen stapte, lag hij met zijn eerste pas op de begane grond reeds tegen dek. Geen zeemansbenen meer zegde een schipper die precies voorbijkwam. Al vroeg op de dag geboreld zegden er een paar die... juist uit de kanten kwamen. Wat er ook van zij, kapitein Ghys was een slachtoffer van de gladheid van het wegdek en daar helpen zeker geen zeebenen aan. Of het gedonderd heeft dat de stoepen en de toegang tot het bestuursgebouw niet vrij gemaakt waren van de gladde en verijde sneeuwlaag hebben we nog niet te weet gekomen. De kapitein kan zich anders troosten dat hij niet de eerste en de laatste zal geweest zijn, met of zonder zeebenen die tegen dek is gegaan.

We vragen ons echter af voor wat huisbewaarders en het werkend personeel nog dienen.

## Stakestijf

Op de vrijdagmarkt liepen de bennen vis bijna over vanwege de visjes die er stakestijf van de koude in lagen en zich niet gemakkelijk lieten klasseren. Anderzijds had iedere koper nog al wat ijs in zijn bennen want er was vóór het wegen geen druppel ijswater weggevoerd. De afslagers en tegenschrijvers stonden met een rode neus in hun „karretje” en ook de kopers kwamen slechts traag in gang, zodanig dat men vetter prijzen verwacht had in deze dagen van viskort-tresse. Dit is misschien wel door het feit dat er praktisch geen enkele leurder van zin was weg te gaan en ook bepaalde grote kopers niet goed wisten of hun kamions de baan zouden kunnen opgaan.

## Kamions van viskopers geblokkeerd

We vernamen dat verleden week de kamions van verscheidene visin- en uitvoerders in het buitenland, en wel voornamelijk in West-Duitsland geblokkeerd stonden door de ophoping van de sneeuw. Gelukkig dat het steendik vóór zodat de vis kwam, si in de diepvries zat.

## Leurders moesten hun vis uit hun frigobakken kappen !

Verscheidene visleurders, vooral dan deze die in de Limburg en in de „Walepays” hun visje aan de man brengen, moesten verleden week, reeds de dag na hun vertrek, de vis uit hun frigobakken, loskappen.

Zo moest onder meer R.M. met de bijl zijn vis losmaken. Een laag ijs bleef echter aan het visje of aan de filets hangen zodat men er „een slag moest in slaan” kwestie van het gewicht. Velen zegden dat het absoluut „geen-doen” was in dergelijke temperaturen te gaan leuren.

## Gehoord onder visleurders

„A” : Gaat gij van de week weg ?  
„B” : Ik geloof het niet, want het is geen „weer”.  
„A” : Ik wel, want de autostrade is goed bereikbaar.  
„B” : Ik niet, want ik heb geen klanten langs de autostrade.

## Rode poon in dezelfde beurt van 400 fr. omhoog

Op de maandagmarkt zette de rode poon eerder aarzelend in aan 1390 fr. Na een paar beurten ging de prijs naar 1290 fr. en er ging driemaal na elkaar 100 ben in eens weg. Toen zat de schrik er in voor diegenen die „de kat uit de boom” gekeken hadden en tegen het einde van dezelfde verkoop riep men reeds aan 1690 fr. Dat wil zeggen in één en dezelfde verkoopbeurt met 400 fr. de hoogte in. 't Moet zijn dat het toch kan.

## Rog haalde 90 fr.

In de maandagverkoopbeurt haalde de grote rog 4500 fr de benne of anders gezegd 90 fr. het kilogram. Aan een goeie 20 kg. gekuiste vleugels uit een benne, is dit toch 220 fr. de kilo, zonder de B.T.W., zonder het werk en zonder de taks op het inkomen ! Tegen hoeveel moet men dan de roggeveugel van de grote rog van de hand doen om er nog wat aan over te hebben ? En wie kan daar nog geld voor over hebben ? Anderzijds maakt me natuurlijk de rekening van de kostprijs van de gekuiste vis wanneer ze duur is, maar nooit wanneer ze spotgoedkoop gaat, alhoewel dit met rog wel niet dikwijls het geval is.

## VERWACHTINGEN

### DEENSE TREILER TE OOSTENDE

Nadat de Deense seinetreillers geruime tijd de Oostendse haven terzijde lieten liggen, komt er morgen eindelijk weer een vaarttuig verkopen. Het gaat om de RI 397 die 160 manden kabeljauw te verkopen heeft.

VRIJDAG 12 JANUARI 1979

WEST : O 369 (400 m.).  
NOORDZEE : RI 397 (160 kab.).

MAANDAG 15 JANUARI 1979

IJSLAND : O.334 (600 m. t.t.z. 270 bonen, 60 kab.-gul, 60 kools, 180 leng. 30 gulvis).  
MONKEY BANK : O.232.  
WEST : Z 509, N.752, N.40, O.123, N.736, O.134, O.303, O.206, N.579, O.35.

DINSDAG 16 JANUARI 1979

WEST : O.66, O.243, O.275.

WOENSDAG 17 JANUARI 1979

WEST : O.127, N.45, O.229.

# De nieuwe vislossersregeling te Oostende

In verband met de nieuwe vislossersregeling, geven wij hier enkele meningen weer die we bij bepaalde reders opgevangen hebben evenals een uiteenzetting die als repliek kan beschouwd worden, uitgaande van de vislossersbond G. Van Waes.

## ENKELE REDERSSTEMMEN

Er is, wat we bijna zouden kunnen zeggen, bepaalde kritiek losgekomen op de nieuwe visregeling. Deze kritiek die niet het nieuw systeem als zodanig aanvalt, kunnen we meer als de kinderziekten van de aanpassingsperiode aanzien.

Op dinsdag vertrokken de N3, de O.141 en de O.309 die in feite verwacht hadden te kunnen verkopen op de maandagmarkt. Inderdaad was onder meer de N3 reeds op zondagmorgen te 11 uur aan de sluisen van de Oostendse vismijn, maar kreeg geen toelating om zijn vis op de maandagmarkt te verkopen omdat hij zijn aanvoer en zijn inzichten om op maandagmorgen te verkopen, niet vóór 9 uur zondagmorgen gemeld had niettegenstaande hij het wist. De O.141 en de O.309 die net iets later de Oostendse haven aandeden, werden eveneens naar de dinsdagmarkt verwezen. Op weekdagen moet de melding en de aangifte vóór 14 uur binnen zijn.

Vroeger was het lossen nog altijd mogelijk zelfs als men 's avonds laat binnenkwam. Dan was het slechts kwestie de nodige mannen bij elkaar te scharrelen. Wat nu echter bijzonder de wrevel van diegenen, reders, schippers als bemanningsleden opgewekt heeft, is het feit dat de dinsdagmarkt heel wat ongunstiger uitviel inzake de afzetprijs dan op de maandagmarkt. Dat zou voor de gullerij, toch nog altijd de voorname aanvoervis, in bepaalde gevallen 300 fr. per ben gemaakt hebben. In de eindbesomming maakt dit toch een heel verschil uit, dat ergens wel zwaar aankomt voor reders en bemanning.

Wat nu de verplichte melding aangaat, laten verscheidene, zelfs niet bij dit geval betrokken reders opmerken, dat er zich toch gevallen van heikracht kunnen voordoen, zoals bv. het na elkaar scheuren van een paar korren zodat men onverwachts naar binnen moet komen om dan te horen, dat men nog tot overmorgen kan blijven liggen om te verkopen. Ook in geval van slecht weder kan het gebeuren dat men onverwachts beslist binnen te lopen, om dan voor éénzelfde geval te komen staan.

Dat er ergens een grens dient getrokken omdat men niet in één handomdraai over bijkomende rapers en lossers kan beschikken, is voldoende duidelijk. Veel reders menen echter dat het nieuw reglement om te beginnen wel wat soepeler kan toegepast worden en dat het toch niet op één schip en zelfs op een paar schepen kan aankomen. Er zijn inderdaad reders die overtuigd zijn, dat het vroeger reglement heel wat te bieden had en men er vrijer was. Wat er van zij, zo het nieuw reglement voor verbetering vatbaar is, dan moet men het doen. En wat dan als men de opgegeven markt niet haalt? Zo bv. omdat het weder en de wind tegenzit, ofwel dat men een kleine averij heeft opgelopen of moet opgesleept worden? De lossers en rapers die intussen voorzien zijn, is dit dan niet evenveel een overtreding van het nieuw reglement? Het nieuw reglement moet dus wel soepel toegepast worden volgens de noodwendigheden van het bedrijf.

