

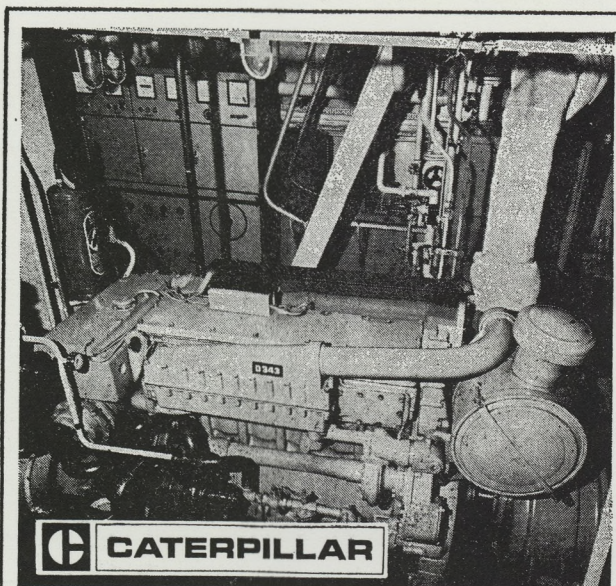


**het
visserij
blad**

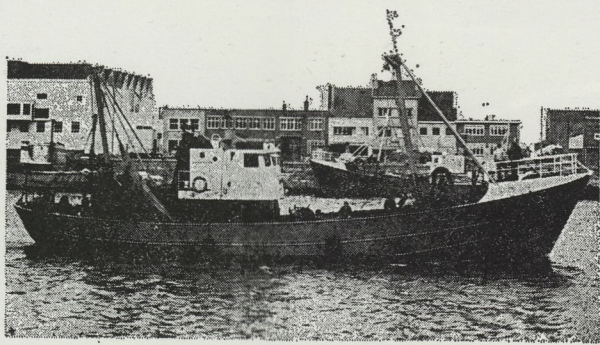
VRIJDAG 14 OKTOBER 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 39 — 44e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

Bewezen kwaliteit door geleverde prestaties

Vissersschepen - Binnenvaartschepen -
Zeeschepen - Duw- en sleepboten - Zandzuigers -
Passagiersschepen - Plezierboten.



*Caterpillar voortstuwingsmotoren
en boordaggregaten tot 1125 pk*



BELANGRIJKE MEDEDELING

Bureau Veritas, de maatschappij voor scheepsclassificatie gevestigd in Frankrijk, heeft onlangs de producties van Caterpillar van motoren en reductoren voor de scheepvaart gehomologeerd. Deze homologatie is gebaseerd op het feit, dat de serieproductie globaal beantwoordt aan de normen die gesteld worden door de classificatie; de kwaliteitscontrole van Caterpillar staat naar hun oordeel op een dergelijk peil, dat elke eenheid die van de produktieketting komt automatisch conform verklaard wordt zonder individueel nazicht van het Bureau Veritas.

Caterpillar wordt aldus de eerste Amerikaanse constructeur van motoren met innerlijke verbranding die erkend wordt door het Bureau Veritas.

De homologatie breidt zich uit tot alle wisselstukken die door Caterpillar gefabriceerd worden, zodat elk stuk dat door gelijk welke verdeler van het merk geleverd wordt zonder verdere formaliteiten op een motor of reducteur mag gemonteerd worden onder dekking van een B.V. certificaat.

Bureau Veritas is de vijfde maatschappij van internationale classificatie die Caterpillar het voordeel van dit bijzonder statuut toekent; de anderen zijn, het **American Bureau of Shipping**, de **Lloyd's Register of Shipping**, de **Registro Italiano Navale** (Italië) en de **Det Norske Veritas** (Noorwegen). Voor al deze maatschappijen is het homologatieproces van motoren gelijkaardig. Eerder dan ter plaatse een inspecteur te hebben belast met de talrijke controles die op iedere motor uit te voeren zijn, vertrouwt de maatschappij zich op de eigen kwaliteitscontrole van de constructeur na ze te hebben onderzocht en goedgekeurd. De enige tussenkomst van de maatschappij beperkt zich tot onverwachte bezoeken om de conformiteit na te gaan met de overeengekomen normen.

Caterpillar verkoopt een gamma van scheepsmotoren en -reductoren die conform zijn, van 85 tot 1125 HP in continu dienst.


TRECO N.V.



VERKOOP • WISSELSTUKKEN • SERVICE

TRECO N.V. Steenweg op Brussel 340 1900 OVERIJSE
Tel. (02)687 60 20 Telegr. TRECOSA-BRUSSEL Telex: 23386 BRU

Speciale afgevaardigde voor de scheepvaart:
J.M. Neuville - Oostende. Tel. (059)70 11 84

Caterpillar en  zijn handelsmerken van Caterpillar Tractor Co.

het visserijblad

Vrijdag 14 oktober 1977 — Nr. 39

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. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 70 77 13 - 70 77 14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

IJslandse visserijminister over beschermmaatregelen

De IJslandse minister van visserij Matthias Bjarnason heeft in een reëlas aan Atlantica Iceland Review op de noodzakelijkheid gewezen van de beschermmaatregelen de eigen visserijvloot op te leggen.

Volgens de minister mogen bijkomende IJslandse vaartuigen zeker de plaats niet innemen van de weggevallen buitenlandse vaartuigen, maar er moet een wel doordachte visserijpolitiek gevoerd worden om de, sedert jaren overbeviste soorten waaronder vooral kabeljauw, de gelegenheid te geven zich terug te herstellen. Het is daarom ook dat de nieuwbouw van vaartuigen onder controle staat en dat de aankoop van buitenlandse treilers door IJslanders zelf, slechts toegelaten wordt voor zover deze aankopen gebeuren om in de vervanging te voorzien van de eigen schepen. Anderzijds is de politiek van het ministerie van visserij er ook op gericht sommige schepen die op soorten varen, die aan overbevissing lijden, nu op een andere visserij te richten, die zonder gevaar, maximaal kunnen bevestigd worden. Men denkt hierbij aan de capelinsoort die voor industriële doeleinden gevestigd wordt en waarop in het laatste jaar meer en meer treilers ingeschakeld werden. Men spreekt nu ook over de blauwe wijting die praktisch ongeroerd gelaten wordt en die door een ganse vloot naar believen zou kunnen gevestigd worden. Aldus zouden de meer commerciële en gewoontesoorten, zoals de kabeljauw, de schelvis, de koolvis, de rode poot en zo meer kunnen gespaard worden, minstens door een mindere inzet van schepen. De minister wees ook op het alarm geslagen door de visserij-experten en biologen en de maatregelen die door IJsland in dit verband genomen werden, namelijk het sluiten van sommige gebieden voor visserij, een bepaalde netmaaswijdte die ondermeer opgevoerd werd in de laatste twee jaar van 120 tot 155 mm.

EN HET IJSLAND-AKKOORD MET BELGIË

De heer Bjarnason wees er echter ook nog op dat dit alles enkele onmisbare realisaties met het buitenland niet mocht in de weg staan, vooral dan ook in verband met een internationale visserijbescherming van de oceanen. Het is ondermeer in deze optiek dat wij sommige landen beperkte visserijrechten heb-

ben toegekend, ondermeer aan Noorwegen, de Faroë, West-Duitsland en België. Een echte beschermovereenkomst werd echter nog maar alleen met Rusland gesloten, terwijl wij anderzijds besprekingen hieromtrent voeren met Noorwegen en Groenland vooral vanwege het feit dat sommige vissoorten naar gelang het seizoen van de ene visserijlimieten naar de andere uitwijken. Wat West-Duitsland betreft, wees de IJslandse minister er op dat hun vergunning om in de IJslandse wateren beperkt te vissen op een einde komt op 31 december van dit jaar. Hij voegde hier niet aan toe dat de vergunning zou verlengd worden, zodat we hieruit bijna praktisch kunnen afleiden dat hier een akkoord zal getroffen worden. Over de Belgische vergunning sprak hij niet. Deze komt niet automatisch tot een eind, maar kan ieder ogenblik met een vooropzegperiode van 6 maand, door IJsland opgezegd worden. Hierover was in dit interview geen sprake zodat wij op zekere manier mogen hopen dat dit nog niet onmiddellijk zal gebeuren, gezien België slechts een tiental schepen op IJsland heeft vissen. De Faroë zal zeker verder in beperkte mate in de IJslandse wateren mogen vissen omdat ook IJslandse schepen, vooral dan op haring in de Faroëse wateren belangen hebben. België heeft echter niets in wederkerigheid te bieden en we mogen ook tevreden zijn dat nog een tiental van onze schepen daar toegelaten worden. Ergens rekent IJsland toch ook wel op een wederkerige steun in de internationale betrekkingen en besprekingen en het is maar juist dat IJsland minstens, als tegenprestatie op Belgische steun mag rekenen, en dat men te Oostende de IJslandse vissers niet weg jaagt door onaantvaardbare eisen en te hoge kosten.

Wat nu onze IJslandse vloot betreft, mogen we toch wel verklappen, dat IJsland hierbij rekende op het normaal wegvallen van eenheden, gezien de ouderdom dezer schepen en ook wegens mogelijkheden, van uitscheiding van bedrijf. We kregen in dit verband het aksidentele uitvallen van de O.288 de «Lans» het vertrek naar Sénégal van de «O.316» en het waarschijnlijk slopen van de «O.282». Gezien de zeer beperkte tonnage die door België weggevangen wordt, zal men misschien meer geneigd zijn deze zeer beperkte visserij verder toe te laten.

BELANGRIJKE VISSERIJBESPREKINGEN TE LONDEN

Geen eksklusieve nationale visserijzone

Verleden week grepen belangrijke besprekingen plaats te Londen tussen de EEG-landbouwcommissaris de heer Gundelach, die tevens de visserij onder zijn bevoegdheid heeft en de Britse minister van Landbouw, Voeding en Visserij, de heer John Silkin. Deze besprekingen worden aanzien als zeer belangrijk vooral in verband met de EEG-visserijkonferentie die deze maand nog, op 24 en 25 oktober te Luxemburg doorgaat. Volgens de Britse kranten zou men te Londen tot een voorlopige transactie gekomen zijn in verband met de visserijregulering in de gemeenschapswateren van de EEG-landen.

Speciale kwota voor Groot-Brittannië en Ierland

Niettegenstaande Groot-Brittannië nog altijd vasthoudt aan een eigen eksklusieve nationale visserijzone van 50 mijl, blijkt het toch reeds volgens dezelfde Britse kranten dat deze eis niet haalbaar is. Wel zegt de Britse minister dat Groot-Brittannië uiteindelijk bij de eis zal blijven voor minstens een eksklusieve 12 mijlszone met daar bovenop nog een voorkeurregim in de 50 mijlszone buiten de kust. In principe zou de 12 mijlszone ten voordele van Groot-Brittannië erkend worden maar met verbodiging van visserijrechten voor de vloot van sommige EEG-partners. Anderzijds schijnt uit de besprekingen ook naar voor te komen, dat de Britten een soort bevoordeligde partner zullen worden in de 50 mijlszone. Dit zal zich uitdrukken in bijzondere kwota voor bepaalde vissoorten, mede omdat kuststreken die bepaald en in relatieve grote mate op de visserij zijn ingesteld, speciale rechten zullen toegekend worden. Voor de Britse producenten-organisaties zal dit zeker niet voldoende zijn en we verwachten ons dan ook terug aan spektakulaire protesten. Niettegenstaande de besprekingen van de heer Gundelach uitsluitend over de positie van Groot-Brittannië in EEG-verband handelden, is het duidelijk dat dit een kopie zal worden voor de Ierse wateren waar dezelfde eisen gesteld worden als bij de Britten. Ondertussen had de Britse minister John Silkin eveneens een voorafgaandelijke bespreking met de Deense mi-

nister van visserij, de heer Jakobson en de minister van landbouw Dalsagar, waar hij wees op de ongeveer gelijklopende belangen van beide landen, namelijk een relatief grote visserijvloot en visserijbevolking. Het is duidelijk dat de Britse minister, op basis van deze parallel de Deense minister tracht voor de Britse wagen te spannen ter gelegenheid van de besprekingen te Luxemburg.

En de Belgische visserij?

In de principsovereenkomst die die heer Gundelach min of meer kon toezeggen aan Groot-Brittannië, wordt voorbehoud gemaakt voor bepaalde visserijen tussen 6 en 12 mijl uit de kust. Dit zou gebaseerd zijn op de historische rechten van sommige landen. Gezien onze vloot sinds haar ontstaan onder de Britse kust ging vissen, zijn we overtuigd dat België zeker één van die landen is die deze rechten zal kunnen waarmaken voor zijn vissers. Voor hoeveel jaren deze rechten echter zullen toegekend worden en of zij met de tijd niet uitdovende zullen zijn, moeten we nog afwachten. In elk geval zal het van de harde houding van onze vertegenwoordigers te Luxemburg afhangen of deze historische rechten voldoende zullen kunnen verzilverd worden. Ten slotte beschikt ieder land over een vetorecht en alhoewel dit in de praktijk niet zo gemakkelijk handelbaar is, moet toch ook België haar uiteindelijke zegen geven en daarom ook verwachten onze vissers dat dit niet zal gebeuren vooraleer hun rechten gevestigd worden.