## DE WOORDVOERDER VAN DE VISLOSSERSBOND

Volgens de woordvoerder van de vislossersbond wilden de reders een reorganisatie zonder prijsverhoging om van de moeilijkheden af te geraken om bekwame lossers en rapers bijeen te krijgen en om niet meer, zoals het vaak gebeurde, met ongeschoolden gekonfronteerd te worden. Nu deze reorganisatie er is, wordt de eerste beste gelegenheid aangegrepen om kritiek uit te brengen niettegenstaande deze regeling de reders van heel wat moeilijkheden verlost en zij altijd over geschoolde lossers en rapers beschikken. Dit veronderstelt echter mogelijk de aankomst van het vaartui gen de verkoopsinzichten te melden. Als men ergens moet instaan voor een vloeiende regeling dan moet men tijdig kunnen beschikken over alle nuttige inlichtingen om de lossers en rapers te kunnen aanduiden voor de verwachte schepen. De reders die tijdig hun aanvoer melden kunnen aldus over een perfecte dienstregeling beschikken, die hen zeker moet kunnen voldoen, waardoor de moeilijkheden voor hen en voor hun bemanning van de baan zijn. In het begin is er wellicht een aanpassingsperiode nodig, maar uitzonderingen en willekeur kan zeker niet toegelaten worden, omdat anders het overgrootse gedeelte van de reders slachtoffer zou zijn of kunnen worden van het niet zuiver toepassen van de nieuwe regeling.

Als men een uitzondering toelaat, dan scheidt men een voorgaande die dan naderhand door anderen zal ingeroepen worden en dit leidt dan onvermijdelijk tot afbraak van het nieuw reglement.

De nieuwe vislossersbond is verder overtuigd, dat er geen vuilte aan de lucht zou geweest zijn, hadden de prijzen op de dinsdagmarkt bv. hoger gelegen dan op de maandag. Hetzelfde systeem is anderzijds ook in voege in het buitenland met dien verstande dan nog, dat men

daar 48 uur voordien, zijn benaderende aanvoer dient op te geven. De verantwoordelijke van de vislossersbond wijst er anderzijds nog op, dat hij zelf, zondagmorgen tot 10u.30 gewacht heeft aan de sluisen van de Oostendse vismijn om eventuele laatkomers nog te kunnen opnemen. Het is slechts na half-elf dat de rollen gesloten werden en schikkingen genomen voor het aanduiden en het verdelen van het lossers- en raperspersoneel.

Wij zelf hebben gemeend de 2 klokken te laten horen en menen dat het slechts een kwestie van aanpassing en tijd is om zowel de reders als de vislossersbond op elkaar te laten inspelen.

Wij moeten er aan toevoegen dat sommige reders nog altijd de oude gewoonte hebben, hun vangst niet of slecht op te geven.

Men vergeet dat zij er alle belang bij hebben het wel te doen omdat ook de handel zich daar naar kan schikken, wat voor de prijzen van groot belang is en zelfs toelaat aan minder invoer te doen en groter uitvoer.

## VERANDERINGEN LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN MAAND DECEMBER 1978

### Verandering van eigendom :

O.134 «ROSALIE». Alleen eigendom van : Vincent Pieter - Verhaeghe, H. Consciencelaan 1B, 8401 Bredene.  
Zeebrief : 5 dec. 1978.

### Geschraapt :

O.236 «HENRIETTE». Eigendom : LAPLASSE en Co PVBA, Verenigde Natieslaan 3, 8400 Oostende.  
Geschraapt : 29 dec. 1978.

### Adresverandering :

N.408 «SPERANZA». Eigendom : Kusters Theophiel - Vanhove, H. Serruyslaan 1, bus 3, 8400 Oostende.

## DE NOORSE BARENTSZEE-VISSERIJ IN MOEILIKHEDEN

Wegens overbevissing is er een ernstige terugval in de vangsten in de Barentssee, zodanig zelfs, dat Noorse rederijen een fonds gesticht hebben dat zich met het opzoeken van nieuwe vangstgronden zal bezig houden. Hiertoe spendeerden de rederijen 1,5 miljoen B.fr. terwijl 3 miljoen van de regering gevraagd wordt. Volgens een woordvoerder van de redersfederatie, zullen tientallen schepen moeten gaan opvliegen zo er geen vervangende visserij of andere visgronden gevonden worden. Het is vooral de mindere zomer- en herfstvangsten die de vrees bij de rederijen gebracht hebben dat er aan overbevissing gedaan werd en dat men voor slechte komende jaren staat. Van de voortzettende klasse van 1970 blijft er, naar onderzoek door de biologen van het ministerie van visserij, slechts 240 duizend ton over, hetgeen totaal onvoldoende is voor de normale voortzetting van de visserij, indien geen vangstbeperkingen worden opgelegd. De Noorse marine experts hebben dan ook voorgesteld de kabeljauwkwota in het hoge Noorden met 30 % te gaan verminderen, namelijk van 850 duizend ton naar 600 duizend ton. Volgens de I.C.E.S. mocht dit maximum 560 duizend ton worden, maar de Russische-Noorse visserijcommissie is ten slotte overeengekomen op 660 duizend ton, gelijk verdeeld onder de twee landen, nadat eerst 90 duizend ton voorbehouden werd voor derde landen. Van het totale kwotum mag Rusland 90 duizend ton vissen in de Noorse zone en

Noorwegen 30 duizend ton in de Russische zone.

Wat het vrij gegeven gedeelte voor derde landen betreft, is er hiervan 45 duizend ton beschikbaar in de Noorse zone, 30 duizend ton in de Russische zone en 15 duizend ton rond Spitzbergen. Verder kan door ieder land nog 7,5 duizend ton vrijgegeven worden aan derde landen in de grijze zone van de Barentssee.

Het capelin kwotum werd op 1,8 miljoen ton vastgezet. Niettegenstaande Noorwegen hiervan 75% vroeg, bekam het in de Russisch-Noorse visserijcommissie slechts 60 procent, minder dan hun hoop maar toch nog meer dan hun vrees. De Noren zelf hebben dit kwotum praktisch gelijkwaardig verdeeld over de zomer- en de wintervisserij. Er werd ook nog tussen beide landen overeengekomen dat tussen 1 mei en 15 augustus geen capelin mag gevangen worden.

REDEERS  
LEEST UW  
VAKBLAD

# Weetjes...

Voor het aan de kade brengen in de haven van Brest van de Franse supertanker de «Batillus» van 555 duizend Brt. voor herstellingen, had men tien sleepboten nodig. Bovendien 2 sleepboten uit Brest zelf, had men beroep gedaan op 2 sleepboten uit St.-Nazaire, één sleepboot uit Duinkerke, en 5 sleepboten van de Nationale Marine. De metalen schotten van de Batillus moeten hersteld worden, gezien deze wegens overgrote druk verwrongen staan. Hiervoor benodigt men 35 ton staal en 40 werkdagen. De «Batillus» beschikt over twee motoren van 30 duizend PK elk!

De vissershaven Le Guilvinec in beneden-Bretagne telt alleen reeds 510, meestal kleinere visserseenheden en een vissersbemanning van 2.400 koppen. Dat is meer dan tweemaal de totale vissersbemanning van onze ganse kust.

De scheepswerven Gebroeders Piriou te Concarneau in Frankrijk hebben in 1978 op 29 december hun 16de nieuwbouw van dit jaar te water gelaten. Het ging hier om een kleine hekkusttreiler van 17 meter met een motor van 400 pk. die rond de 11 miljoen B.fr. heeft gekost.

De Britse regering, of beter nog het departement van Overzeese Ontwikkeling, heeft een krediet van 65 miljoen B.fr. uitgetrokken voor een studie over de visserijbronnen en visverwerking in Ecuador. Hiertoe behoort eveneens de training van een staf Ecuadorianen in Engeland. Dat de Britten met deze samenwerking eveneens een vinger in de pap zullen houden, is wel duidelijk. Ook de Inter-Amerikaanse Ontwikkelingsbank heeft een lening aan Ecuador toegekend, ten bedrage van 250 miljoen B.fr. om een visserijproject te helpen financieren.

Studenten uit ontwikkelingslanden volgen een cursus in visserijtechniek, botenbouw en uitrusting en visfarming in Engeland en meer bepaald in het technisch visserijcentrum te Hull. Het gaat om studenten uit Chili, Ecuador, Nigeria, Tanzania, Hong-Kong, Indië, Nieuw-Zeeland en de Seychellen en dit op initiatief van de White Fish Authority.