Deze traditionele historische rechten vloeien onder meer voort uit de Europese Visserijkonventie die in 1964 ondertekend werd door Groot-Brittannië en waaruit de erkenning door de ondertekende landen volgde van de uitbreiding van de Britse territoriale grenzen van 3 tot 12 mijl. Voorbehoud werd echter gemaakt bij de ondertekening voor de historische visserijrechten van de landen België, Frankrijk, West-Duitsland, Ierland en Nederland om nog in deze 12 mijlszone te mogen komen vissen. Deze rechten vloeien dus eigenlijk voort uit

(Vervolg blz. 2)

BELANGRIJKE VISSERIJBESPREKINGEN TE LONDEN

(Vervolg van blz. 1)

de ondertekening van de Conventie van 1964 en kunnen dus niet opgeschort worden door een EEG-overeenkomst, maar alleen door 'n herziening van deze Conventie onder dezelfde ondertekenaars, alhoewel dit in het kader van de conferentie te Luxemburg mogelijk zou zijn.

Als Groot-Brittannië eenzijdig de rechten aan bovengenoemde landen met de Conventie van 1964 verleend, zou afschaffen, zou dit land

zijn eigen handtekening verloochen en niet meer geloofwaardig voorkomen.

Besluiten we dus met een balans op te maken van de grote trekken van de EEG-visserijpolis, namelijk, een eigen twaalfmijlszone voor bepaalde landen met een relatief grote visserijbedrijvigheid met erkenning van sommige historische rechten van partnerlanden, binnen deze grenzen tot 6 mijl uit de kust. Verder voorkeurskwota voor dezelfde beschouwde landen tot 50 mijl uit de kust.

Schadegevallen in de zeevisserij

— Tijdens de visserij sloeg de Z.200 met de bakboordboel vast waardoor schade opgelopen werd.

— Terwijl de Z.502 in de Liverpoolbaai aan het vissen was sloeg de bakboordboel vast aan een wrak. Na vier uur werk werd losgekomen maar moest Newlyn aangedaan worden. Bij het buitengaan met te laag water werd vastgesteld dat de kimkiel over een lengte van ettelijke meters losgerukt was en beide houders van de roerkoning gebarsen.

— Tijdens het vissen ontstond aan boord van de Z.525 „Golfbreker” een hevige stoomontwikkeling in de machinekamer. Na onderzoek bleek dat de aandrijving van de waterpompen defect was geraakt en ook een verbindingstuk van de koelleiding afgebroken was. Daardoor spoot het koelingswater uit de leiding op de motor. Na een noodherstelling kon de visserij verder bedreven worden.

— De Z.492 lag aan de oostkant van de Zeebrugse vismijn gemeerd tegen bakboordzijde van de Z.581. Bij het opwinden van de bakboordbok, kwam deze te snel dwars te liggen waardoor het uiteinde van de bok in het bakboord-zijlicht van de Z.581 sloeg en deze brak.

— Op visvak 1044 sloeg de Z.200 „Tijl Uilenspiegel” met de bakboordboel vast. Door de hevige ruk werd de klok uit de bakboord voorgalg gerukt en werd de veiligheidsinstallatie gebroken. Daar door het slechte weer geen onmiddellijke herstelling kon uitgevoerd worden zette men koers naar Sint Yves-Bay. Later is men naar de thuishaven teruggekeerd gezien de visserij niet verder kon bedreven worden.

— Op de visserijgronden kreeg schipper Bart Schiltz van de Z.189 een oproep van de Z.584. Laatstgenoemde had de kuiltouw in de schroef gekregen, en vroeg om opsleping. Na akkoord werd het defecte vaartuig, bij hoge zee, naar Bridlington Bay gesleept. Aldaar haalde schipper Schiltz, met zijn duikerspak, zelf de kuiltouw uit de schroef waarna beide schepen opnieuw ter visserij vaarden.

— Op visvak 204 viel de motor van de Z.126 „Marretje” plots uit, terwijl men aan de korre lag. Oorzaak bleek een gebroken ketting te zijn, die de nokken aandrijft. Na een noodherstelling konden de boeien worden gewonden, waarna de Z.126 op halve kracht de thuishaven kon aandoen.

— Nadat de Z.27, op visvak 204, aanvankelijk normaal de visserij had bedreven, sloeg men met de bokken vast. Dit gebeurde bij ontstuimige zee en windkracht 7. Bij het winden scheurde de veiligheid in de top van de stuurboordbok weg terwijl ook nog de as van de veiligheid in de top afbrak. Daar de herstelling ter plaatse onmogelijk was, keerde men terug naar de thuishaven.

— Tijdens het vissen sloeg de O.101 „Benny” van Viaene G. plots vast, waardoor de toppees werd gebroken.

N.V. PESCATOR in vereffening

Maatschappelijke zetel :
H. Baelskaai 14, Oostende
Handelsregister Oostende
nr 175

De heren aandeelhouders worden verzocht deel te nemen aan de algemene vergadering op zaterdag 29 oktober 1977 te 11 u., ten maatschappelijken zetel.

Dagorde :

- 1) Verslag van de vereffenaars ;
- 2) Toestand einde boekjaar.

De aandelen moeten neergelegd worden ten maatschappelijken zetel, of bij de Bank van Brussel, bijhuis Oostende, vijf dagen vóór de vergadering.

(8046V)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

KUSTVISSERIJ VOL LOF OVER DE DIENSTEN VAN HET LOODSWEZEN

Van verscheidene kustvisserij vernemen we lof over de goede verstandhouding die er sinds enige tijd heerst tussen deze diensten en de kustvisserij. Er was een tijd zegden ze, dat meermaals op de dag de haven geblokkeerd was voor lange duur vanwege het aangekondigd uitvaren van de staatsboten, waardoor de visserij en vooral de kustvisserij die meer in- en uitvaarde, het groot slachtoffer was. Ze werden niet zelden meer dan een half uur opgehouden. Er gingen toen klachten uit van de kustvisserij. In de laatste tijd is echter het sluiten van de haven tot een minimum duur beperkt en heerst er daaromtrent een regelmatig contact met de overheidsdiensten. Ook al door het feit dat verscheidene kustvisserij nu over een V.H.F. beschikken en dat dit uitgebreide communicatie toelaat met de loodsdiensten.

Aan de kustvisserij worden aldus richtlijnen verstrekt met betrekking tot het nog tijdig kunnen binnenlopen zonder de veiligheid te schaden en dit is van enorme betekenis voor onze kustvisserij die hierdoor heel wat tijd winnen.

Het is vooral het begrip en het terwille zijn van de betrokken dienst, die sommige vissers er toe gebracht heeft dit artikel te inspireren. Ook het goede mag wel gezegd worden, aldus bepaalde kleine reders en vissers. Men zit bij gelegenheid al genoeg op hun kap? Daarom deze maal langs het Visserijblad en het Nieuwsblad van de Kust onze dank voor de tegemoetkomende houding vanwege de Loodsdiensten ten overstaan van de kleine vissers in het bijzonder en van de visserij in het algemeen. Wijzelf zeggen daarbij, zeer graag gedaan.

De Kustvisserij

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

hoogte 37,5 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 48 cm.

58 LITER : ± 50 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 53,5 cm.

wendt U tot :

S. C. A. P.

H. BAELSKAAI 27
OOSTENDE
TEL. (059) 70.29.51

IS EEN SCHOOLSCHIP NOODZAKELIJK VOOR ZEEVAARTONDERWIJS ?

In verband met een vraag gericht door de parlementair de h. De Vlies aan de minister van Verkeerswezen, vraag en antwoord die we hieronder volledig weergeven, kunnen toch wel enkele bemerkingen gemaakt worden.

Van de kant van de redersvereniging ter koopvaardij is het begrijpelijk dat ze graag volledig opgeleide dekofficiëren rekruteren. Het is even duidelijk dat deze doorgedreven opleiding al ten laste zou vallen van de Staat, dus van de gemeenschap. Of dit de enorme kosten van het bouwen van een schoolschip en van het onderhoud hiervan wel wettigt is een andere zaak en we zouden in dit verband wel begrip kunnen opbrengen voor het antwoord van de minister. In 1974 reeds, zouden de afschrijvings- en bedrijfskosten reeds een half miljoen per leerling kosten. We kunnen dit nu gerust reeds op drie-kwart miljoen gaan schatten voor 77-78 of zelfs nog meer.

Voor de visserij daarentegen is een praktische opleiding wel noodzakelijk, in ieder geval duidelijk meer dan in de koopvaardij. Deze is daar zelfs onmisbaar omdat meer dan 90 % uit praktijkwerk bestaat dat men slechts aan boord en binst de visserij leert, of kan leren. Voor de opleiding ter koopvaardij, kan men bijna alle instrumenten op school leren en behandelen. Dit is echter niet mogelijk voor de visserij waar men werkelijk op de zee zelf met de behandelingen van de netten, het vistuig en de uitrusting dient vertrouwd te geraken, evenals met het inhalen en behandelen van de vis en zo meer. Het zou dus in feite beter passen, dat men uitgebreider praktisch onderricht aan de zeevisserij zou verlenen dan thans het geval is, maar we hebben nog maar weinigen zich hiervoor weten in zeten.

Hieronder volgt dan in extenso de bewuste vraag en het antwoord van de minister.

ZEEVAART- ONDERWIJS SCHOOLSCHIP

Het komitee van de Belgische Redersvereniging betreurt dat de praktische opleiding tot Belgisch koopvaardij officier niet kan geschieden aan boord van een schoolschip, zoals dat in andere maritieme landen het geval is.

Het komitee schrijft in zijn jaarlijks verslag : ondanks de gewaardeerde hulp door de Zeemacht geboden is de huidige formule ontoereikend voor een degelijke dekopleiding. Daarentegen schenkt de amarinage voor kandidaten officier-werktuigkundige aan boord van geselecteerde koopvaardij schepen wel voldoende.

1) Deelt de achtbare Minister de mening van het Rederskomitee aangaande de ontoereikendheid van de dekopleiding voor de kopvaardij officieren ? Zo niet, op welke thesis steunt hij zich ?

2) Waarom stelt het departement van Verkeerswezen geen

schoolschip ter beschikking van de marine opleiding, het weze zelfs niet al te groot, zoals de Zeemacht een zeilschip van relatief formaat gebruikt, onder andere ter opleiding van zijn dekofficiëren ?

Antwoord :

1) Het laboratorium van de opleiding van de leerlingen-officiëren dek gebeurde tot voor enige jaren ook aan boord van geselecteerde

Scheepsramp met de B.604

Volgens procureur is britse kapitein schuldig

De ramp met de B.604 die in november 1975 zo zwaar insloeg in alle visserijmiddens langs de kust, kreeg woensdag 12 oktober een vervolg in de gerechtzaal te Brugge. Volgens de procureur heeft de Britse kapitein John Fleet zeer roekeloos gevaren door in de potdikke mist de haven te verlaten. Verder werden er onvoldoende veiligheidsmaatregelen genomen aan boord en was er nog niet eens een uitkijk uitgezet op de boeg die men vanaf de kapiteinsbrug nog niet eens kon ontwaren. Volgens voorzichtige berekeningen waarvan men de twijfels met betrekking tot enig tijdsverschil, nog in het voordeel van de Britse zandzuiger «Bowstream» aanvaardt, zou de «Bowstream» minstens een snelheid gehad hebben van 8 knopen, hetgeen nog altijd zo een 15 km per uur is. Met potdichte mist waarin men vanaf 20 meter totaal niets meer kon onderscheiden is dit niet alleen zwaar onvoorzichtig, maar zelfs ten zeerste roekeloos. Hierbij komt dan nog dat de verdediger van de Britse kapitein aan de bemanning van de B.604 een zekere onverschilligheid zou verwijten door zogezegd naar popmuziek geluisterd te hebben terwijl het praktisch vaststaat dat aan boord van het vissersvaartuig alle veiligheidsmaatregelen genomen werden. Het feit dat na de aanvaring twee man in het water terecht kwamen, geeft aan dat er minstens één man op de uitkijk stond en één man op de boeg. Ook de bewering vanwege de verdediger van de Bowstream als of de B.604 reeds gekapseisd lag in het water en het Brits vaartuig tegen een reeds omgekeerd in het water drijvende boot aanliep, is volgens de procureur een aanhoudbare stelling omdat geen enkel vaartuig in de omtrek aanwezig

was, of de aanwezigheid hiervan werd vastgesteld en men aan boord van de Brit kort voor de aanvaring de lichten van de B.604 had gezien !

Een andere beschuldiging door de procureur naar voren gebracht is deze van schuldig verzuim en het niet verlenen van hulp aan mensen in nood. Inderdaad, behalve het verwittigen van Radio-Oostende van het ongeval en het gekapseisd drijven van waarschijnlijk een vissersboot, werden geen reddingspogingen aangewend door de bemanning van de Bowstream die zich vergenoegde met het werpen van steentjes op bovendienrijvende delen van het vaartuig, van waaruit zij meenden geklop te horen. Op basis hiervan stelt de procureur de Britse kapitein in beschuldiging wegens schuldig verzuim en wegens de roekeloze vaart voor onopzettelijke doodslag.

Volgens de kapitein heeft hij zijn bemanning laten uitkijken naar enige overlevenden en dit zou het enige mogelijke geweest zijn dat hij kon ondernemen. De advocaten zullen besluiten indienen op de vordering van het openbaar ministerie. De rechtbank zal dan waarschijnlijk in november uitspraak doen.

Het is duidelijk dat men langs gans de Belgische kust in spanning wacht op de uitspraak van de rechtbank, vooral omdat sommige schepen maar al te gemakkelijk een loopje nemen met de veiligheidsvoorschriften. Het zou anderszids ook een zeker postuum eerherstel zijn voor de achtergebleven vissers, vooral na sommige zware aantijgingen vanwege de verdediging, moest het recht dat hier volgens ons duidelijk aan de kant van het vissersvaartuig ligt, in de uitspraak kunnen zegevieren.

koopvaardij schepen en gaf groten deels voldoende. De gewijzigde exploitatievoorwaarden van deze vaartuigen, in sommige gevallen een niet gewaarborgde regelmatige rotatie, gepaard gaande met onvoldoende inschepingsmogelijkheden ten opzichte van het verhoogd aantal leerlingen maakt het gebruik van deze koopvaardij schepen voorlopig onmogelijk ; dat weten de reders wel.

Daarom werd op de bereidwilligheid van de Zeemacht beroep gedaan die, op voor het onderwijs betrekkelijk gunstige perioden, één van haar vaartuigen kan ter beschikking stellen en terzelfdertijd haar bemanningen oefent.

Deze oplossing is misschien niet de ideale, maar is in de gegeven omstandigheden zeker de beste en schenkt trouwens algehele voldoening.

2) In 1970 werd een studie gemaakt over de bouw van een opleidingschip. De jaarlijkse financiële weerslag (afschrijving en bedrijfskosten) werden op dat ogenblik op circa 130 miljoen fr. geraamd voor de vorming van + 125 leerlingen dekofficiëren en 150 aspirant-werktuigkundigen. Een dergelijke financiële last stond niet in verhouding tot het verhoopte resultaat, zodat van het project werd afgezien.

De bouwkosten van een opleidingschip werden in 1974 op 464.000.000 fr. geraamd.

Gelet op de dringend imperatieve van een zuinig staatsbegrotingsbeleid en de sedertdien geweldig gestegen kosten ware bedoelde bouw en vooral de exploitatie nu nog minder realistisch.

De op te leiden contingenten leerlingen zijn daarenboven nog gestegen : 160 leerlingen dek (ontwikkelingshulp inkluis) en 240 werktuigkundigen.

Schotland

SCHOTSE DIEPVRIEZERS OP DE MAKREEL — PROTEST VAN TRADITIONELE VISSERIJ

Niet minder dan veertien Schotse diepvriestrelers maken zich gereed voor de makreelvangst op de kusten van Cornwall. Dit heeft aanleiding gegeven tot heel wat protesten vanwege de traditionele Cornwall-makreelvisserij. Aldus heeft de Falmouth-parlementair David Mudd een verzoek gericht tot de Schotse minister van visserij, de heer Edward Bishop, om de makreelvisserij te verbieden aan vaartuigen boven de 80 voet (24,12 m.) binnen de 6 mijl uit de kust, omdat deze vaartuigen niet meer onder de kustvisserij kunnen onder gebracht worden. Dit zowel voor de veiligheid als uit bescherming voor de makreelstocks. Inderdaad gingen in de vorige campagne veel klachten uit vanwege de kustvisserij over het roekeloos vissen en varen van de Schotse seinevisserij, waardoor de traditionele kustvisserij gevoelig gehinderd werden. Aldus stellen we in de eigen visserij veel tegenstrijdige belangen vast, zodat een nationale belangeneenheid in de Britse visserij ver te zoeken is.

KORTE BERICHTEN

Engeland

BRITSE ZEE-OFFICIEREN LEREN DE VISSERSSTIEL!

Op het eerste zicht is deze titel wel vreemd. Maar als we weten, dat het hier gaat om „Navy-officieren” die ingezet worden, of zullen ingezet worden op beschermingsschepen en patrouillevaartuigen tegen het eventueel stropen van vis of tegen de overtredingen op de visserijlimieten, kontingenteringsmaatregelen, netmaaswijdten enz..., dan is al veel duidelijk.

Men zegt wel eens dat de beste jachtwakers, vroegere stropers zijn, omdat die alle knepen van het vak kennen. Het is duidelijk dat men ook moeilijker de officieren van de patrouillevaartuigen zal kunnen bedotten, wanneer deze een opleiding in de vissersstiel zullen meegekregen hebben. Het is aldus dat de officieren van 16 beschermingsvaartuigen een opleiding in de vissersstiel aan boord van vissersvaartuigen zullen krijgen. Ze zullen aldus niet alleen de techniek van het vissen leren kennen, maar de vis zelf. Men had inderdaad vastgesteld, dat de meeste officieren totaal niets van vis afwisten, ook niets van vistuig en visnetten. Deze mensen hadden dus inderdaad wel een dringende nood aan een opleiding tot..... visser! Ze zullen eveneens cursussen volgen aan visserij scholen. De Gilde van de visserij-officieren zal hen daarbij hulp verlenen. Ook worden cursussen gegeven in vreemde talen, onder meer in het Russisch, omdat ook deze vaartuigen in beperkte mate in de E.E.G.-wateren toegelaten worden. Verder zullen er ook cursussen in het Frans en Duits gegeven worden.

IN ENGELAND REKENT MEN DEZE WINTER MET KABELJAUW- SCHAARSTE

De nationale vis in Groot-Brittannië is de kabeljauw en in het conservatieve Engeland verandert men niet gemakkelijk de gewoonten. Een week terug, prijsde de kabeljauw in Grimsby 81 Pond voor een kit, hetzij zowat 4.000 fr. de ben van 50 kg. en men rekent voor deze winter op een topprijs van 100 Pond, hetzij 5.000 fr. de ben. Dit is natuurlijk in hoofdzaak door het uitvallen van de Britse vloot in de IJslandse wateren. Wij zelf hebben hier verleden woensdag 4.500 fr. horen mijnen voor de kabeljauw, zodat we dan ook in de winterschaarste op nog

hoger prijzen mogen rekenen. We menen echter dat bij ons er toch meer mogelijkheden bestaan om bij de mensen het eten van andere vissoorten ingang te doen vinden. Het is inderdaad begrijpelijk dat 5.000 fr. de ben, of met andere woorden 165 fr. kostprijs voor de versneden kabeljauw, zonder de B.T.W., niet lang kan medegaan en dat de detail noodzakelijkerwijs op andere soorten zou moeten overschakelen. In dit verband wijzen we er op, dat de koolvis ook meer en meer gegeerd wordt en dit drukt zich uit door de meerwaarde die deze vis in de afslag verkrijgt.

Prijzen voor koolvis olopende tot 1.800 fr. en iets meer voor de grote soort zijn geen zeldzaamheid meer en waarschijnlijk zien we de goede kwaliteit en de grote soort binnenkort 2.000 fr. halen. Inderdaad komt de koolvis stilaan meer tot zijn recht. In Nederland is er, enkele maanden terug zelfs een campagne geweest ten voordele van de tot vóór kort onbegrijpelijk ondergewaarde koolvis. De productie en de handel vooral moeten trachten de verbruiker er toe te brengen af te stappen van bepaalde vooroordelen alsof sommige vissoorten, zoals wijting, koolvis, kleine schelvis, enz..... geen prijzenswaardige vis is. Het niet gegeerd zijn, ligt hoofdzakelijk hierin dat deze vis niet gekend of onvoldoende gekend is. Ook zou het vooroordeel dienen weggevoerd dat een vis altijd een bepaalde grootte dient te hebben, zoals de tong die van restaurantformaat moet zijn, terwijl deze van 5 tot 6 in het kg. veel minder aanvaard worden. Hetzelfde geldt voor de andere vis.

De platen moeten van een bepaalde grootte zijn zodanig, dat een portie overeenkomt met één stuk! Voor éénzelfde kwaliteit zien we aldus prijsverschillen in de afslag ontstaan die tot het dubbele en meer kunnen oplopen. Dit is zeer schadelijk voor de producent. Het is vooral de handel voor wie hier een opvoedende en voorlichtende rol is weggelegd.

GRIMSBY-VILOSSERS WEIGEREN NOG ALTIJD IJSLANDERS TE LOSSEN

Een nieuw verzoek vanwege de vishandel aan de lossers de eventuele schepen uit IJsland te lossen die naar Grimsby zouden komen verkopen, werd door de lossersbond afgewezen. Anderzijds wordt door het dokkersyndikaat wel het lossen van IJslandse diepvriesfilets aanvaard die met cargoschepen naar Grimsby komen. Er liepen ook geruchten in deze haven dat er ook veel diepvriesfilets langs onofficiële weg Grimsby binnenkomt. Dit werd door de IJslandse Konsul tegengesproken, die beweert dat er geen reden bestaat om diepvriesvis uit IJsland langs een achteroortje binnen te smokkelen vermits dit officieel toegestaan is en het lossen van deze vis door niemand in de weg wordt gestaan.

FLEETWOOD- VISLOSSERS STAKEN VOOR HOGER LOON!

Fleetwood-vislossers ten getalle van 140 man, wensen een nieuwe loonsvereenkomst om hun verdiensten aan deze van de industrie aan te passen. Om deze eisen kracht bij te zetten hebben zij zich telkens 's morgens slechts om 8 u. aangeboden, zodat het lossen van de vaartuigen tot een stuk in de namiddag duurde. De verkoop duurde dan ook tot in de late namiddag met alle nadelige gevolgen van dien, zoals het niet tijdig klaar komen voor de verzending, het niet bereiken van het cliënteel, avondwerk voor het kuisen en bereiden der vis, enz..... Het is dringend nodig dat een wet voorziet dat schaden opgelopen door stakingsakties door de stakende bond dienen vergoed te worden, of bij niet-erkende stakingen door de stakers zelf. De vislossers winnen rijkelijk hun brood, maar sommigen zijn nooit tevreden.

STUK ZEIL VAN VERMISTE BRITSE TREILER OPGEVIST

Een diepzeetreiler uit Fleetwood heeft op zijn jongste reis ter hoogte van het uiterste Noorden van Noorwegen in zijn netten een stuk zeildoek opgevist met de naam van een onlangs vergane treiler die vermist wordt.

De eigenaars van de treiler herkennen het stuk zeildoek als hebbende behoort tot hun vaartuig. De stille getuige van een drama op zee werd nadien aan de overheid overgemaakt, namelijk aan de Maritieme opzoekingsdienst. Niettegenstaande dit stuk zeildoek min of meer een aanwijzing geeft in welk gebied de treiler «Gaul» zou vergaan zijn, heeft de opzoekingsdienst toch reeds laten weten, dat er geen nieuwe opzoekingen zullen gestart worden om het wrak te gaan lokaliseren.

BRITSE SCHIPPERS LOVEN BELONING UIT VOOR IDENTIFIKATIE VANDALEN

Ook in Groot-Brittannië treden vandalen op die er een genoeg aan scheppen vissersvaartuigen los te gooien en op drift te laten gaan. In het vissersplaatsje «Amble» werden aldus 4 vaartuigen losgegooid die met het tij de haven uitdreden. Gelukkig kon tijdig alarm gegeven worden en werden de boten opgevangen vooraleer schaden ontstonden. De betrokken schippers hebben nu een beloning van 50 pond (een goede 3 duizend B. Fr.) uitgelooft voor het aanbrengen van de schuldigen. Verder overweegt men gezamenlijk bij te passen om een nachtelijke waakdienst in te richten! Wij zeggen dat het in ieder geval ver gekomen is.

GROTE AANVOER VAN STEKELROG IN MILFORD

Verscheidene vaartuigen brachten verleden week goede vangsten stekelrog binnen in Milford. Hierdoor slaagden veel vaartuigen er in een goede besomming te maken. Twee honderd en meer benen uitstekende rog in korte reizen met daarbij nog een varia aan platen, tarbot, tong en pladijs.

Rusland

RUSSISCHE BEPERKINGEN IN BARENTS ZEE AANLEIDING TOT BRITSE POLEMIEKEN

Zoals we in een vroegere uitgave meedeelden hebben de Russen verregaande vangstbeperkingen opgelegd op de E.E.G.-vissersvlooten voor hun visserij in de Barents zee. Hierdoor werden voornamelijk de Franse en Britse diepzeevloten getroffen. Betrokkenen Britse kringen verlangen nu dat de Britse regering tot tegenmaatregelen zou overgaan en dit meer speciaal reeds in verband met de makreelkampagne die nu langs de Engelse zuidkust gestart is. Russische fabriekschepen zijn ter plaatse om de makreel op te kopen, gezien de Russische treilers in de Noordzee slechts over beperkte vangstrechten beschikken.

Nu verlangen de diepzeetreilers die uit de Barents zee verwijderd werden, dat het de Russische fabriekschepen zou verboden worden de door Britten gevangen makreel op te kopen. Dit zou dus als een soort drukkingsmaatregel kunnen gebruikt worden opdat ook Rusland haar houding in de Barents zee zou herzien. Hier zijn nu echter de Britse makreelvaarders en vooral de Schotse seinevissers niet akkoord omdat zij, dank zij de Russische fabriekschepen, een heel wat betere prijs voor hun makreel krijgen dan de vismeelfabrieken bereid zijn er voor te geven. Inderdaad vangen de Britten en Schotten veel meer dan de lokale markten kunnen verzetten en hieruit volgt dan de onvermijdelijke prijszinking. Gezien de Russische fabriekschepen alle voorradige makreel op zee overladen, is er geen gevaar meer voor dergelijke prijszinkingen en daarbij biedt de Rus heel wat meer dan de vismeelfabrieken. De makreelvisserij gaan dan ook niet akkoord met de aktie gestart door de betrokken kringen uit de diepzeewisserij en hierdoor zijn natuurlijk polemieken ontstaan. Dit bewijst nogmaals, dat zelfs in de eigen visserij geen onverdeelde eensgezindheid bestaat al naar gelang de aard en de belangen van de visserij. We zijn hier dan ook overtuigd, dat het verlangen van de diepzeetreiler een vrome wens zal blijven.