China is de grootste producent van farmvis, vooral de karper, en dit in duizenden inlandse visfarms, die in communes uitgebaat worden.

Het grootste meer van Frankrijk de Lac Grand-Lieu met zijn duizend Ha (10 km<sup>2</sup>) kende in 1940 nog een honderdtal beroepsvissers. Op vandaag nog slechts 12! Eén en ander is het gevolg van het verdwenen van dit meer, dat nog slechts 1000 Ha water telt.

Topper in de treilerbesomming te

Lowestoft is de 32 meter hekkreiler „St. Phillip” die over het jaar 1978 met een aanvoer van 12.500 van onze bennen (10.700 kits) een besomming van 22,8 miljoen verwezenlijkte, hetzij een gemiddelde van 1.800 B. fr. de ben.

Omdat het totaal toegelaten vangstkotom op de schelvis in de Noordzee kleiner is voor 1979 dan voor 1978, heeft de Britse regering nu het toegelaten vangstkotom per bemanningslid en per week, van 12 ben op 10 ben gebracht voor de schepen. Met bv. 6 man aan boord mag men nu, in een week, 72 ben schelvis aan boord nemen. Eénzelfde reglement is ook uitgevaardigd voor de Westkust van Engeland.

De schipper van de Britse „Stroma II” die veroordeeld werd voor een aanvaring in dronken toestand, heeft aan de bladen geschreefd dat het vonnis niet meldt „in dronken toestand” maar door redenen van „oververmoeidheid en dronkenschap”. We menen dat dit geen ekskuus is voor deze schipper en dat het nog minder aan te bevelen is te drinken wanneer men oververmoeid is.

De voornaamste Britse diepvriespromotor voor vissteaks heeft zich nu ook toegelegd op het in de handel brengen van diepbevoren ingepakte vismotten van minder gevraagde soorten zoals van de koolvis, net zoals men ook reeds kippers van makreel, met succes in de handel bracht, in vervanging van de haringkippers.

In West-Frankrijk verscherpt zich de oppositie tegen de beperkende maatregelen die men te Brussel wenst uit te vaardigen, zoals de verhoging van de netmaaswijdten. Het zijn vooral de Bretoense langgoestinevissers, die de opvoering van de netmaaswijdte door de Britten uitgevaardigd in de Keltische Zee en dit vanaf 1 september a.s. niet kunnen aanvaarden. Voor hen zou dit 30% vangstverlies betekenen.

De radar van „Gris-nez” ontdekte eind december van vorig jaar een kustvaarder die in tegengestelde richting in de trafikroutering vaarde en dit met gedooft lichten. Het was de „Vanessa II” onder Panamense vlag met 2 Duitse officieren en 4 Afrikaanse bemanningsleden aan boord. Het schip werd door de Franse marine naar Calais opgeleid. Als enige zee... kaart had de kapitein een toeristische kaart van de Sealink aan boord!

Te Boulogne werd in 1978 zowat 115 duizend ton vis aan wal gezet, hetzij 3 duizend ton meer dan het vorig jaar. In waarde uitgedrukt kreeg men een verhoging van 10 tot 11% ten overstaan van 1978.

Een diepzeetreiler uit Boulogne, de „Mousse”, een treiler van 52 m met een motorcracht van 2000 pk

behaalde de blauwe wimpel 1978 voor de grootste opbrengst met 5.700 ton vis voor een waarde van iets boven de 63 miljoen B. fr. Het valt nochtans te bezien of hij daarmee winst heeft geboekt, de algemene onkosten zeer zwaar oplopend.

X X X

Een beslissing van de Canadese minister voor visserij, de heer Le Blanc, waarbij het laboratorium voor zeevisserij-onderzoek in Halifax werd afgeschaft en een staf van 35 tot 40 laboranten ergens anders moesten ondergebracht worden, werd tenslotte ingetrokken tengevolge van het veelvuldig protest uitgaande van de visserij zelf, die meent dat juist nu, het zee-wetenschappelijk onderzoek van groot belang is in het zoeken naar nieuwe visserijgronden en het volgen van de visstocks.

X X X

De Franse speciale sleepboten ingericht als hospitaalschip voor de Franse verre-zeevisserij op Newfoundland en de noordkusten van Noorwegen, worden volgens een mededeling van het betrokken ministerie niet meer ingezet. Dit heeft de betrokken vissers heel wat kwaad bloed gezet. De sleepboten zijn er nu nodig om het immer stijgend marineverkeer voor de Franse kusten te controleren en overtreders van de nieuwe wetgeving op het verkeer op te brengen.

X X X

Uruguay, het landje dat gekneld zit langs de Atlantische Oceaan tussen Argentinië en Brazilië, heeft zijn aanvoer van vis gevoelig weten op te drijven. In 1975 was dit nog 26 duizend ton. Verleden jaar 48 duizend ton om nu in 1978, volgens de verwachtingen de 65 duizend ton te bereiken. Het is de trend in de ontwikkelingslanden om vooral aandacht aan de ontwikkeling van de visserij te besteden. Een streefcijfer voor 1981 is 200 duizend ton!

X X X

Door de beperkingen opgelegd aan de Japanse diepzeevisserij, is dit land verplicht zijn invoer gevoelig te verhogen. Het Japanse middel hiertoe is het participeren in buitenlandse visverwerkende bedrijven. Alleen reeds in Brits Columbia in Canada, bezitten Japanse maatschappijen reeds een belangrijke participatie in 17 visverwerkingsbedrijven.

X X X

Rusland wenst in Groenland een visverwerkingsbedrijf op te zetten voor elk 50% voor beide landen. Rusland waarborgt hierbij de totale afzet van de producten. Volgens de Groenlandse woordvoerder is dit project veel te groot, vooral gezien de teruglopende visstocks in de Groenlandse wateren. Anderzijds dient eveneens de E.E.G. in de onderhandelingen betrokken te worden, want Groenland heeft wel een lokaal parlement en regering, maar hangt nog af van Denemarken wat de buitenlandse zaken betreft.

## BERICHT AAN DE SCHIPPERS TER VISSERIJ

### Gebruik van verkeersscheidingsstelsels

De heer Rijkscommissaris van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart verzocht ons de visserijmilieus nogmaals bekend te maken dat de schippers die de verkeersscheidingsstelsels doorvaren, in hun logboek zorgvuldig zouden noteren wie gedurende deze doorvaart de wacht verzekert.

Als de schipper nalaat dit te doen en zich later, na vastgestelde overtreding, op geheugenverlies beroept, blijft hij persoonlijk verantwoordelijk. Deze verantwoording kan eventueel gedeeltelijk of geheel overgaan op de wachtdoende, zo deze bekend is.

## DALING EN STIJGING PETROLEUM-PRODUKTEN

Maandag daalde de maximumtariefprijs van butaan in flessen (0,21 fr./kg., BTW inbegrepen), propaan in flessen (— 0,26 fr./kg., BTW inbegrepen) en propaan in bulk (— 0,26 fr./kg., BTW inbegrepen).

Anderzijds is er sedert dinsdag een stijging van de maximumtariefprijs van gasolie wegvervoer (+ 0,21 fr./l., zone 1, BTW inbegrepen) en gasolie verwarming (+ 0,19 fr./l., zone 1, BTW inbegrepen) en lichte stookolie (+ 0,19 fr./l., zone 1, BTW inbegrepen).

Voor wat West-Vlaanderen betreft welke in zone 2 gelegen is, is de prijs van de mazout in verbruik vanaf heden dus 5,32 fr. + BTW of 5,64 fr.

Voor lichte fuel is de huidige prijs 5,26 fr. en met BTW 5,58 fr. Voor de visserij is de officiële gasolieprijs 4,87 fr., waarop verscheidene maatschappijen een ristourne toekennen, naar gelang grote of kleine leveringen.

## DIEFSTAL IN DE VISSERSHAVEN TE ZEEBRUGGE

Toen de bedienden van de heer Desutter Max, groothandel in vis te Zeebrugge maandagmorgen de burelen binnenkwamen stelde men vast dat er ingebroken werd. Gelukkig konden slechts 2 omslagen met het loon van 1 der arbeiders die vorige week met verlof waren ontvreemd worden.

De rijkswacht kwam ter plaatse om er de vaststellingen te doen. Dinsdagmorgen werd nogmaals ingebroken in dezelfde firma alsook in de firmas Huyssseune & Debra die insgelijks met het triestig bezook vereerd werden. Onmiddellijk werd de Rijkswacht verwittigd en er zijn nu reeds ernstige verderekingen.