Hollandse loodsboten voor één jaar aan de kant

De kwestie van het beloodsen van schepen maakt sedert jaren het voorwerp uit van allerlei discussies, voorstellen en probaties.

Dezer dagen is men in Holland begonnen deze te vervangen door tenders en is men benieuwd welke resultaten dit zal opleveren.

De Ymuiden Courant had het vorig week hierover wat Holland betreft en schrijft hierover het volgende:

„Na jaren van voorbereiding, praten en uitstel is het zover, dat het Loodswezen in IJmuiden echt is begonnen met proeven met „tenderbeloodsing”. Maandag gaat de loodsboot, sinds jaar en dag een vertrouwde verschijning aan de horizon voor de pieren, tegen de kant. Met uitzondering van heel bijzondere omstandigheden zal de loodsboot gedurende heel de tenderproeven, die een jaar in beslag nemen, niet meer varen. De loodsboten zullen

vanaf dit moment met de kleine loodstenders van en naar de schepen worden gebracht, die buiten op zee op een loods wachten.

In eerste instantie zullen vier scheepsjes bij het tenderen worden uitgeprobeerd. Natuurlijk op de eerste plaats de „Pluvier” van Mulder en Rijke, die speciaal voor het tenderen is ontworpen en gebouwd. Verder de „Walvis” een vrij oude loodsafhaler, die in het verleden in IJmuiden is gebruikt voordat de „Alk” en „Albatros” hier kwamen, een stalen boot met een erg laag vrijboord; de „Zeemeeuw”, een loodsafhaler van de Jan van Gent-klasse van polyester en sterk gelijkend op de oude „Alk” en „Albatros” en tenslotte de kleinste, de „Kluut”.

„We moeten in deze tenderproeven kijken, welke boot het beste voldoet”, aldus directeur J. van Rijn. „Er is een termijn gesteld van één jaar. Daarna moet er een

beslissing vallen, wat er verder gebeuren gaat”. De directeur noemt drie mogelijkheden. Ten eerste kan uit de proeven blijken, dat tenderbeloodsing goed mogelijk is en welk schip daarvoor het meest geschikt is. Ten tweede kan de uitslag van de tenderproeven twijfelachtig zijn. Dan is het mogelijk om tot een bevredigender resultaat te komen door voor bepaalde moeilijk te beloodsen scheepstypen een aparte oplossing te zoeken. De derde mogelijkheid is, dat de proeven uitwijzen, dat tenderbeloodsing niet aanvaardbaar is; in dat geval zal er voor de IJmond een nieuwe loodsboot gebouwd moeten worden.

In feite is de tenderproef al van start gegaan. De eerste fase, waarin een gewenningsperiode was ingebouwd voor de mensen van de afhaaldienst, die nu ook moesten tenderen, is achter de rug. In deze periode van ongeveer vier weken was de loodsboot nog paraat en werd er door de ophaaldienst met een loods naar zee gevaren, als er op dat moment geen loods af te halen waren. De bemanning kon op deze wijze ook aan de boten wennen. In de tweede fase, die maandag ingaat, wordt de loodsboot wel buiten gebruik gesteld, maar hij wordt in de vissershaven neergelegd om bij problemen in te kunnen springen. De feitelijke loodsdienst wordt echter met twee tenders gedaan.

In de derde fase, die over ruim een maand gaat beginnen, zal de echte tenderproef een aanvang nemen. Dan zal de loodsboot in principe niet meer gebruikt worden. Hij wordt echter wel vaarklaar gehouden voor het geval het echt helemaal fout loopt met de tenderbeloodsing. Directeur Van Rijn zegt: „We overwegen nog of we de loodsboot achter de sluisen leggen of toch buiten de sluisen. Het zal zo'n drie kwartier op de inzetbaarheid schelen. Veel maakt dat niet uit, want het is gewoon de bedoeling om de loodsboot niet te gebruiken”. Hij kan ook niet met zekerheid zeggen of de beide loodsboten, de „Pollux” en de „Bellatrix” in IJmuiden zullen blijven. „De „Pollux” is helemaal opgeknapt, alle technische gebreken zijn opgelost en het schip is volledig zeewaardig en veilig verklaard door de inspectie. Blijft natuurlijk, dat het schip verouderd is en dat de akkommodatie voor de bemanning niet aanvaardbaar is. We overwegen wel om de „Bellatrix” af te stoten. Het heeft geen nut om twee loodsboten hier te houden, want zelfs als de tenderproeven mislukken moet er in IJmuiden toch een nieuwe loodsboot komen”, zegt de directeur.

Hij benadrukt, dat hij momenteel absoluut geen standpunt wil innemen in een keuze tussen tenderbeloodsing of beloodsing door de loodsboot. „Ik wil me onpartijdig opstellen en er alleen voor zorgen, dat de tenderproef zo goed mogelijk gehouden wordt. Het resultaat zal moeten uitwijzen, welke methode gekozen moet worden”. Over wat de proef moet uitwijzen, gaat hij wat dieper in. „Het is bezien of het mogelijk is om met een van deze types tenders een

gelijkwaardig dienstbetoon te krijgen als met de loodsboot is verkregen. Normen zijn er nog niet voorgesteld. We kijken tot welke norm is hangt niet alleen af van de windkracht, maar ook van windrichting, deining, tijd van de dag en type schip, dat beloodst moet worden. We hebben de tender al een keer in bepaalde omstandigheden kunnen gebruiken bij windkracht zeven”.

De directeur wijst erop, dat een groot schip heel wat meer lij kan maken dan een kleiner schip en dat een schip met een laag vrijboord waarschijnlijk wat moeilijker met een hoge tender te beloodsen zal zijn dan met een loodsjol. „Aan de ene kant kunnen we met de tenders misschien wat meer en aan de andere kant wat minder dan met de loodsjollen. Dat zijn dingen, die de proef uit moet wijzen”.

Voor de loodsboten betekent het tendersysteem, dat ze niet meer aan boord van de loodsboot op een schip zullen wachten, maar daarvoor in de loodsenociëteit terecht kunnen. Directeur Van Rijn benadrukt: „Als we van de scheepvaart punctueel hun tijd van aankomst opkrijgen, zal de loods niet al te lang hoeven te wachten. De wachttijden kunnen dan zelfs korter worden, waardoor de loodsboten wat meer inzetbaar worden. Dat maakt een loodsdienst goedkoper. En dat is een van de doelen van de proeven: proberen zo economisch mogelijk te werken met een goed dienstbetoon, alleen al om de loodsgelden niet te hoog te laten oplopen en zo als Nederlandse havens een slechtere concurrentiepositie te krijgen”. Voorlopig wordt nog wel wat speelruimte bij het oproepen van de loodsboten gebruikt en blijft ook een extra loods aanwezig voor schepen, die onaangekondigd komen of het telaar melden. Een goede en tijdig opgegeven „E.T.A.” kan echter onderdeel van economischer werken zijn.

Totdaar deze versie.

In ons volgend nummer zullen we het hebben over de zienswijze van de Belgische loodsboten dienaangaande.

Een Russisch-Argentijns visserij-incident

Het is praktisch nog maar tien jaar geleden dat Russische vissersschepen nog in de Argentijnse wateren opereerden. Het onlangs voorgekomen incident tussen beide landen waarbij schoten vielen, getuigt anderzijds wel van de nood waarin Rusland verkeert om aan zijn kolossale diepzeetvloten de nodige visruimte te bezorgen.

Tien jaar geleden, in 1967, opereerde een grote Russische vloot op de Patagonia Bank aan de uiterste Zuidkust van Argentinië. In dit jaar haalden de Russen daar rond de 50 duizend ton heek weg, zodanig, dat ook Argentinië in navolging van Chili en Peru, toen reeds hun territoriale grenzen tot 200 mijl verschoven. Er kwamen wel onderhandelingen tussen beide landen maar deze leidden tot niets en in dit zelfde jaar nog werden twee grote Russische faktorijschepen door een Argentijnse destroyer verjaagd, waarbij een wederspanning faktorijschip een schot in de romp kreeg

Nu zijn de Russen en zelfs de Bulgaren terug op deze plaats verschenen en een tiental dagen terug, werden er zes Russen en twee Bulgaren door de Argentijnen opgebracht. Er zouden schoten gewisseld zijn en Bulgaarse vissers zouden gewond zijn. Men spreekt ook van het verdrinken van een drietal Argentijnen die teruggeduwd werden bij het enteren van een treiler.

Russische faktorijschepen waaronder de vroegere Nederlandse «Frans Hals» van 4.000 ton, weigerden de zone te verlaten, omdat zij, niet vissende zijn, maar slechts de vis aan boord nemen en verwerken. Zij werden echter toch door de Argentijnse zeemacht op

de korrel genomen, omdat Argentinië, net zoals Chili en Peru, niet alleen hun economische zone tot 200 mijl hebben uitgebreid, maar ook hun territoriale wateren. Ze kunnen dus ook gewone schepen, volgens hun nationale wetgeving, dwingen de 200 mijlszone te verlaten, zelfs als deze niet vissend zijn.

Een ander inlustreert toch duidelijk de moeilijkheden voor de Russische en mede voor de vissersvloot van de Oostbloklanden voor het vinden van passende visgronden. We schreven het vroeger reeds dat het de landen zijn met grote diepzeevloten, die in alle zeeën te vinden waren binnen de 200 mijlszone, die het grootste slachtoffer zijn geworden van de uitbreiding tot 200 mijl van de visserijlimieten.

Nochtans kunnen we voor deze vloeten moeilijk het nodige begrip opbrengen omdat ze werkelijk aan de basis liggen van de overbevising, vooral voor het ongecontroleerd inzetten van treilers voor de industriële visserij. In 1976 deelde het Russisch ministerie van visserij nog mede, dat de totale jaarproductie opgevoerd werd tot 13 miljoen ton en dat Rusland hiermede de eerste plaats op de wereld ranglijst had ingenomen vóór Japan. De ambitie van minister Ishikov, zoals trouwens in gelijk welk domein van de Russische bedrijvigheid, was om dit miljoenengetal in 1977 nog te overtreffen. Hopen we voor het aanwezige vispotentieel in de wereldzeeën, dat Rusland, zoals trouwens nog andere grote vismogendheden, in hun ongecontroleerde uitbreiding van hun visserijvloot, zullen geremd worden en dat ook deze landen op deze wijze hun aandeel zullen leveren, alhoewel niet vrijwillig, in de sanering zoals dit in de West-Europese landen gebeurt.

HOOGWATER-BOEKJES

De firmas die wensen Hoogwaterboekjes voor 1978 te bestellen, worden verzocht dit nu reeds te doen, daar deze meer en meer gevraagd worden en de uitgave begin november reeds zal verschijnen.

De prijs zoals vorig jaar is gesteld op 25 fr. BTW inbegrepen plus 6 fr. verzendingskosten, kan gestort worden op P.C.R. 000-0418987-44 met vermelding van het getal en de uitgave.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

DE BRITTEN, DE HARING EN DE LIMIETEN

LIMIETEN (1)

Al diegenen die in de visserijlanden luidop schreeuwen (of stiller maar hopen) dat er een 50 mijlenzone moet komen zouden maar eens moeten proberen daarvan een visser (eender waar) ook te overtuigen. Zelfs in de geest van de «Europese Economische Gemeenschap» en het «Pakt van Rome» bestaat er een voorkeur voor de kuststaat. De Britse, Ierse en andere regeringen b.v. hebben de plicht en het recht om zeer waardevolle visserijbronnen in stand te doen houden en om te pogen (en te verzekeren) dat hun eigen nijverheden een deel ontvangen dat in verhouding staat tot hun «Europese Economische» gebied dat ongeveer 60 procent van de visserijbronnen uitmaakt van de Europese Gemeenschap (voor Groot - Britannië). De Engelse visserijminister en zijn helper in de Europese markt trouwens horen dat zij eveneens voorstanders zijn van de instandhouding van de visserijen als zij praten over hun «voorkeur» voor de kuststaat. Hun houding komt trouwens helemaal overeen met wat diegenen die de 200 mijlslimieten wensen in de meeste andere kuststaten, zouden willen.

Waarom dan wordt in de Engelse vissershavens danig gedemonstreerd met stikkers en aanplakbrieven, versierde trailers, doedelzakken parades en ladies in nationale klederdracht, die allemaal aandringen op de 50 mijlen ? Op de keper beschouwd heeft Groot-Britannië en Ierland trouwens ook, een visserijgrens van 200 mijlen sedert januari !

LIMIETEN (2)

Het klinkende antwoord daarop is natuurlijk dat de 200 mijlsgrens in de ogen van de «Economische Gemeenschap» de grens is, die moet gedeeld worden tussen 8 leden, allemaal visserijlanden. Misschien moeten we daar nog Luxemburg aan toevoegen indien dit land het voorbeeld opvolgt van de «Grote Zeekonferentie van de Verenigde Naties» en meteen als ingesloten land, compensaties opeist !

Maar hoe moeten deze visserijbronnen dan verdeeld worden ? De meeste mensen die betrokken zijn in het zeevisserijbedrijf in Groot - Britannië geloven dat er momenteel maar één mogelijkheid bestaat om de visserij-inspanning te begrenzen en de kwotaverdeling te regelen en dat is deze taak over te laten aan de **Kuststaat**. De zeevisserijpolitiek van de «Europese Gemeenschap» is echter helemaal anders gericht. Zij meent dat de zeevisserijrijdommen behoren tot de gemeenschappen en aldus moeten worden behandeld. Men zou inderdaad daarop onmiddellijk kunnen inpikken met de bewering dat de overbevissing ontstaan is precies doordat niemand eigenaar is van dit formidabel kapitaal, dat de visscholen eigenlijk zijn.....! En daar is inderdaad iets van.

Maar het verschil is alleen maar tot op zekere hoogte waar. Het zit feitelijk niet in de fundamentele principes. De Britse en de Ierse nijverheden tonen hun afkeer voor het gemeenschappelijk bezit van de visbronnen door voor zichzelf een eigen gebied te willen. De Europese Gemeenschap aanvaardt zelfs een breder eigen gebied per kuststaat maar doordat alles moet gedeeld worden, verlangt ze ook dat vangsten gelijk gedeeld worden tussen de acht staten.

Maar er zijn nog andere factoren die de zaak meteen ingewikkeld maken. Hoe zou het anders kunnen? De eerste zou wel kunnen voortkomen uit de E.E.G. zelf, terwijl de tweede ontstaan is bij de rijkelijk bedeelde visserijlanden, leden van de gemeenschap.

Voor sommige vissende Britten heeft de exclusieve 50 mijlzone de volstrekte voorrang, niet alleen om de aangepaste compensaties van de vis voorraden te verzekeren, maar eveneens om in een zekere mate de visserij te compenseren voor de terugtrekking uit afgelegen visserijzones, die ze niet meer mogen bevissen.

De rederijen die in het Verenigd Koninkrijk nog met grote schepen naar zee trekken zijn vanzelfsprekend grote voorstanders van deze stelling en zij zouden het maar helemaal normaal vinden moesten zij de voorrang krijgen om in deze eigen wateren te vissen, de diepe eigen wateren rondom de Britse eilanden.

LIMIETEN (3)

Er kan ook wel eens de vraag gesteld worden waarom Britse schepen zich eigenlijk moeten terugtrekken uit de 12 mijls beschermde gebieden, die vroeger zo goed aangepast waren en wel zodanig dat nu plaats kan gevonden worden voor schepen die in andere landen wellicht uit de vaart zullen genomen worden of nergens zullen worden gezonden waar ze nog even wat kunnen meepikken. Een objectieve waarneming leert ons misschien dat er helemaal geen plaats is in een moderne kortgebonden kustvisserijnijverheid voor schepen, die door de economische vangstgebieden verouderd zijn geworden. Het is hoog tijd, dat dit gezegd en erkend wordt. Deze vaststelling is even geldig voor West Duitsland zo als ze het is voor Engeland en Polen, Rusland en Japan. Wanneer deze verouderde

schepen eens zullen verdwenen zijn, dan zal de gespletenheid van de Britse zeevisserijpolitiek met hen verdwijnen. Dan kunnen de Britten op realistische manier beginnen kijken naar hun eigen instandhouding binnen de Gemeenschapsgrenzen en naar de uitwerking van de voorkeurswensen.

LIMIETEN (4)

Toch zullen zij dan tegenover een tweede en meer terugtrekkend vraagstuk komen te staan. Waar bevinden zich de organismen en waar zijn de mensen bekwaam om de voorraden vis te coördineren, om te berekenen hoeveel en welke vis er mag gevangen worden, om de inspanning te berekenen, die er zal moeten geleverd worden om deze vis op te halen, en uiteindelijk om het stelsel te beheren dat een jaarlijkse oogst van 4 of 5 miljoen ton vis binnen krijgt. Hier moet meteen gedacht worden aan Brussel en aan de commissies van de Gemeenschap maar tot-nogtoe heeft niemand daar ooit enig teken gezien van bekwaamheid in visserijbeheer opgemerkt noch de ervaring die nodig zal zijn om een dynamische, evoluerende visserijbedrijvigheid te leiden ! De rederijen en de vissers, de verenigingen en producenten kunnen hun zaken wel zelf opzetten en leefbaar houden. Maar welke ook de visserijgrenzen zullen zijn, de visserijen van de Europese Gemeenschap zitten binnenin een 200 mijlslimiet. En dit zal wel onderhandelen, behendigheid en bevoegdheid in visserijzaken nodig maken, veel meer dan wat Groot Britannië nodig had om in een wanhopige poging de Noordzeeharing te redden.

HARING

Zachte beschermingsmaatregelen zijn voor het voortbestaan van de haringscholen helemaal niet meer voldoende. De reglementen moeten tegenwoordig streng zijn, wil men er enig resultaat mee bereiken maar op de lange duur, zullen ze wel vruchten moeten afwerpen. Het was evenwel heel moeilijk enige tastbare beschermingspolitiek op punt te stellen die kon aanvaard worden door de Europese Gemeenschap. Dit zei de voorzitter van de Britse Haring Raad.

Maar toch is er geen reden om te wanhopen voor wat de toekomst van de haring aangaat. De Noordzeevoorraden waren inderdaad overbevestigd maar indien ze ongestoord werden gelaten voor een bepaald aantal jaren, dan zou Europa opnieuw een waardevolle haringindustrie kunnen krijgen.

Op korte termijn zal eenieder die iets met de haring te zien heeft, moeten afzien van eisen, want de wetgeving moet streng zijn, willen we enig succes hebben. De tijd voor halve maatregelen is sedert lang voorbij. De aanvoer van haring door Britse vissers lag nu 19 procent lager dan in 1975. In 1976 bedroeg de vangst 90.913 metrische tonnen tegen 112.878 ton in 1975. Een strenge daling dus.

Maar de uitvoer van haring (aan 11.290.000 pond) bedroeg toch 1 miljoen pond meer dan het voorgaande jaar. Er waren geen aanvragen voor de bouw van nieuwe haringvangers en een aanvraag goedgekeurd in 1974 werd ingetrokken.

Drie nieuw purseseiners werden gebouwd en twee andere naderden voltooiing. De beslissing die in 1975 werd genomen en die diende om het aantal betoelagde purseseiners tot 30 te beperken, bleef onveranderd.

LIMIETEN

Twee Spaanse pairtreilersschippers kregen elk een boete van 10.000 Britse ponden om te hebben gevist binnenin de Europese 200 mijlslimieten. Zij verlieten het Schotse Stornoway nadat ze de boetes betaald hadden en hun tuig hadden teruggekocht dat aangeslagen werd. De beide schippers hadden 5 dagen gekregen om de boete te betalen. Toen hij de haven verliet, zei een der gedagvaardden : «we keren niet terug in deze wateren tot de wet zal veranderd zijn. Nu is het de zaak van de Spaanse regering om tot de E.E.G. toe te treden. Dan kunnen we hier ongestoord komen vissen.

De beide schepen hadden binnenin de 200 mijlzone gevist op verboden vissoorten. Toch mochten de Spanjolen binnenin deze wateren vissen maar dan alleen, op «heek». Toen ze gestekt werden door het oorlogsschip «Westra» 60 mijlen noord van de «Butt of Lewis», hadden ze een vangst waarvan 80 t.h. bestond uit verboden vissoorten, meestal «leng». De rechter was in elk geval niet mals : 10.000 pond voor elke schipper, verbeurdverklaring van het vistuig met een waarde van 20.000 pond, evenals de vangst met uitzondering van de «heek» voor een waarde van 4.000 pond. Aldus ontving de klerk van de rechter in Stornoway de som van 28.110 pond verdeeld in 20.000 voor de boeten, 4.000 pond voor het vistuig dat teruggekocht werd voor een overeengekomen prijs en 4.110 voor de vangst.....

Een mirakuleuze visvangst..... !

Heist uit onze kinderjaren 6

Opgedragen aan mijn beste vrienden Kamiel van Foksens en Tuurtje Huisseune en ter ere van de laatste Burgemeester van Heist Jan B. de Gheldere. De enige in Heist geboren en door Heistenaars verkozen Burgemeester in onze jaren



Een beeld van de stichters van de supportersclub «De Zeemeermin». Van deze mensen zijn er nog een vijftal in leven.

Langs de Leopoldlaan woonden niet zoveel mensen. Op de hoek was er een apotheek van de gebroeders Geeraerts; daarnaas: Stephie van den Oost (Martony), dan Thomas Vandierendonck, de kleermaker; Madame Coppens, wed. Thiel en Loutje Belletje, die gesneuveld is in 1914; de coiffeurs Boereboom; de drankwinkel Millecamps; apoteker Loor; coiffeur Pol Antheunis; zwarte Sylvie (Helsmoortel) en Charlewie Ghezelle; René Dhauw en de gezusters Everaert (Hotel Marine), zonder te vergeten dat Jules Dewinter daar ook woonde met zijn dochter «Poetjje» en een schoenwinkel uitbaatte.

De Nicolas Mengélaan was ook maar povertjes bewoond in de wintermaanden we hadden er eerst Cattoor, de zeekommissaris. Lowietje de kleermaker, het bekende café van Mielte Goethals, de beenhouwerij van oud burgemeester Felix Demyttenaere, het Hotel Splendid, Jimmy met Jeannette Despiegelaere, dokter Leclercq, grand restaurant François, fruitwinkel van Sander Kokkers, beenhouwerij van Jeltje en de herberg van Mayton en Leitje (Constant

Vantorre).

De Leopold II straat (thans Kardinaal Marcierstraat) had als inwoners aan d'ene kant de horlogewinkel van Oscar Delanghe, Jan de Bakke (Everaert), E. Boutens, Tuurtje Timmerman, ook wel Puppe genoemd, de modewinkel in vrouwhoeden en het Hotel de l'Univers (Renson); aan de overkant Marietje van Brugge, groenselier; Theophiel Boels, Treesje Nunne (Savels) winkel van allerlei sayettegoed maar ook van de beste babelutten die er ooit bestaan hebben in H ist; d'ouders van meester Wallegraeve en nadien Madame De-prince, de Italiaan Pascal. Boertje Bassens (Gustave De Grootte) en het bazartje waar nadien Peggy, de coiffeuse was van de Heistse vooruitstrevende jeugd.

En zo komen wij aan de Kursaalstraat waar langs de pare nummers de volgende Heistenaars woonden: Jules Claeys, charcuteriewinkel alsook kruideniersartikelen, het Hotel Neirynek, de «Zwakken» en zijn vrouw Wanne, die in de pure witte zijde moest liggen om begraven te worden en het is zo gebeurd ook; de behangerszaak Van Immer-

zeel, Virgine Vanbeveren, de brouwerij Vanbeveren; Miete Piekerulle (Ghezelle), het café van Bul-tynek en zijn paar schone dochters dokter Standaerd, Kenee Debedts en Lucia Puppe, Jan Cammaert, het Zuster-klooster met de meisjesschool voor niet-betalende leerlingen; de directeur van het klooster Dumon C. Van Middeltem.

Langs de onpare nummers: de Duitse apoteker op den hoek van de Kursaal, het viswinkeltje en 't café van Ludders (Depaep) met daarnaast Oestmaand die getrouwd was met roste Marie (Leon Vantorre en Stien Van Brosen's dochter Vandierendonck) patisserie v. Meester Dewilde, spekkebakker Tutte Machiel en op de hoek Pier Claeys; op de anderen hoek bakkerij Debode, de grondlegger van de Heistse babelutten en later op grootte wijze gefabriceerd door Vereecke, de rosten spekkebakker; beenhouwer Cyriel Decuyper, het burgerscafé «Louws» (Vantorre), Pietje Koekestutte (Boels); Pros. Octave en Cissen De Grootte (alle drie zoons van Pietje Bassens), de brouwerij Camille Deschepper (Schoon stofje), Pol Ghyssaert, de drukker, het stadhuis, wed. Bailyu Jan, Natje Cruysse met naast haar Jeks (Vanbeveren), architect Jume, het triestige café Donvez met de Roubaisienne die naar altijd werd beweerd in 1917, vijf Heistse jongens heeft verklikt, waarvan wij verder de uitleg zullen geven

— o —

Wetenswaardigheden. Tijdens de oorlog 1914-18 moest al wie ouder was dan 14 jaar, door en voor de bezettende Duitsers gaan werken; er waren er die met de toomtram naar het werk werden gebracht naar Leffinge, naar het vliegveld van Koolkerke, anderen moesten de spoorlijn van Heist naar Knokke helpen leggen. En zo kwam het dat velen het gedacht en de goesting kregen om naar Holland te vluchten; maar de grenzen waren zeer goed bewaakt o.m. met hoogspanningsdraden. Er was dus praktisch maar een weg en dat was de zee. Enkele jongens die deze weg op wilden gingen op zoek naar een boot. Het toeval wilde dat er niet veel boten waren; maar juist naast de Feldgendarmerie (waar later Dolf Declerck woonde) lag er 'n pronkstuk op de werf van Frans Dyserinck Twee kleine bendes kameraden hadden dit bemerkt, en zouden er vandoor trekken; het ene bendetje bestond uit Albert Bossens, Wardje Bouten, Miel de Bruggeling, Jef Fieste (Vantorre), Kamiel Peerdeman (Foks); het andere uit Joseph Vandierendonck (Kokkers), René Dumez (Bellkavei), Maurice Kodde, Bert Cattoor (roubeetje) en Donvez die bij zijn tante woonde in het triestige café uit de Kursaalstraat

De 1e groep kon aan roeispannen geraken in het viskot van Gutepa, de 2e groep had er al liggen in de Noordstraat bij Tante Meille van Joseph Vandierendonck. 't Eigenaardige was dat het ene bendetje niet van het andere afwist en zo kwam het onheil. Want op zekere dag had bende 1 de boot weggenomen en Donvez van het ploegje 2 dacht dat het zijn maats waren die zonder hem wilden vluchten.