Experimentele visserij 1978 :

# Het project "blauwe wijting"

door P. ROOS, Sectie Zeevisserij van de Directie van de Visserijen

## Inleiding

Als gevolg van nationale en internationale conserveringsmaatregelen die in de afgelopen jaren zijn getroffen ontstond er een terugloop in de aanvoer van de traditionele vissoorten. De uitwerking daarvan op de toevoer naar de visverwerkende bedrijven, was voor vele landen aanleiding zich te richten op de visserij op minder bekende vissoorten, dan wel de visserij op deze vissoorten te intensiveren. Eén van deze soorten is de blauwe wijting.

## Verspreidingsgebieden

De blauwe wijting (*micromesistius poutassou*) is een pelagische vis die behoort tot de kabeljauwachtigen en die voornamelijk leeft in dieper water. Hij komt voor langs de rand van het continentale plateau, vanaf het westelijk deel van de Middellandse Zee tot IJsland, Groenland en ten noorden van Spitsbergen. Eén der belangrijkste paaijgebieden ligt ten westen van de Britse eilanden. De vis paait in maart en april, trekt daarna noordwaarts en verspreidt zich over grote gebieden van de Noorse zee en Barents-zee.

## De visserij

Bekend was dat Spanje, Rusland, Noorwegen, Polen, IJsland en de Faroër zich reeds met de visserij op de blauwe wijting bezig hielden. Mede door de in de inleiding genoemde oorzaken zijn ook andere landen aan deze visserij gaan deelnemen. Tot dusver was het grootste gedeelte van de aangevoerde hoeveelheden bestemd voor industriële doeleinden. De laatste jaren wordt er echter steeds meer aandacht besteed aan het benutten van de blauwe wijting voor menselijke consumptie.

## Vorbereiding van het project

Ook in Nederland begon men zich voor deze vissoort te interesseren. Door het visserij-bedrijfsleven werden bij de Stichting Ontwikkelings- en Saneringsfonds voor de Visserij verzoeken ingediend voor een bijdrage voor experimentele visserij op blauwe wijting. Nadat hierover advies was uitgebracht door de werkgroep „Ontwikkeling Visserij”, gaf het bestuur van het O. en S. fonds in de vergadering van 14 december 1977, haar goedkeuring aan de uitvoering van het Experimentele project blauwe wijting.

Aan het project konden 2 groepen van maximaal 3 hektrawlers, met een motorvermogen van ten minste 2.000 pk., deelnemen. Deze 2 groepen zouden na elkaar 2 op een volgende reizen maken van ten hoogste 20 reisdagen. Indien de vangst aan blauwe wijting tijdens de eerste reis van een groep, minder was dan gemiddeld 100.000 kg. per vaartuig, zou de tweede reis van die

groep komen te vervallen, tenzij de vangst aan blauwe wijting van één der vaartuigen in die groep hoger was dan 200.000 kg.

Er zou worden gevist langs de rand van het continentale plat in het zeegebied ten westen van Groot-Brittannië en Ierland. Als bijdrage zou per schip een bedrag van f 8.500,- per reisdag worden uitgekeerd. Op de totaal per vaartuig toe te kennen bijdrage per reis, werd een aftrek toegepast gelijk aan 50 procent van de opbrengst van de vangst van dat vaartuig in die reis.

Voor deelname aan het project meldden zich 9 rederijen met totaal 17 schepen aan. Uit deze aanmeldingen werden als deelnemers 2 groepen van elk 3 schepen aangehouden. De indeling was als volgt :

### Groep I

Sch. 21 „De Hoeker”  
KW. 172 „Dirk Diederik”  
Sch. 108 „Onderneming II”

### Groep II

Ijm. 36 „Egmond”  
KW. 122 „Arie Ouwehand”  
Sch. 302 „Willem v/d Zwan”

Vertegenwoordigers van de Directie van de Visserijen, het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek, de afdeling Technisch Onderzoek en het Instituut voor Visprodukten T.N.O., zouden aan boord van de deelnemende schepen meevaren.

## VERLOOP VAN HET PROJECT

### Eerste groep

Op woensdag 4 januari 1978 vertrok de eerste groep van 3 vaartuigen. Er werd koers gezet naar het noordelijkste punt van het te onderzoeken gebied. Vanuit deze positie, ± 61°30' N.B. — 01°30' W.L. begonnen de schepen in zuidwestelijke richting het gebied te verkennen. Gezocht werd langs dieptelijnen tussen 180 — 250 vadem. Ondanks de slechte weersomstandigheden kon het gebied goed worden afgezocht. Alleen rond de positie 60°20' N.B. — 04°00' W.L. werden op een diepte van 180 vadem wat wazige aantekeningen waargenomen. Door elk van de vaartuigen werd een trek gedaan. De vangst bestond uit enige manden zilversmelt.

Op dinsdag 17 januari bevonden de schepen zich ongeveer op het zuidelijkste punt van het aangewezen gebied. In overleg met de Directie van de Visserijen werd besloten, mede op grond van buitenlandse onderzoekresultaten, niet in noordelijke richting terug te keren, maar door te stomen naar de Golf van Biscaye. In dit gebied werden door de schepen in totaal 5 trekken gedaan. De vangst bestond uit kleine blauwe wijting en kleine horsmakreel.

Na een reis van 20 dagen liepen de Sch. 108 en de KW. 172 binnen te IJmuiden en de Sch. 21 te Scheveningen. Omdat de vangst aan blauwe wijting per vaartuig gemiddeld geen 100.000 kg was en geen vaartuig een totale vangst van 200.000 kg blauwe wijting had ge-

haald, kwam de 2e reis van deze groep te vervallen.

### Tweede groep

De eerste reis van deze groep begon op 15 februari 1978. Op grond van een tussen de E.E.G. en de Faroër tot stand gekomen overeenkomst, was het de schepen toegestaan op blauwe wijting te gaan vissen binnen de Faroese visserijzone. In dit gebied werden ruime vangsten van deze vissoort behaald. De posities waar voornamelijk werd gevist, lagen tussen 60°-60°30' N.B. — 06°00' W.L. en 60°00' N.B. — 05°00' W.L. op diepten van 230 tot 280 vadem. Trekken gedaan op diepten tussen 180 en 200 vadem leverden niets anders op dan enige manden zilversmelt en roodbaars.

Gedurende deze reis werd regelmatig contact onderhouden met 2 Faroese schepen, die ook in dit gebied op blauwe wijting visten. Over en weer werd nuttige informatie uitgewisseld.

Op dinsdag 7 maart meerden de schepen na een 20 daagse reis af in hun thuishavens. De gezamenlijke vangst aan blauwe wijting was ± 650 ton.

Overeenkomstig de voorwaarden begonnen de 3 schepen van deze groep op 10 maart aan hun tweede en laatste reis in het kader van het blauwe wijting project. Gedurende deze reis ondervonden de schepen veel hinder van het slechte weer. Het was praktisch onmogelijk het normale visserijpatroon uit te oefenen. Op maandag 13 en dinsdag 14 maart werd gevist rond de posities 60°00' N.B. — 06°00' W.L. en 60°25' N.B. — 05°50' W.L. op een diepte van 550-600 vadem.

De totale vangst van de schepen in deze 2 dagen was ± 90 ton blauwe wijting.

Vanwege de slechte weersomstandigheden en de al even slechte voorspellingen, werd besloten de Faroese zone te verlaten.

Er werd koers gezet naar het gebied ten noordwesten van het eiland St. Kilda. Op zaterdag 18 maart werden in dit gebied rond de positie 58°25' N.B. — 09°00' W.L. op diepten tussen 300 - 340 vadem goede aantekeningen waargenomen, op ± 100 vadem boven de grond. De schepen deden in totaal 5 trekken voor ± 100 ton blauwe wijting. De blauwe wijting was van goede kwaliteit (pre-spawning).

Omdat de weersvoorspellingen zuidelijker beter waren werd koers gezet naar het zeegebied ten westen van Black Rock. Tijdens het stomen werd op positie 57°30' N.B. — 09°30' W.L. een vloot Duitse en Franse trawlers gepasseerd, vermoedelijk vissend op blauwe leng.

Op woensdag 22 maart werd uitgezet rond 54°30' N.B. — 11°00' W.L., op 270 tot 290 vadem.

De totale vangst van de schepen op deze dag was ± 90 ton blauwe wijting, die overwegend ij was en kleiner dan die gevangen in de

Faroese zone en ten noordwesten van St. Kilda.

Door het slechte weer kon er tijdens deze reis niet meer worden gevist. Na een 20 daagse reis arriveerden de schepen op 30 maart in hun thuishavens. Gezamenlijke vangst ± 300 ton blauwe wijting.

## Conclusie

De onderzoekingen die tot nu toe door diverse landen waren gedaan, hadden aangetoond dat er in het voorjaar, gedurende de paaitijd, grote concentraties blauwe wijting kunnen worden aangetroffen langs de rand van het continentale plat in het zeegebied ten westen van het Verenigd Koninkrijk en Ierland. Over de aanwezigheid van blauwe wijting in dit gebied in de maanden januari, februari en maart was minder bekend.

De verzoeken van het visserij-bedrijfsleven richtten zich daarom op een onderzoek in deze periode.

Gelet op de resultaten van het project „blauwe wijting” mag worden aangenomen dat er in de maand januari geen grote concentraties blauwe wijting voorkomen in het zeegebied ten westen van het Verenigd Koninkrijk en Ierland. Toen tijdens de eerste reis van de eerste groep bericht werd ontvangen dat de autoriteiten van Faroër toestemming hadden verleend om met een beperkt aantal schepen experimenteel op blauwe wijting te vissen waren de schepen reeds ong. 700 mijl van dit gebied verwijderd. Van deze toestemming kon daarom geen gebruik worden gemaakt, zodat uit dit onderzoek over de visserij in dit gebied in januari niets anders bekend is geworden. Wel is vast komen te staan dat er in de 2e helft van februari en de hele maand maart grote hoeveelheden blauwe wijting kunnen worden gevangen in het zeegebied rond de Faroër. Ook ten noordwesten van het eiland St. Kina en ten westen van Black Rock komen in de maand maart grote hoeveelheden van deze vissoort voor.

De moderne Nederlandse hektrawler is technisch gezien geschikt voor de visserij op blauwe wijting. De traditionele vistuigen behoeven, afgezien van een versterking van het achternet, geen grote veranderingen te ondergaan. De verwerking van de vis is een hoofdstuk apart.

De blauwe wijting is een nogal tere vis. Wanneer een grote trek wordt gedaan, komen veel exemplaren al enigszins beschadigd aan boord. Als daarna een deel van de vangst nog geruime tijd in de last ligt alvorens zij kan worden verwerkt, wordt bij slechte weersomstandigheden, die in de wintermaanden verwacht kunnen worden, en een beweeglijk schop de blauwe wijting stuk gewreven.

Een en ander is niet bevorderlijk voor de kwaliteit. Vooral wanneer de blauwe wijting is bestemd voor menselijke consumptie zal hiermee rekening moeten worden gehouden.

Door diverse landen zijn zeer uitgebreide rapporten gepubliceerd over de visserij op blauwe wijting. Deze rapporten, alsmede gedetailleerde gegevens over het vistuig en de posities liggen ter inzage bij het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek te IJmuiden. Uit „Visserij”

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Opnieuw een ongewone week in de Oostendse vismijl waar de sneeuw en de ijzel heel wat stokken in de wielen stak. Prijzen die voor sommige soorten niet al te best waren en alleszins lager dan verwacht. In de eerste plaats voor kabeljauw die nog nauwelijks 50 fr. het kg. haalde, nu de invoer uit Denemarken weer normaal kan doorgaan. Gul die maandag duurder was dan dinsdag toen er trouwers niet veel prijsverschil was tussen grote en kleine soorten. Zo kreeg de sortering « 5 » nog 1.540 fr. waar grote shelfcodgul geen 2.000 fr. noteerde. Wijting kende dalende prijzen en was eveneens maandag het duurst. De aanvoer was die dag trouwers erg klein en wie kan zeggen dat die wijting bij een grotere aanvoer ook die prijs zou gehaald hebben? Platvis, schol en iek, kregen behoorlijke prijzen met grote platen tot 32 fr. en de andere sorteringen dinsdag nog tussen 30 en 34 fr. Kleine wijting was redelijk gewild en noteerde tussen 710 en 1.000 fr. de ben. Rog was peperduur en kreeg zelfs tot 90 fr. het kg., het moet gezegd dat de aanvoer van deze soort zelden zo gering was. Voor steenschol lag er een groot prijsverschil tussen grote en kleine sortering waarbij de eerste soort tot 111 en kleine tot 45 fr. noteerde. Ook tarbot kreeg ver uiteenlopende prijzen begrepen tussen 101 en 348 fr. het kg.

Voor IJslandvis was de marktinzet van de rode zeebaars teleurstellend. Iedereen keek de kat uit de boom (in dit geval de vis uit de mand) en liet de prijs dalen tot 1.290 fr. de ben. Die prijs liep nadien terug op tot bij de 1.800 fr. de ben. Leng varieerde tussen 32 en 39 fr. volgens de kleur (wit of blauw) terwijl koolvis verhoogd werd tussen 910 en 1.870 fr. Heilbot kreeg tussen 122 en 197 fr. terwijl kabeljauw weer de minst gewilde soort was en tussen 36 en 40 fr. verkocht werd. Schelvis deed het heel wat beter en kreeg van 45 tot 72 fr. het kg.

Een mooi resultaat toch voor de O.317 die 2.096.000 fr. besomde.

Tong hebben we alleen woensdag wat meer dan heel weinig gekregen toen zowat 3.200 kg gelost werden. Dinsdag slechts 1.150 kg, vrijdag 1.299 kg. De prijzen waren voor de grote soorten beter op de vrijdagmarkt, voor de kleine sorteringen waren ze dinsdag beter.

De kustvisserij heeft het rustig aan moeten doen. De weersomstandigheden waren er niet naar om het zeer druk te kunnen doen, terwijl anderzijds ook de vangsten zeer teleurstellend zijn. Iets wat vaker voorkomt in deze periode voor de garnalvisserij. Dat er zo weinig gul te vangen is, is minder normaal. Het koude weer en de oostelijke wind zullen hier wel niet vreemd aan zijn.

O O S T E N D E					N.3 7 200 — 284.470					Z.161 1.445.980	
					N.706 9 320 — 441.700					Z.128 395.070	
					WOENSDAG 10-1-1979					Z.559 307.090	
					WEST					Z.576 279.760	
					Z.209 6 180 — 229.089					Z.538-544 120.100	
					Z.38 10 365 — 440.540					<b>4.042.915</b>	
					Z.499 9 165 1.583 477.647						
					N.41 9 365 — 494.630					DONDERDAG 4-1-1979	
					O.33 5 165 3.150 793.616					Z.331 250.010	
										Z.492 186.470	
										Z.497 272.160	
										Z.519 285.740	
										Z.560-201 36.100	
										Z.494 1.870	
										<b>1.032.350</b>	
										VRIJDAG 5-1-1979	
										KUST	
					Z.19 5 500 100 358 580					Z.19 5 500 100 358 580	
					Z.525 2 — 10 39 300					Z.525 2 — 10 39 300	
					Z.126 2 700 60 309.650					Z.126 2 700 60 309.650	
										<b>707.530</b>	
										MAANDAG 8-1-1979	
										KUST	
					Z.578 2 100 15 66.340					Z.578 2 100 15 66.340	
					Z.600 2 50 10 30.210					Z.600 2 50 10 30.210	
					Z.525 3 100 16 71.360					Z.525 3 100 16 71.360	
					Z.580 2 300 35 280.880					Z.580 2 300 35 280.880	
					N					N	
					Z.16 5 3.800 380 1.619 380					Z.16 5 3.800 380 1.619 380	
										K (gul)	
					Z.201-560 56.776					Z.201-560 56.776	
					Z.494 11.100					Z.494 11.100	
					Z.184-447 33.590					Z.184-447 33.590	
					Z.437-558 71.870					Z.437-558 71.870	
					Z.400-548 25.180					Z.400-548 25.180	
					Z.471-472 60.450					Z.471-472 60.450	
					Z.430 24.820					Z.430 24.820	
					Z.809 15.670					Z.809 15.670	
					Z.403-501 45.440					Z.403-501 45.440	
					Z.538-554 70.770					Z.538-554 70.770	
										<b>2.477.836</b>	
										DINSdag 9-1-1979	
					K					K	
					Z.512 2 100 16 117.120					Z.512 2 100 16 117.120	
					W					W	
					Z.200 9 1.400 180 635.230					Z.200 9 1.400 180 635.230	
					Z.14 9 2.800 180 839.630					Z.14 9 2.800 180 839.630	
					K (gul)					K (gul)	
					Z.474 10 11.900					Z.474 10 11.900	
										<b>1.603.880</b>	
										WOENSDAG 10-1-1979	
					K					K	
					Z.574 9 1.000 150 571.970					Z.574 9 1.000 150 571.970	
					Z.424 9 800 140 602.550					Z.424 9 800 140 602.550	
					Z.568 9 400 110 329.952					Z.568 9 400 110 329.952	
					Z.559 6 — 190 343.310					Z.559 6 — 190 343.310	
					K (gul)					K (gul)	
					Z.536 2.690					Z.536 2.690	
					Z.447-184 14.350					Z.447-184 14.350	
					Z.554-538 13.660					Z.554-538 13.660	
					Z.437-558 18.120					Z.437-558 18.120	
					Z.474 8.180					Z.474 8.180	
										<b>1.904.782</b>	