In zijn woede vertelde hij de hele historie aan zijn tante, waar vele Duitse soldaten en ook de Feldgendarmerie kwamen en het was gebeurd: huiszoekingen en aanhoudingen. Werden aangehouden alle leden van bende 2 uitgenomen de verklikker Donvez. Van het 1e bendetje was alleen Kamiel van Foksens het slachtoffer wegens 't stelen van de roeispanen bij zijn oom Gutepa. Kamiel kon zwijgen want geen enkele van zijn maats werd aangehouden. Zo komt het dat Bert Cattoor, René Domez, Joseph Vandierendonck, Maurice Coddens en Kamiel Vantorre op een zekere morgen in juni 1917 werden weggebracht naar de strafkolonie «Maubeuge», later naar Jolimont om in 1918 langs Hoogelde weer naar Heist terug te keren, na ve' lijden en volledig uitgeput. Nog een ander Heistenaar heeft in d' oorlog in de strafkolonies lange tijd doorgebracht, nl. Charlowie Ghezelle.

Met carnavalmaandag is het in Heist altijd het grote feest van de visserij, namelijk het bal van de Zeemeermin. Alle vissers zijn dan thuis.

De Zeemeermin werd gesticht in 1929 in 't café destijds gehouden door oud-goalkeeper Maurice Vanhalewijn, vader van 't nieuw bestuurslid Georges Neirynek. Het 1e comité bestond uit de volgende te Heist welbekende leden: ere-voorzitter André Pauwels; voorzitter Joseph Vantorre (Fieste); leden: Oscar Devooght (Triem), Cesar Devooght van Doksies), Maurice Vanhalewijn, de Kromme Coiffeur, François Dhaese, Richard Vandepitte, Maurice De Grootte), Louis Malfait (Blaas), Pol Savels (Schiët), Victor Vantorre (van Rapsens), Kamiel Vantorre (Foks) en Robert Ghezelle (van Piekerullens).

Aanvankelijk had de «Zeemeermin» dikwijls moeite om aan haar verplichtingen — die ze zich zelf had opgelegd — te voldoen en soms wel meer dan eens heeft moeten aankloppen bij het goed hart van ere-voorzitter André Pauwels, die tot heden nog altijd de grote steun is van die schone supportersvereniging met haar 1.800 leden, thans met veel geestdrift geleid door volksvriend Maurice De Grootte.

Marcel van Kokkers.

('t vervolgt)

Lees „HET VISSERIJBLAD”

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Heel wat schepen op de markt deze week, dit dan gemeten naar de normen die we de laatste tijd gewoon geworden waren. Maandag 14 vangsten, dinsdag zelfs nog schepen op de markt en woensdag dan nog een span. Veel vis van de Monkey Bank, dit in de eerste plaats maandag. Dinsdag meer schepen van de West die nog steeds in hoofdzaak voor heel kleine gul zorgen. Voor die gul ging de prijs op de dinsdagmarkt nogal gevoelig da-

len. De grote gullen bleven nochtans duur terwijl kabeljauw boven de 60 fr. bleef. Voor wijting was de belangstelling er dinsdag helemaal uit zodat zelfs wijting van goede kwaliteit moest opgevangen worden. Van het kanaal is de aanvoer aan de kleine kant gebleven. De vangsten waren doorgaans niet groot genoeg, zodat geen te beste resultaten bereikt werden. Dit alhoewel die reizen erg lang waren.

De IJslandse soorten zijn duur verkocht geworden. Een opmerkelijke prijsstijging weer voor rode zeebaars waarvoor tot 38 fr. betaald werd. Ook leng kreeg flinke prijzen met blauwe sortering tot 53 fr. en witte leng tot 39 fr. Grote schelvis bleef boven de 50 fr. (een flink stuk zelfs) de kleine sortering noteerde tussen 25 en 30 fr. Kabeljauw werd verkocht rond de 40 fr. en hondstong steeg tot 57 fr. het kg. Behoorlijke resultaten voor de IJslanders, de vangst van de O.282 was evenwel te klein om er een hoog cijfer mee te kunnen halen.

De garnalvisserij is weer aan het verslappen. De vangsten zijn kleiner geworden, dit door de aanwezigheid van de vele gullen op de kust. De prijzen zijn dan ook weer gestegen en lagen tussen 60 en 100 fr. Een aanvoer die deze week amper 5.300 kg. bereikte maar toch 389.000 fr. opracht.

De tongen zijn niet bepaald duur geweest. De grote soorten wel, de kleine sorteringen echter deden het niet. Kleine tong tot 110 fr. en slips onder de 100 fr. het kg. Voor midensoorten blijft de prijs schommelen tussen 170 en 190 fr. Dure roggen ook deze week, vooral grote rog die tot 53 fr. kreeg, de keilrog liep op tot 75 fr. Verder bleven ook zonnevis, rode knorhaan, rode poon, tarbot, griet, vlaswijting, leng en heek erg duur.

OOSTENDÉ

VRIJDAG 7-10-1977				
MONKEY BANK				
O.206	14	235	—	358.810
O.134	14	290	—	434.206
KUST				
O.77/805	1	86	—	66.810

MAANDAG 10-10-1977				
IJSLAND				
O.282	18	300	—	557.140
O.202	18	750	—	1.506.123
O.236	18	650	—	1.283.556
KANAAL				
O.114	18	145	2.520	773.903
O.181	20	170	3.375	664.499
MONKEY BANK				
O.118	14	270	—	317.219
O.274	14	300	—	412.319
O.26	14	275	—	443.130
N.706	14	380	—	528.204
O.128	14	330	—	470.720
Z.597	14	320	—	466.672
WEST				
N.752	10	245	—	320.970
N.719	10	245	—	315.202
O.285	10	270	—	372.674

DINSDAG 11-10-1977				
KANAAL				
O.180	19	270	2.996	681.713
WEST				
O.66	12	165	—	214.653
O.279	10	330	—	356.626
N.45	5	140	—	143.780
N.709	10	335	—	348.314
N.408	8	35	1.157	226.030
MONKEY BANK				
N.40	13	210	—	297.720

WOENSDAG 12-10-1977				
WEST				
N.720	5	155	—	180.864
Z.465	7	15	525	112.825
NOORDZEE				
O.127/303	12	450	—	487.210

OOSTENDE

DOVER/FOLKESTONE

voor de week van 16.10.1977 tot 22.10.1977

Afvaarten uit Oostende naar

Dover Western Docks :
— Alle dagen te 07u35, te 10u05 en te 14u40

Afvaarten uit Oostende naar

Dover Eastern Docks :
— Dagelijks te 07u15 en te 19u15 ;
— Op 16.10.1977 bijkomende afvaarten te 13u15 en te 22u15 ;
— Op 17, 18, 19 en 20.10.1977 bijkomende afvaarten te 04u15 en te 22u15 ;
— Op 21.10.1977 bijkomende afvaarten te 04u15, te 13u15 en te 22u15 ;
— Op 22.10.1977 bijkomende afvaarten te 01u15, te 04u15 en te 13u15.

Afvaarten uit Oostende naar

Folkestone :
— Alle dagen te 01u30 (1) en te 19u30

Afvaarten uit Dover Western

Docks :
— Alle dagen te 12u40 en te 16u45

Afvaarten uit Dover Eastern

Docks :
— Dagelijks te 00u20 te 12u20 en te 21u20 ;
— Op 16.10.1977 bijkomende afvaart te 18u20 ;
— Op 17, 18, 19 en 20.10.1977 bijkomende afvaarten te 03u20 en te 09u20 ;
— Op 21.10.1977 bijkomende afvaarten te 03u20 te 09u20 en te 18u20 ;
— Op 22.10.1977 bijkomende afvaarten te 03u20, te 06u20, te 09u20 en te 18u20.

Afvaarten uit Folkestone :

— Alle dagen te 01u05 (2) en te 19u00.

- (1) Op 16.10.1977 aankomst in Dover Western Docks
(2) Op 16.10.1977 vertrek uit Dover Western Docks.

HOE WORDT DE SLOOPPREMIE GEREGELD ?

Nu tal van reders hun vaartuigen mogen slopen, zijn er nog al te veel die niet weten wat er allemaal dient te gebeuren vooraleer de premie zal uitbetaald worden.

Het verdient aanbeveling allereerst bij de hypotheekbewaring te Antwerpen een immatriculatiegetuigschrift aan te vragen om na te gaan of er op het vaartuig geen (ongekende !) schulden staan ingeschreven. Het is immers niet omdat een schuld ooit werd afbetaald, dat de inschrijving zou geschrapt zijn, maar een persoon die belast wordt met het slopen van het vaartuig zal het doorgaans niet wagen te beginnen met de sloop wanneer hem geen immatriculatiegetuigschrift wordt voorgelegd, waaruit moet blijken dat het schip vrij is van alle hypotheeken.

Mocht er tot uw verwondering toch nog een hypotheek op uw schip zijn ingeschreven, dan moet deze eerst verwijderd worden. Het kan nogal miserie bezorgen wanneer de vroegere geldschietters intussen overleden zijn en dus niet meer bij machte zijn een akte-schrapping te ondertekenen. Het is dan ook aangeraden, wanneer alle schulden vereffend zijn, steeds en onmiddellijk een schrapping aan te vragen.

Als het schip vrij van inschrijvingen is, moet de zeevaartinspectie verwittigd worden wanneer juist de sloop zal aangevangen worden om deze toe te laten de sloop te controleren. Intussen moet een aanvraag tot schrapping in dubbel exemplaar en vergezeld van de meetbrief gezonden worden naar het hypotheekkantoor te Antwerpen.

Na sloping levert de sloper een attest af dat wordt afgegeven aan de zeevaartpolitie te Oostende.

Na twee maanden mag de reder dan zijn premie verwachten.

De reders die met dit alles geen weg weten, mogen zich te Zeebrugge wenden tot de heer De Roose van Hand in Hand Zeebrugge en te Oostende en Nieuwpoort tot Hulp in Nood.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

VORDAP
SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

7-10	3	30.550	968.046			
10-10	14	237.395	3.322.714			
11-10	7	74.903	2.460.356			
12-10	4	31.525	918.255			
	28	374.373	12.669.371			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

5-10	2	72	7.315	101,—	102,—	
6-10	12	1.516	104.379	60,—	78,—	
7-10	9	847	58.372	64,—	76,—	
8-10	10	1.069	73.751	60,—	74,—	
10-10	10	900	70.579	64,—	86,—	
11-10	10	938	75.395	59,—	88,—	
12-10	53	5.342	389.791			

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

6-10	4	1.794	49.253			
7-10	3	3.791	91.840			
8-10	1	445	11.789			
10-10	6	17.950	453.066			
11-10	2	409	15.532			
12-10	3	17.761	357.925			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

6-10	4	466	32.348	63,—	71,—	
7-10	3	275	17.841	60,—	69,—	
8-10	1	90	6.750	75,—	75,—	
10-10	1	196	11.960	60,—	68,—	
11-10	2	189	13.197	68,—	72,—	
12-10	3	382	26.019	66,—	73,—	

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 14 OKTOBER 1977

MONKEY BANK : O.135 (400 m., t.t.z. shelfcod, 60 gul, 280 schelvis en totten, 20 platvis, 10 varia).
NOORDZEE : Z.209/Z.509 (800 m., t.t.z. 200 gul, 100 schelvis en totten, 500 haaien).
WEST - KUST : O.306 (300 m.).

MAANDAG 17 OKTOBER 1977

IJSLAND : O.317 (1.100 m., t.t.z. 170 koolvis, 140 gutvis, 550 bonen, 240 bl. leng).
O.81 (1.000 m., t.t.z. 650 bonen, 250 bl. leng, 50 koolvis, 25 kab.-gul, 25 varia).
O.334 (720 m., t.t.z. 320 bonen, 220 leng, 8 st. heilbot, 80 kab.-gul, 70 koolvis, 30 gutvis).
KANAAL : O.198 N.705.
NOORD : O.82.
MONKEY BANK : O.232
WEST : O.309 Z.38, Z.62, O.123, O.35, N.738.

DINSDAG 18 OKTOBER 1977

MONKEY BANK : O.243.
NOORD : O.229.
KANAAL : Z.34.

WOENSDAG 19 OKTOBER 1977

WEST : N.41.

LIJST VAN VISSERS-VAARTUIGEN 1977

Deze lijsten zijn nog steeds te bekomen in onze drukkerij, mits voorafgaande storting van een bedrag van 125 fr. BTW inbegrepen.

Ierland

PROTESTMARS IERS SCHEEPSWERF-PERSONEEL

Te Balmitore in Cork hebben de arbeiders van een plaatselijke vissersrijf een protestmarch gehouden omdat er geen nieuwe orders voor het bouwen van vissersschepen loskomen en men aldus met afkanking bedreigd wordt. Dit was natuurlijk de zoveelste gelegenheid om in de protestmarch borden mede te dragen met eisen voor een eigen 50 mijlszone voor de Ierse vissers en met slogans gericht tegen de E.E.G.-politiek die de ondergang zou zijn van de Ierse vissersrijf en mede dus van de werven.

In de meeting volgende op de protestmarch, beschuldigde de voorzitter van de Ierse vissersrijforganisatie, de heer Joey Murrin, de E.E.G.-landen van beroving van de Ierse vissersrijfstocks ten bedrage van 100 miljoen pond, hetzij in onze munt van 6,3 miljard B. Fr. Hiervoor zou Nederland voor 60 t.h. schuldig in zijn. Naderhand wist zelfde heer nog te vertellen, dat de vissersvloot van de E.E.G.-partnerlanden er juist op uit is de Ierse vis te komen wegstoppen. Hij voegde er nog aan toe, dat de Ieren zoveel mogelijk de vissersrijfstocks beschermen, maar dat het de buitenlanders zijn die hier van komen profiteren!

Door altijd maar hetzelfde te herhalen zal men er ten slotte zelf beginnen in te geloven.

NIEUWPOORT

DONDERDAG 6 OKTOBER 1977

N.498 4.900
N.349 13.819
N.788 15.064

VRIJDAG 7 OKTOBER 1977

N.345 78.780
N.349 7.250
N.700 3.430

De N.345 loste na twee zeedagen een 60 bentjes vis, waarvan het grootste aantal gullen en wijting was. Enkele bennen kabeljauw kregen 4.000 F. Grote gulles 3500 a 2500. De voorkleine 1210, de mini's 840 F. Grote wijting 1120, kleine 810 F. Platvis van de kustvisserij kreeg rond de 40 F.

ZATERDAG 8 OKTOBER 1977

N.788 9.309

MAANDAG 10 OKTOBER 1977

N.172 72.447
N.346 98.532
N.715 91.215
N.345 59.850
N.738 121.304
N.738 121.304
N.349 7.738

Deze vaartuigen losten samen 18.000 kg vis Meest gullesoorten, verder de gewone westvis, wijting, scharren, roggen, zandhaaien en dan wat variatie: zonnevis, robaard, tong-schar, maar alles samen slechts 250 kg tongen. Alle vis was van prima kwaliteit en werd dan ook gegeerd, zowel met goed prijzen door de groothandel, als door de leurders. De tongen van 143 voor de kleinste tot 215 F voor de 3de en 4de. Grote tarbot 280 F de kg, zonnevis 100 a 120 F. Robaard van 37 a 55 F volgens grootte. De wijting werd verkocht aan 28 a 30 F de kg voor de grote, de kleine van 800 a 970 F de benne of ongeveer 18 F. Op kabeljauw en grote gullen werd heel luid geroepen kabeljauw 3300 F, gullen van 3000 a 2400 F. De voorkleine 1050 F, de mini's 700 F. Moerroggen kregen 3000 F en de tilten 2900 F de benne. Zeehonden 1650 F zandschullen 1400 F voor de grote, kleine 770 F. Platvis was er praktisch niet en de kleine koopjes van de kustvisserij werden heel goed verkocht, dit aan 45 en 50 F de kg, voor de drie gesorteerde soorten. Tong-schar: 85 a 90 F voor de grootste soort, middenslag 70 en kleine 30 F. Zo verliep de maandagmarkt.

DINSDAG 11 OKTOBER 1977

N.349 7.906
N.498 5.136

WOENSDAG 12 OKTOBER 1977

N.761 159.822
N.723 128.953
N.590 34.575
N.470 34.575

De drie vangsten bevatten samen 17.760 kg waarvan terug de grootste pak kleine gulsoorten was. Er was varia en dit werd goed verkocht, maar de grote robaard, koningsvisjes, tong-scharren en rode soldaten, die anders een flinke duw geven op de besomming van de vaartuigen, waren langs de jage kant. Kabeljauw kreeg ook een deuk, vergeleken bij de maandagmarkt. Nu werd er gemiddeld aan 2950 en 2500 F de benne, de gullen van 2200 a 2400 F. De voorkleine van 900 en 970 F, buiten enkele bennen die de

leurders namen aan 1100 en 1150 F. De mini's even boven de opvangprijs tot 750 F. Platvis was er nu niet en heel weinig zandscharren die tussen de 25 en 35 F de kg kregen. Wijting was ook niet in trek. Zo werd voor de grote van 900 a 1170 F gegeven, de kleine van 650 a 780 F de benne. Moerroggen 2900 a 3100 F en voor de tilten werd op 2800 F geroepen, maar rogsoorten waren er slechts in beperkte mate. Er waren slechts, alles samen, een paar bennen tongen op de woensdagmarkt, die van 140 voor de kleine tot 200 F de kg kregen.

We klagen als het stormweer is, dat er gebroken reizen zijn, maar dure prijzen, en de andere kant van de medaille, bij mooi weer, speelt de invoer van het buitenland ook een rol.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 6 OKTOBER 1977

KUST				
Z.196	1000	50	2	292.600
Z.492	1500	150	11	523.200
NOORD				
Z.596	600	250	11	632.040
GARNAALVANGER				
Z.184				4.370
Z.55				18.400

VRIJDAG 7 OKTOBER 1977

KREEFTENPUT				
Z.402	—	90	10	226.331
Z.427	—	65	10	209.500
KUST				
Z.542	900	40	12	305.150
Z.481	—	10	1	22.734
WEST				
Z.526	1000	135	10	391.800
Z.560-201				36.140
Z.468-601				138.830
Z.554-538				190.858
Z.536				380

MAANDAG 10 OKTOBER 1977

Z.584				610.589
Z.19				1.014.547
Z.570				51.220
Z.324				573.105
Z.162				1.385.513
Z.468-601				169.940
Z.201-560				145.250
Z.554-538				65.630

DINSDAG 11 OKTOBER 1977

WEST				
Z.582	300	100	12	214.380
Z.16	2000	200	13	702.932
KREEFTENPUT				
Z.569	—	150	12	404.110
KANAAL				
Z.186	4000	380	17	1.422.816
NOORD				
Z.574	300	1500	12	342.167
GARNAALVANGER				
Z.481				27.570

WOENSDAG 12 OKTOBER 1977

KUST				
Z.512	450	65	6	247.480
Z.518	1000	70	8	273.730
Z.196	1000	45	4	326.030
Z.578	250	35	—	136.550
KANAAL				
Z.576	1500	130	15	510.725
NOORD				
Z.315	400	260	14	510.010
KREEFTENPUT				
Z.307	—	120	12	377.700
Z.573	—	200	10	448.900
WEST				
Z.105	1500	230	10	675.730
Z.564	1200	65	14	379.936
Z.554-538				111.150
Z.560-201				250.290
Z.468-601				126.280

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	10-10-1977		
Schelvis grote	46,80-56,-		
Schelvis midden	26,80-31,80		
Schelvis klein	12,-22,-		
Kabeljauw	45,-48,-		
Gul	21,40-43,-		
Wijting	26,-34,20		
Schaat	65,-70,-		
Zeebaars	37,80-39,80		
Leng	38,-52,20		
Sehartong	27,60-31,80		
Hellbot	110 -169		
Koolvis	30,-35,40		
Hondstong	28,60-60,-		
Zeeewolf	43,-49,80		
Staart	128 -162		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	10-10-1977	11-10-1977	12-10-1977
Lappen	191 -199	180 -200	193 -195
Grote	180 -187	181 -190	177 -179
3/4	182 -189	181 -191	189 -199
Blok	175 -185	170 -191	186 -189
Voor-kleine	137 -150	138 -159	165 -
Kleine	105 -123	103 -123	104 -107
Slips			

Zeebrugge

Grote	197 -200	201 -204	201 -204
Blok	181 -185	181 -189	177 -184
Fruut	185 -190	175 -190	177 -183
Schone kleine	169 -180	164 -184	164 -174
Kleine	129 -136	127 -132	124 -126
Tout petit	112 -113	102 -109	108 -110
Slips			

Nieuwpoort

Tong I	190 -,-		175 -,-
Tong II	209 -,-		190 -,-
Tong III	213 -,-		190 -,-
Tong IV	213 -,-		190 -,-
Tong V	169 -,-		184 -,-
Kleine	143 -,-		140 -,-

PLADIJS

Oostende

	10-10-1977	11-10-1977	12-10-1977
Grote	38,-42,-	41,-43,-	
Grote iek	32,-36,20	35,-38,-	
Kleine iek	26,20-31,-	26,40,-	
Derde slag	19,80-24,-	23,60,-	
Platjes	16,-17,-	17,-,-	

Zeebrugge

I	32,-35,-	32,-37,-	29,-31,-
II	26,-29,-	27,-29,-	26,-29,-
III	22,-25,-	12,-26,-	22,-25,-
IV	20,-,-	20,-24,-	13,-19,-
V			

Nieuwpoort

Moelen			
Grote pladijs	45,-,-	42,-,-	45,-,-
Drielingen	42,-,-	45,-,-	45,-,-
Platjes	50,-,-	22,-,-	45,-,-

NIEUW TYPE

VISSERSVAARTUIG

VOOR DE

200 MIJLSZONE

DE BELGISCHE-
NEDERLANDSE
ZEEMANSALMANAK
1978

Op 15 december verschijnt onze Belgische Nederlandse Zeemansalmanak voor 1978, waarin talrijke nieuwe rubrieken zijn opgenomen en ook de Nieuwe Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee.

De prijs is gesteld op 700 fr. plus 42 fr. B.T.W. en 60 fr. verzendingskosten.

Daar het aantal exemplaren beperkt is, mag dit bedrag van nu af reeds gestort worden op PCR 000-0418987-74.

Van een Schotse werf is een nieuw type vissersvaartuig van stapel gelopen dat ingestudeerd werd voor de visvangst binnen de 200 mijlszone. Het is een kleine hekreiler van bijna 27 meter lang, speciaal opgevat voor de diverse visserijen in de Noordzee, Ierse en Keltische zee. Dergelijk type werd ook reeds afgeleverd aan een reder van de Faroë eveneens bestemd voor de visserij in de 200 mijlszone rond de Faroë. Het zijn telkens veranderde omstandigheden die leiden tot aanpassingen in de visserij. We hadden dit reeds door het duurder worden van de brandstof die aanleiding gaf tot minder brandstof verbruikende motoren en nu terug door een aanpassing van het vaartuig aan de nog toegelaten vanggronden.

Staaldraadtouwwerken 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.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	10-10-1977	10-10-1977	11-10-1977	11-10-1977	12-10-1977	12-10-1977	10-10-1977	12-10-1977	10-10-1977	12-10-1977
Tarbot . groot (123)	231 -260	240 -289		236 -282	280 —,—	256 -274	275 —,—	270 —,—		
middel (123)	154 -168	138 -166		131 -171	164 —,—	151 -177	180 —,—	150 —,—		
klein (123)	129 —,—	100 -104		96,—104		112 -131	115 —,—	120 —,—		
Griet : groot (123)	105 -117	128 -134		128 -136	110 —,—	124 —,—		140 —,—		
middel (123)	70 —,—	98,—105		82,—90,—	71,—	80,—				
klein (123)	49,40,—	75,—		68,—74,—		65,—				
Schelvis : groot	54,—60,—		58,—							
middel	26,40-42,—		31,—41,—		38,—					
klein	15,40-23,20		14,—26,—		17,60,—					
Heek : groot	92,—95,—		85,—94,—							
middel	70,—86,—		75,—							
klein	52,—61,—									
Lom										
Leng	37,—39,40		42,40,—							
Rog (1)	32,—56,—	63,—74,—	46,—59,40	68,—73,—	43,—56,—	55,—58,—	60,—	60,—		
Kellrog (123)	74,—				52,—76,40					
Rog (23)										
Tilten (23)		57,—65,—		62,—67,—		52,—54,—	56,—	58,—		
Scherpstaart (23)		56,—66,—		72,—		56,—61,—	54,—	55,—		
Halve mans (23)		36,—40,—		38,—40,—		40,—	40,—	42,—		
Teelt (2)		36,—42,—		40,—42,—		37,—39,—				
Katrog (2)		7,—19,—		16,—18,—		12,—				
Kabeljauw	53,—60,—	64,—	56,—60,40	50,—	50,—58,—	52,—56,—	65,—	50,—60,—		
Gul (groot)	23,80-51,40	52,—54,—	20,—54,20	43,—46,—	21,80-50,—	48,—50,—	45,—60,—	40,—50,—		
Gul (middel)		44,—48,—		40,—42,—		44,—48,—				
Gul (klein)		40,—42,—		38,—42,—		36,—40,—				
Hozemondhamme	75,—159		72,—151							
Wijting : groot	13,40-26,80	24,—26,—	13,—22,—	24,—29,—	13,—22,—	16,—20,—	25,—30,—	21,—		
klei n		13,—18,—		14,—18,—		15,—	18,—	13,—16,—		
Schar	17,60-26,—	18,—20,—	12,—18,60	14,—18,—	10,—17,60	14,—	15,—28,—	20,—30,—		
Steenschol	18,—89,60	77,—81,—	28,—95,40	80,—	21,—83,80	87,—90,—				
Zeehaai	19,—26,40	28,—		18,—22,—	11,80-18,80	18,—20,—				
Hondshaai	8,60-12,—		8,60-11,—							
Doornhaai										
Pieterman										
Makreel										
Horsmakreel										
Zeekreeft										
Schaat										
Zeebaars (klipvis)										
Kongeraal										
Schartong										
Volle haring										
IJle haring										
Haringshaai										
Steenholk	10,60-14,—									
Heilbot										
Koolvis										
Steur										
Zeewolf	28,—59,40									
Pollak	44,—52,60		42,—53,60							
Zonnevis			155 -169							
Koningsvis	98,—105		70,—96,—							
Vlaswijting		37,—		44,—						
Zeeduivel		48,—		49,—						
Schotse schol		9,—11,—		8,—14,—		9,—	33,—	24,—		
Zeehond								6,—		
Bot								24,—34,—		
Rode Poon (roobaard)	21,—42,—		19,—44,—	27,—		12,—19,—	30,—50,—	24,—34,—		
Grauwe Poon (knorh.)							20,—	12,—		
Rode Knorhaan	28,—44,—		17,40-67,20							
Posten										
Langoesten (midden)										
(klein)										