## V O R D A P S C H E E P S S C H R O E V E N

## VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek  
Oude Stationsweg 15  
Zaltbommel Holland  
☎ 00-31-4180-2654

Vert. voor België  
J. Theunissen  
Terneuzen Holland  
☎ 00-31-1150-94117

Reparatie-werkplaats voor België  
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.  
Dijkstraat 7, Rupelmonde  
☎ 031-752051 - 742051  
(5723V)

# NIEUWPOORT

**VRIJDAG 29-12-1978**

Z 589	350.672		
N.720	51.963	N.761	51.963
N.172	113.665	N.788	113.963
N.590	99.305	N.470	99.305
N.700	32.150	N.88	32.150

Er werd 22.100 kg. vis gelost, dit van de gullevisseren, en één bokker, die zorgde voor de gegeerde tarbot en grieten, en ook 1.200 kg. tongen kon aanbieden. Tarbot waren dure beestjes, zo kregen de grootste 370 fr. de kg., de middenslag 220 fr. en de kleinste 125 fr. Grieten van 125 à 100 fr. de kg.

Volgende prijzen werden gegeven voor de tongen: de grootste 197 fr., de 2de 206, de 3e van 222 à 210 fr., de 4de 184, de 5de 155, en de kleinste kregen 113 fr. Platvis kreeg 1.120 à 1.030 fr. de benne. Rogsoorten waren ook in trek: zo kregen de moers 3.550, de tilten 3.100, grote scherpstaarten 3.150 fr. de benne. Enkele bennen speerhaaien, werden gekocht aan 1.350 fr. Kabeljauw en gullen waren merkbaar duurder dan de voorbije dagen, zo kreeg kabeljauw van 60 à 65 fr. de kg. Gulsoorten van 2.400 fr. à 1.800 fr. de benne. De voor-kleine tussen 1.600 en 1.750 fr. de benne. Ook de wijting mocht in de «stoet» mee! Voor de grote werd 1.380 fr. gegeven, en de kleine gingen weg aan 1.050 en 1.100 fr.! Zo was de laatste marktdag van 1978, met een eindcijfer van 944.638 fr. en met de beste wensen voor 1979!

**DINSDAG 2-1-1979**

N.723	348.926	N.738	87.130
N.590	36.960	N.470	36.960

Op de eerste verkoopdag van 't jaar, stonden er 3 vangsten op de markt. Samen 15.000 kg., waarbij de N.723 wat rare vis kon uitleggen en ook 600 kg. tongen! Dat de vishandel, met het noodzakelijk vervoer, ook de zweepslag kreeg door de weersomstandigheden, moet zeker niet gezegd! De rare vis, moest het natuurlijk ontgelden, de feestdagen zijn voorbij en de grote tarbot kreeg nog 255 à 263 de kg. De grieten 120 fr. De tongen kregen de volgende prijzen: de lappen 180, de 2de 201, de 3de 229, de 4den 208, de 5de 161, en de kleinste soort 124 fr. De kabeljauw van 3.100 à 4.020 fr. De gullen: grootste op de grond 2.500 - 2.200. De andere soorten kregen praktisch dezelfde prijzen van de drie vangsten, en dit van 1.800 à 1.300 fr.

Groot platvis moest opgevangen worden. Drielingen van 1.000 à 1.480. Visjes 850 fr. de benne. Een partij speerhaaien kwam aan de man, aan 1.120 en 1.000 fr. Grote wijting 1.100 fr. Kleine werden gekocht aan 900 fr. de benne. Rogsoorten: keets aan 60 fr. Moerroggen 2.720, tilten 2.680 de benne.

Het begincijfertje voor 1979 was 509.976 fr.

**WOENSDAG 3-1-1979**

N.172	63.820	N.788	63.820
N.700	34.550	N.88	34.550
N.720	29.165	N.761	29.165

Drie vangsten van gullevisseren, samen 7.335 kg.. Kabeljauw, gullen en wijting werd merkbaar beter

verkocht dan op de dinsdagmarkt. Zo kregen een paar bennen kabeljauw 4.130. De gullen van 3.400 à 1.700 fr. de benne. Grote wijting 1.650, kleine 1.150 fr. Zandschullen en platvis waren ook duurder. Verbetering op de banen voor het vervoer, hebben ook oorzaak van betere prijzen!

**VRIJDAG 5-1-1979**

N.346	41.345	N.752	199.630
N.709	234.408	N.172	46.185
N.788	46.185	N.700	24.770
N.88	24.770	N.590	26.750
N.470	26.750		

Stormweer van Oosten, met een temperatuur onder het vriespunt, doet de moed in de schoenen zinken en dan maar naar huis vluchten is de enige oplossing, zowel voor de gullevisseren als voor grotere vaartuigen!

Zo werd er 22.800 kg. vis gelost, die reeds hard bevroren was. vóór dat de verkoop begon!

Veel variatie was er niet. Slechts een paar kopen tarbot (336 fr.) en grieten (125).

Kabeljauw was goedkoop: van 1.850 à 2.500 fr. de benne. De gulsoorten van 1.600 à 1.800 fr. Grote wijting 1.350 à 1.400 fr., kleine 860 fr. Enkele bennen speerhaaien werden verkocht aan 1.400 fr. de benne.

Het eindcijfer gaf 670.793 fr.

**MAANDAG 8-1-79**

N.720	11.460	N.761	11.460
N.705	372.409		

Twee vangsten op de markt, samen 5.250 kg., met inbegrip van 1.500 kg. tongen van N.705.

Drie koppels gullevisseren, elk met een vangstje van één nacht, losten niet! Door de ijzelvorming was het onmogelijk voor tal van bemanningsleden, in de vroege morgenuren naar de kaai te komen. Hetzelfde was voor de handelaars, die vanuit het binnenland moesten komen! Het risico was voor deze mannen ook te groot. Nu, niets aan te doen, maar de vangsten die gelost waren werden toch goed verkocht. Zo kregen de tongen voor de grootste soort 215 fr. de kg., de 2de 223, de 3de 233, de 4de 200, de 5de 170-173 en de kleinste soort 125 en 128 fr. de kg.! Kabeljauw 50 fr., gullen van 1.860 à 1.350 fr. Grote wijting 1.600, kleine 1.100 fr. de benne. Platvis: 1.000 fr., drielingen 1.200, visjes van 1.050 à 810 fr.

Tongscharren, voor de drie soorten: 80, 62 en 30 fr.

Dit voor deze «ijzelmaandag» met een eindcijfer van 395.329 fr.

**WOENSDAG 10-1-79**

N.788	57.925	N.172	57.925
N.700	36.745	N.88	36.741
N.590	47.170	N.470	47.170
N.720	65.690	N.761	65.690
N.788	245.663	N.346	192.713

Vier vangstjes van de gullevisseren, en twee Westvisseren, die samen 34.158 kg. losten. De grootste pak waren gulsoorten en wijting. Van de westvisser konden enkele kopen tarbotjes en grieten uitgelegd worden, die voor 265 fr. en 115 fr. de kg. kregen. Slechts één benne tongen, die in twee soorten gesorteerd waren, en 203, en 167 fr. de kg. gekocht werden. Platvis 1.080, drielingen 1.250 fr., en de visjes van 900 à 1.060 fr. de benne. Kabeljauw van 2.400 à 2.700 fr. de benne. De gullen van 30 à 24 fr. de kg. Grote wijting 22 à 27 fr., de kleine van 14 à 15 fr. Zandschullen 20 à 25 fr. de kg.

Het eindcijfer gaf 853.436 fr.

Staalraadtuuwwerken van Baasrode en Scheepswerven

**VAN PRAET - DANSAERT, p.v.b.a.**

**BAASRODE**



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR:

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust en in 't bijzonder bij S.C.A.P. Oostende.

Tel. (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

## BARRE KOUDE TREFT ZEEUWSE OESTERS

Koning winter gaat momenteel weinig zachtzinnig tekeer onder het wateroppervlak van de Zeeuwse Oosterschelde. Vorst, koude en ijsgang hebben het Zeeuwse oesterbestand, voornamelijk importschelpdieren, vrijwel gedecimeerd. Oesterkwekers in Yerseke rekenen op grote schade. Volgens sommigen is de catastrofe al bijna net zo groot als tijdens de historische strenge winter van '62-'63 toen het hele bestand van echte Zeeuwse oesters het loodje legde tegen de ijzige natuur.

Zowel in de oester- als in de mosselbranche zijn de activiteiten van wege de barre weersomstandigheden vrijwel stil komen te liggen. Alleen uit verwarmde binnendijkse oesterputten in Yerseke worden nog consumptie-rijpe oesters verzonden. Mosselkotters, die vanuit de Yerseke haven de Oosterschelde op willen varen lukt dat nauwelijks nog. Gaat het toch dan is de kans groot dat ze hun percelen niet kunnen vinden omdat de bebakening door de zware ijsgang is verdwenen.

In hoeverre de huidige situatie van de Zeeuwse oester van invloed

zal zijn op de produktie en de prijsvorming in het komende seizoen valt nog niet te voorspellen.

We vernemen dat de mossel- en oesterputten waarin deze schelpdieren steeds verwaterd werden, ook nu gedood zijn en dat de schade zich beperkt tot een geringer mogelijkheid van verkoop sedert 1 januari.

Men hoopt dat zonder vriesweer de toestand zich vlug zal normaliseren.

**TE KOOP  
KEERKOPPELING  
BREVO**

1/3 - 750 toeren -  
405 pk

Tel. (059) 50.44.58

(8285V)

**IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE**

	8-1-1979	
Schelvis grote	68,—72,60	
Schelvis midden	53,—62,60	
Schelvis klein	36,—48,60	
Kabeljauw	31,40-35,—	
Gul	25,60-39,60	
Wijting	68,—70,40	
Schaat	25,80-35,40	
Zeebaars	32,—39,—	
Leng	6,—43,—	
Schartong	122 —197	
Heilbot	18,20-37,20	
Koolvis	20,—40,—	
Hondstong	46,60,—	
Zeewolf		
Staart		

**Tong- en pladijsprijzen**

**TONG**

**Oostende**

	8-1-1979	9-1-1979	10-1-1979
Lappen	226 —,—	205 -210	202 -211
Grote	195 -225	190 -209	205 -208
3/4	187 -192	195 -225	190 -195
Blok	170 -180	187 -192	170 -176
Voor-kleine	140 -159	170 -180	147 -153
Kleine	140 -159	140 -159	119 -132

**Zeebrugge**

	8-1-1979	9-1-1979	10-1-1979
Grote	216 -228	208 -214	212 -216
Blok	228 -233	190 -209	202 -216
Fruit	244 -251	193 -227	192 -207
Schone kleine	199 -211	167 -196	150 -165
Kleine	183 -193	149 -160	139 -146
Tout petit	187 -139	119 -134	121 -128
Slips	115 -119	107 -115	107 -111

**Nieuwpoort**

	8-1-1979	9-1-1979	10-1-1979
Tong I	215 —,—		
Tong II	223 —,—		
Tong III	233 —,—		gemengd
Tong IV	200 —,—		203 -167
Tong V	173 —,—		
Kleine	128 —,—		

**PLADIJS**

**Oostende**

	8-1-1979	9-1-1979	10-1-1979
Grote	32,—,—	31,—,—	23,40-25,60
Grote iek	30,60,—	31,—28,—	18,80-23,—
Kleine iek	29,60-36,—	22,—27,—	23,80-24,—
Derde slag	27,80-33,—	24,—25,—	22,40-24,40
Platjes	17,—20,—	24,—25,—	18,20-21,—

**Zeebrugge**

	8-1-1979	9-1-1979	10-1-1979
I	28,—34,—	31,—34,—	24,—30,—
II	31,—40,—	31,—28,—	30,—32,—
III	31,—38,—	22,—27,—	29,—31,—
IV	20,—27,—	24,—25,—	23,—25,—
V			

**Nieuwpoort**

	8-1-1979	9-1-1979	10-1-1979
Moeien	20,—,—		22,—,—
Grote pladijs	24,—,—		25,—,—
Platjes	20,—,—		20,—,—
Drielingen			

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

**VISAANVOER TE OOSTENDE**

29-12	6		2.464.522		
2-1	20		10.456.439		
3-1	3		662.190		
	29		13.573.151		
5-1	4	33.749	1.230.317		
8-1	5	146.150	4.910.612		
9-1	5	61.000	1.954.181		
10-1	5	66.733	2.450.672		
-10-1	19	307.632	10.545.782		

**GARNAALANVOER TE OOSTENDE**

4-1	5	372	7.140	119,—	
5-1	1	63	38.851		120,—
			7.560		

**VISAANVOER TE NIEUWPOORT**

29-12	5	22.126	944.638		
2-1	3	15.016	509.976		
3-1	3	7.335	255.070		
5-1	6	22.807	670.793		
8-1	2	5.263	395.329		
10-1	6	34.158	853.436		

**GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT**

28-12	2	92	13.441	137,—	153,—
4-1	1	60	8.133	132,—	139,—

**Bericht van de Vislossersbond VAN WAES REDERS EN SCHIPPERS**

Om alle schepen op de gewenste dag te laten verkopen, vragen wij nogmaals er op te letten, dat de vangst vóór 14u.00 zou overgegeven worden aan de sassen in de week en voor 9u.00 op zondag.

Dit alles om ons toe te laten de nodige lossers te kunnen aannemen.

(8287V)

**Nieuwpoortse havengeul zat potdicht onder ijs**

De Nieuwpoortse kustvissers keken zaterdagmorgen wat verbaasd op toen werd vastgesteld dat de plaatselijke havengeul potdicht gevoren was. Een dikke ijslaag strekte zich over de ganse geul uit en alleen de stalen treilers konden zich nog een weg naar de open zee banen. Voor de houten treilers was er echter geen doen aan. Vismijnbestuurder Jef Verbanck, die op de hoogte werd gebracht, kwam onmiddellijk in verbinding met waterschout Vandermijnsbrugge die aanstonds de redeboot inschakelde. Dat vaartuig voer op volle kracht door de ijslaag en slaagde er spoedig in een vrije vaargeul te maken waarna de vissersvloot massaal de grote vlakke op trok. Helaas, toen deze treilers de zondagmorgen opnieuw voor de havenmondung kwamen, lag deze andermaal potdicht onder een ijslaag. Dus weer de redeboot ingeschakeld die opnieuw voor vrije doorvaart kon zorgen. Nadien werden de drijvende ijschotsen door het lozen van de sluizen bij laag water, het zeegat ingedreven. Langs deze weg houden

de Nieuwpoortse kustvissers er aan vismijn-directeur Verbanck en waterschout Vandermijnsbrugge te danken voor hun snel en vooral doeltreffende actie waardoor geen visverlet werd geleden.

**ZWANEN**

In de Nieuwpoortse havengeul verblijven sedert de vorstperiode vreemde gasten. Het gaat met name om 9 grote witte zwanen die samen met de vorst hun intrede deden en zich nu nog steeds in de havengeul bevinden. Kenners beweren dat bewuste zwanen uit het binnenland zijn afgedwaald op zoek naar open water en dat viel alleen in de havengebieden en zee te vinden. Anderen beweren nog dat die zwanen uit de meer noordelijke gebieden komen en vluchtten voor de felle koude. Wat ook, de dieren kregen heel wat bekijks van de toeristen die de bittere koude trotseerden voor een trip in het Nieuwpoortse havengebied.

(R.B.)