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

DE AANVOER VAN VIS IN IJMUIDEN

De aanvoer van vis uit de noordelijke Noordzee is vorige week erg tegengevallen. Iedereen had verwacht dat er midden in de week wel één en ander te doen zou zijn vanwege de drie noordboten die redelijkerwijze verwacht konden worden. Deze zijn ook gekomen, maar het werd pas vrijdag voor de twee boten van de rederij Kennemerland present waren. Aan de maandagmarkt verscheen, de KW. 132 «Holland». Dit viel op zich al tegen omdat reeds midden in de week bekend was dat er ruim duizend bakken aan boord waren. Hierbij werd wel vermeld dat er van vissen niet veel kon komen vanwege het slechte weer. Van de Kennemerland-boten werd vermeld dat deze schepen nog heel weinig aan boord hadden en dat men in noordwaartse richting was gegaan om een betere visserij te gaan zoeken. Dit zoeken heeft echter niet het gewenste resultaat op kunnen leveren. Vorige week woensdagavond hebben deze beide schepen de visserij dan ook afgebroken en zijn aan de thuisvaart begonnen om donderdagavond af te meren aan de hallen. Tezamen hadden deze schepen nog maar net een goede duizend bakken vis kunnen verschalken. De basis voor een redelijke besomming ontbrak al ten ene male. Ondanks de hoge prijs die er voor de kleine koolvis, waaruit de vangst bestond, kon worden gemaakt.

Voor de slapste kleine koolvis werd ruim f 50,00 per bak betaald, terwijl de betere soorten opliepen tot over de f 20,00 per bak. Bedroevend was het dat er zo weinig andere vis werd bijgevangen. De KW.41 had helemaal geen schelvis of wijting, de KW.74 had slechts 30 kisten wijting, welke wel erg grof was in vergelijking met de wijting die van de kotters aangevoerd wordt, en een goede 40 kisten schelvis. Kabeljauw en gul was er zo goed als niet bij. Wel was er een enkele kist makreel gevangen welke zowel gestript als ongestript

aangevoerd werd. Tezamen konden deze schepen nog niet eens de f 60.000 besommen, wat voor de rederij nu niet een aanlokkelijk beeld is om weer een nieuwe reis aan te vangen. De „Holland” zag nog kans om met ruim f 86.000 uit de bus te komen.

Toch is er vorige week weer een tweetal schepen naar de noordelijke Noordzee vertrokken omdat er op het gebied van de haringvisserij niets meer te bereiken is. Het zijn de VL.90 en VL.105 van de Rederij Kwakkelstein te Vlaardingen. Zodat er thans een vijftal schepen op de noordelijke Noordzee aan het opereren is. De kotters van de kust zijn deze week zeer actief geweest. Naast de z.g.n. dagschuiten hebben de kotters die normaal van maandag op maandag waren dit beeld ook losgelaten en kwamen met de regelmaat van de klok naar binnen. Dit was wel erg leuk voor de handel, maar deze schepen kunnen nu maar met heel weinig vis present zijn voor de a.s. maandagmarkt. De kleine kotters hebben zich weer tot spannen verenigd en hebben deze week niet onverdienstelijk naar gullen op de kust kunnen vissen.

De platvisaanvoer is vorige week wederom sterk tegengevallen. Ook de vrijdagmarkt kon hierin geen verbetering brengen doordat de kotters ook deze week door slecht weer niet tot vissen konden komen. Wel was vrijdag bekend dat er in Vlissingen een niet geringe aanvoer van platvis was, waardoor de telefoonverbindingen roodgloeiend stonden met de overige aanvoerplaatsen.

Terwijl wij dit schrijven wordt juist bekend dat de IJM.57 „Zeehaan” thuisvarende is voor de dinsdagmarkt. Aan boord had men 900 kisten koolvis, 60 kisten kabeljauw en gul, 10 kisten diversen en daarnaast 330 premiekisten schelvis. De grote schepen kunnen nog steeds geen haring vangen en maken zich verdienstelijk met het vissen naar kleine makreel.

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de donderdagmarkt van 6 oktober werd aangevoerd : 1.970 kg tong; 17 kisten tarbot en griet; 1.174 kisten kabeljauw; 538 kisten wijting; 203 kisten schol; 229 kisten schar; 51 kisten makreel en 43 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 18,65-18,40; gr. tong 15,12-15,08; grootmiddel tong 13,45-12,69; kleinmiddel tong 12,79-12,51; tong één 9,28-9,09; tong twee 8,12-7,92.

Per 40 kg.: tarbot 485-204; griet 242-146; kabeljauw twee 272-200; kabeljauw drie 196-162; kabeljauw vier 168-150; kabeljauw vijf 120-59; schol één 126-124; schol twee 116-102; schol drie 122-82; schol vier 94-64; wijting drie 82-46; makreel één 59-47; makreel twee 44-31; schar 70-37; steenbolk 35-22; bot 31-30; rode poon 96-53.

De besommingen waren :

KW 51 f9.060.

Aan de vrijdagmarkt van 7 oktober werd aangevoerd : 2.140 kg tong 31 kisten tarbot en griet; 1.289 kisten kabeljauw; 798 kisten koolvis; 50 kisten schelvis; 675 kisten wijting; 412 kisten schol; 319 kisten schar; 241 kisten makreel en 81 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 19,04-18,50; gr. tong 15,37-15,32; grootmiddel tong 13,53-13,12; kleinmiddel tong 12,77-11,89; tong één 9,09-8,76; tong twee 8,05-7,73.

Per 40 kg.: lommen 66; rode poon 92-47; hammen met kop 156-102; hake 136; schar tong 50; poontjes 34; haal 42; tarbot 530-204; griet 250-110; kabeljauw één 160; kabeljauw twee 246-156; kabeljauw drie 190-144; kabeljauw vier 164-142; kabeljauw vijf 138-54; koolvis één 83.

81; koolvis twee 83-78; koolvis drie 88-62; koolvis vier 77-50; schelvis één 104; schelvis twee 75; schelvis drie en vier 96-56; leng 85-70; schol één 114-102; schol twee 114-88; schol drie 112-73; schol vier 85-60; wijting drie 65-23; makreel één 40-30; makreel twee 34-21,60; schar 94-45.

De besommingen waren :

KW 167 f10.500; 206 f6100; 41 f33.100; 74 f28.600; 152 f6.000; IJM 207 f10.600; 211 f6.300; SCH 36 f4.300 UK 17 en 18 f21.000; 23 f5.700; 48 en 78 f9.500; 138 f17.700; 200 f4.300; VD 20 en YE 25 f2.600; IJM 18 f2.000; 27 f3.800; verder waren er 5 Texelaars met totaal f68.000 aan besomming.

Aan de dinsdagmarkt van 11 oktober werd aangevoerd : 596 kisten kabeljauw; 916 kisten koolvis; 238 kisten schelvis; 250 kisten wijting; 11 kisten schol; 68 kisten schar; 32 kisten makreel en 67 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 40 kg.: witte koolvis één 114; lommen 76; lengen 82-76; hammen met kop 152-112; rode poon 76-72; horsmakreel 36-20; fint 22; kabeljauw één 157; kabeljauw twee 214-127; kabeljauw drie 173-124; kabeljauw vier 124-114; kabeljauw vijf 105-44; koolvis één 84; koolvis twee 87-79; koolvis drie 82-75; koolvis vier 81-71; schelvis één 144-114; schelvis twee 110-104; schelvis drie 96-84; schelvis vier 81-71; schol drie 124-108; schol vier 112-90; wijting drie 60-23; makreel één 72-63; makreel twee 42-30; schar 81-34; bot 26-20; haal 59; poontjes 42-38.

De besommingen waren :

KW 214 f2.500; IJM 57 f10.500; 18 f3.400; 27 f3.600; KW 185 f6.100; UK 17 en 18 f10.500; 23 f2.400; 200 f2.300; 234 f2.400; 48 en 78 f7.800; VD 20 en YE 25 f1.500; verder waren er twee Texelaars met totaal f11.000 besomming.

DE HOLLANDSE VISSERIJ IN CIJFERS IN 1976

Evenals voorgaande jaren heeft de afdeling Visserij en Bosbouw van het Landbouw-Economisch Instituut een rapport het licht doen zien over de voorlopige bedrijfsresultaten van de zeevisserij in 1976. Aan het rapport is het volgende ontleend :

Mede door de saneringsregelingen is de Nederlandse trawler- en kottervloot in de laatste twee jaren in omvang gedaald. In 1976 was het in het bijzonder de vloot van de kleine zeevisserij die afgenomen is, terwijl ook de vloot van de garnalenvisserij kleiner is geworden.

Hierbij zijn ook de aanvoeren, zowel van de kleine als van de grote zeevisserij en de garnalenvisserij geringer geworden. Door een stijgend prijsverloop is de totale besomming van de grote zeevisserij slechts weinig gedaald en die van de kleine zeevisserij zelfs nog toegenomen. De slechte gang van zaken in de garnalenvisserij — zware concurrentie uit West-Duitsland, waar de garna-

leenaanvoer op een recordhoogte kwam — leidde tot een belangrijke daling van de besomming.

Voor de grote zeevisserij leidde een en ander tot hogere besommingen gemiddeld per schip, zodat de netto-tekorten minder groot waren dan in 1975. Ook voor de kleine zee-kotters waren in het algemeen de besommingen hoger en de netto-resultaten minder ongunstig. In enkele gevallen bleek binnen een groep het netto-resultaat gemiddeld positief te zijn. Zowel in de grote als in de kleine zeevisserij waren de inkomens van de opvarenden hoger dan in het voorafgaande jaar.

In de garnalenvisserij leverden vaak aanzienlijk lagere gemiddelde besommingen per schip, grote netto-tekorten op. Slechts in de groep Wieringen bleef de daling van het resultaat beperkt en werd gemiddeld nog een netto-overschot geboekt. De gemiddelde inkomens van de opvarenden van de garnalenvloot liepen weinig tot vrij sterk terug.

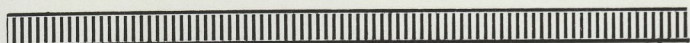
Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 3-10 t/m 7-10-'77

Door 78 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid In kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
39.752 kg.	Tong	f 425.784,17	van f 15,71 tot f 7,60
13.610 kg.	Tarbot	f 97.411,49	van f 19,50 tot f 2,87
116.655 kg.	Schol	f 216.288,53	van f 3,18 tot f 1,33
72.280 kg.	Kabeljauw	f 118.857,94	van f 5,35 tot f 1,18
3.753 kg.	Griet	f 12.118,29	van f 5,63 tot f 1,72
9.545 kg.	Schar	f 13.239,81	van f 2,59 tot f 0,95
13.670 kg.	Wijting	f 15.739,72	van f 2,03 tot f 0,89
6.075 kg.	Bot	f 4.077,76	van f 0,90 tot f 0,54
3.950 kg.	Poon	f 3.693,89	van f 1,96 tot f 0,56
990 kg.	Makreel	f 637,50	van f 0,90 tot f 0,54
705 kg.	Haai	f 1.210,63	van f 1,95 tot f 1,76
680 kg.	Steenbolk	f 674,25	van f 2,70 tot f 0,65
170 kg.	Paling	f 1.336,70	van f 12,10 tot f 3,00
84 kg.	Tongschar	f 297,42	van f 4,10 tot f 2,09
150 kg.	Lever	f 146,38	van f 1,08 tot f 0,86
300 kg.	Diversen	f 625,50	
282.369 kg.		f 912.139,98	

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK



Momenteel zijn prachtige geplastificeerde visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. x 100 cm.) in kleurendruk bij

Drukkerij P.V.B.A.
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”
H. BAELSKAAL 30, OOSTENDE — TEL. 059/70 77 13 - 14

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust”.

Het gamma omvat volgende mappen :

A. VISSERIJMAPPEN à 400 F. (B.T.W. inbegrepen)

NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
ZEEVIS
SCHAAL- EN WEEKDIEREN
SPORT- EN LIJNVISSERIJ

B. VISSERIJMAPPEN à 350 F. (B.T.W. inbegrepen)

KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE
NOORD ATLANTISCHE OCEAAN
ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 40 F. portkosten.

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE
TEL. (059) 70 88 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en dephouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

REDERS en VISSERS
koopt steeds bij Uw
KOOPERATIEVE

HAND IN HAND

Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE
Tel. (050) 54 41 17 / 54 41 92 - 54 46 56

Na de uren
Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(7773V)

REDERS LEEST UW VAKBLAD

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK
Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE
— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

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

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80 11 01



HULP in BOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex: hunood 812.29



Gedekte risico's:

eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig



Meer dan 20 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.