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	8-1-1979	8-1-1979	9-1-1979	9-1-1979	10-1-1979	10-1-1979	10-1-1979
Tarbot : groot (123)	303	385		354	220 -304	173 -287	
middel (123)	160	189-242	162	183 -202	146 -189	160 -166	203 -265
klein (123)		145 -155	101 -141	105 -141	92 -124	131 -145	100
Griet : groot (123)		126 -180	115 -120	126 -180	113 -119	126	100
middel (123)		108 -111		88 -93	83 -88	101	
klein (123)		84 -92		68		88	
Schelvis : groot							
middel							
klein							
Heek : groot							
middel							
klein							
Lom							
Leng							
Rog (I)	72, -90,40		80, -85,-		55, -82,-		
Keilrog (123)							
Rog (23)		70, -72,-		75, -,-		75, -,-	50, -,-
Tilten (23)		60, -64,-					50, -,-
Scherpstaart (23)		70, -74,-				88, -,-	50, -,-
Halve mans (23)		40, -44,-				63, -,-	60, -,-
Teelt (2)		40, -42,-				60, -,-	55, -,-
Katrog (2)						35, -,-	
Kabeljauw	40, -44,40	43, -48,-	40, -42,-	47, -49,-	33,20-39,-	45, -48,-	50, -54,-
Gul (groot)	31, -41,-	40, -44,-	24, -39,80	40, -43,-	20,40-36,-	40, -42,-	27, -35,-
Gul (middel)		40, -41,-		40, -42,-		39, -40,-	
Gul (klein)		39, -41,-		39, -41,-		35, -38,-	
Hozemondhamme							
Wijting : groot	18,20-36,60	46, -52,-	14,20-27,40	42, -43,-	13,80-24,-	36, -42,-	32, -,-
klein		32, -34,-		15, -30,-		15, -18,-	22, -,-
Schar	23,40	18, -,-	20, -24,60	16, -19,-	18, -21,20	18, -,-	20, -,-
Steenschol	41, -85,-	108 -115	43, -111,4	112 -113	32, -106	112	
Zeehaai	36, -37,25		42, -46,-		38,20-42,-		32, -,-
Hondshaai	22, -,-						
Doornhaai							
Pieterman							
Makreel							
Horsmakreel							
Zeekreeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal	41, -,-	29, -,-					
Schartong							
Volle haring							
IJle haring							
Haringshaai							
Steenholk	13,80-16,-		10,60-13,40				
Heilbot							
Koolvis							
Zeewolf							
Pollak							
Zonnevis							
Koningsvis							
Vlaswijting							
Zeeduivel							
Schotse schol		115 -246		254			
Zeehond							
Bot							32, -,-
Rode Poon (robaard)							6, -,-
Grauwe Poon (knorh.)		28, -32,-					28, -,-
Rode Knorhaan			24, -26,20				
Posten							30, -,-
Langoesten (midden)		14, -,-					
(klein)							

Lees "HET VISSERIJBLAD"

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

Beroepsvereniging

# HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE — Tel. 32.11.01

# A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE  
TEL. (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en depothouder voor de Visserij:

# Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pleter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

# EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

— HET KOUDSTE  
— HET BEST BEWERKBAAR

# NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

## IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 3 januari werd aangevoerd: 219 kisten wijting; 38 kisten wijting; 11 kisten schar; 6 kisten diversen.

Prijzen in gulden:  
Per 40 kg.: kabeljauw twee 380; kabeljauw drie 222-192; kabeljauw drie 140-124; kabeljauw vijf 126-100; wijting drie 122-60; schar 140-136; kuit 108-90.

De besommingen waren:  
UK 218 en UK 236 f9.830; WR 51 en WR 70 f8.000; verder twee IJmuidenaren met tezamen f20.000.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 4 januari werd aangevoerd: 2.672 kisten kabeljauw; 137 kisten wijting; 8 kisten schol; 103 kisten schar en 100 kisten diversen.

Prijzen in gulden:  
Per 40 kg.: kabeljauw één 244-140; kabeljauw twee 200-148; kabeljauw drie 138-102; kabeljauw vier 114-100; kabeljauw vijf 120-88; wijting drie 146-86; schar 116-82; bot 42-29; steenbolk 92; kuit 104-68; schol vier 152-130.

De besommingen waren:  
KW 51 f15.500; UK 208 f18.700; HA 62 f3.000; KW 137 f15.000; UK 7 en UK 159 f13.400; UK 17 en UK 48 f18.500; UK 78 en VD 77 f7.000; UK 218 en UK 236 f15.100; W R88 en WR 74 f7.800; WR 51 en WR 70 f11.200; verder 5 Texelaars met totaal f106.000.

X X X

An de vrijdagmarkt van 5 januari werd aangevoerd: 2.800 kg tong; 36 kisten tarbot en griet; 1.617 kisten kabeljauw; 315 kisten wijting; 328 kisten schol; 120 kisten schar; 91 kisten diversen.

Prijzen in gulden:  
Per 1 kg.: tarbot 25,28-22,91; grote tong 16,88-16,38; grootmiddel tong 16,80-15,98; kleinmiddel tong 13,47-12,71; tong één 12,69-11,76; tong twee 11,86-10,60.

Per 40 kg.: tarbot 724-310; griet 389-201; kabeljauw één 126-120; kabeljauw twee 188-120; kabeljauw drie 130-106; kabeljauw vier 112-96; kabeljauw vijf 102-80; schol één 100-80; schol twee 110-92; schol drie 112-92; schol vier 110-84; wijting drie 108-70; schar 104-70; bot 30-24; kuit 67-38; steenbolk 60-45; krab 50.

De besommingen waren:

Ha 60 en HA 106 f19.200; KW 29 f16.500; KW 170 f11.500; KW 221 f22.200; UK 208 f5.900; UK 7 en UK 159 f7.200; UK 17 en UK 48

f5.300; UK 18 en UK 20 f7.300; UK 7 en VD 77 f6.000; UK 218 en UK 236 f10.400; VD 19 en VD 73 f10.100; WR 48 en WR 123 f3.100; IJM 19f 4.300; verder was er één Goedereder en negen Texelaars met totaal f150.000.

X X X

Aan de dinsdagmarkt van 9 januari werd aangevoerd: 14.730 kg tong; 160 kisten tarbot en griet; 1.539 kisten kabeljauw; 4 kisten smhelvis; 500 kisten wijting; 1.300 kisten schol; 78 kisten schar en 165 kisten diversen.

Prijzen in gulden:  
Per 1 kg.: tarbot 21,76-11,22; grote tong 15,63-15,33; grootmiddel tong 15,71-15,01; kleinmiddel tong 11,94-11,22; tong één 10,80-9,77; tong twee 9,93-8,69.

Per 40 kg.: tarbot 594-200; griet 360-179; kabeljauw één 152-140; kabeljauw twee 162-92; kabeljauw drie 118-84; kabeljauw vier 102-88; kabeljauw vijf 88-70; schelvis vier 114.100; wijting drie 86-54; schar 86-61; schol één 84-70; schol twee 94-82; schol drie 96-82; schol vier 92-80; krab 56-40; kuit 61-54; tongschar 244-154; steenbolk 54-46; bot 26-24.

De besommingen waren:  
KW 22 f52.500; KW 24 f28.800; KW 25 f21.700; KW 34 f47.900; KW 51 f11.200; KW 55 f19.700; KW 88 f24.100; KW 113 f15.500; KW 137 f9.500; KW 145 f28.200; KW 149 f17.200; KW 152 f19.700; KW 167 f15.700; KW 173 f6.500; KW 189 f20.500; KW 214 f17.600; KW 221 f2.400; KW 226 f16.700; SCH 256 f10.100; IJM 20 f18.500; IJM 44 f25.700; IJM 115 f39.800; IJM 154 f15.500; IJM 207 f9.900.

## DEN HELDER

In de week van 2 tot en met 5 januari werden door 73 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd: 31.403 kg tong, f438.153,96, f17,71-9,57; 12.940 kg tarbot, f123.582,40, f28,75-5,80; 140.185 kg schol, f367.562,17, f3,25-2,14; 111.505 kg kabeljauw, f278.568,23, f5,80-1,69; 2.885 kg griet, f17.739,20, f7,50-4,10; 4.415 kg schar, f6.869,77, f3,11-0,95; 10.590 kg wijting f19.901,53, f2,64-1,31; 2.985 kg bot, f2.668, f1,01-0,60; 1.750 kg steenbolk, f1.945,26, f1,58-0,70; 820 kg lever/kuit, f1.074,25, f1,75-0,84; 394 kg rog, f618,75, f1,57; 385 kg haai, f680,75, f1,88-1,54; 143 kg tongschar, f582,61, f4,55-2,68; 45 kg schelvis, f123, f3,30-2,05; 20 kg kommeraal, f27, f1,35; 7 kg inktvis, f10,50, f1,50.

Totaal aantal 320.472 kg. Totaal opbrengst f1.259.107,20.

# REDERS LEEST UW VAKBLAD