



**het
visserij
blad**

VRIJDAG 21 OKTOBER 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 40 — 44e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

Nu ook in België de kwaliteit die u zoekt: te Oostende en Zeebrugge.



Goed nieuws voor u die hoge eisen stelt aan het materiaal waarmee gewerkt wordt. Zodat u op zee niet het risico loopt door slecht materiaal in de problemen te komen. Om u nòg beter van dienst te zijn, stelde IJmuiden Stores recent ook in België agenten aan. Kom daarom dus naar SCAP, Oostende en naar Hand in Hand, Zeebrugge.

Nu ook in België 2 vertrouwde adressen voor professionele visserij-benodigdheden. Met de robuuste kwaliteit die men gewend is te vinden in de Nederlandse IJmuiden Stores, Nettenfabriek "De Noordzee", Bos netten, Nautilus. Zoals de zeer betrouwbare Verto vislijnen, Anza hoogopenende grondnetten, pelagische-span- en boomnetten. En veel meer.

Oostende, S.V. SCAP, H. Baelskaai 27, tel. 059-702951/700931/700932.
Zeebrugge, Kooperatieve "Hand in Hand", Tijdokstraat 34,
tel. 050-544117/544192/544656

IJMUIDEN STORES

IJmuiden, Trawlerkade 44, tel. 02550-19122*
Katwijk, Nettenfabriek "De Noordzee", Haringkade 1, tel. 01718-73541*
Urk, Bos Netten, Industrierondweg 10, tel. 05277-1494
Scheveningen, "Nautilus", Dr. Lelykade 62, tel. 070-500900*
Stellendam, Deltahaven 14-15, tel. 01879-1411*

het visserijblad

Vrijdag 21 oktober 1977 — Nr. 40

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

Voor schepen van 50 Br. Ton en
meer dan 300 p.k.

Het vissen binnen de twaalf mijl verboden

Wanneer zal de Belgische Overheid
wat meer praktische
verantwoordelijkheid nemen ?

Met heel veel vertraging is het besluit hernomen waarbij het voor iedereen verboden wordt te vissen binnen de 12 mijl, met vaartuigen groter dan 50 ton of een vermogen van 300 P.K. en meer.

Het is natuurlijk te betreuren dat dergelijk besluit zo lang op zich moest laten wachten, maar het is nog veel meer te betreuren dat deze wet in feite SLECHTS DE EIGEN VISSERIJ TREFT.

Vaartuigen van vreemde nationaliteit kunnen immers slechts gerapporteerd worden aan de overheid van het land van herkomst, waarbij we ons nog de vraag kunnen stellen wie deze rapporten moet opmaken. Zeemacht, Landbouw en Verkeerswezen kaatsen de bal heen en weer, omdat de ene geen politiemacht heeft, de andere personeelstekort of gebrek aan schepen.

Alle palabers over verantwoordelijkheid in acht genomen, moeten we toch steeds opnieuw vaststellen dat onze vaartuigen geregeld opgeleid worden en beboet, terwijl in onze eigen aanvoerhavens enkele, steeds dezelfde, onverantwoordelijk kriminel, ondermaatse vis ongestraft kunnen aanvoeren.

BESCHERMING

We blijven overtuigd en zullen blijven beweren dat, veel beter dan alle voorstellen van de biologen over vangstreglementering en kwota, een instellen van een 12-mijlverbodzone de enige nuttige en verantwoorde maatregel is om de visstand op peil te houden. Afgezien natuurlijk dat de industriële visserij voor eens en altijd verboden wordt. Het beschermen en veilig stellen van de natuurlijke paaipplaatsen, die specifiek onder de kusten gelegen zijn, biedt de beste waarborgen voor de toekomstige visstapel. Dat we de gereguleerde en gecontroleerde garnaalvisserij binnen de 12 mijl bedrijvig laten is normaal en noodzakelijk; de visserijcapaciteit die daardoor wordt aangewend is uiterst gering en onze ganse garnaalvisserij kan op één vol jaar minder schade berokkenen dan 10 loebassen van 1.500 P.K. en meer, die onder Nederlandse vlag, ieder jaar opnieuw onze kustwateren komen doorploegen en vernietigen.

INTERNATIONAAL

Als in de EEG zou kunnen bedongen en aanvaard worden dat iedere kuststaat een excensieve zone mag behouden van 12 mijl, maar waarbinnen voor de eigen vissers het verbod blijft te vissen met groter eenheden dan 50 ton en 300 P.K., zou niet alleen voor alle kustvissers van de lidstaten een blijvende toekomst gegarandeerd zijn, maar zou ook de ganse Europese visserij stilaan beter aan haar trekken komen ingevolge het zich geleidelijk herstellen en stabiliseren van het visbestand.

Maar er is meer.

Het komt ons voor dat de politieke honger om 25 mijl of 50 of 200 mijl te vrijwaren voor de eigen burgers, vrij vlug zou gestild worden wanneer van de onhoudbare stelling zou worden afgetreden dat ook de kustwateren, tot op het strand, moeten toegankelijk blijven voor iedereen van de 12 lidstaten.

(vervolg blz. 2)

MINISTERIEEL ANTWOORD MET BETREKKING TOT DE SLOOPPREMIE

Door de heer Dries Claeys, volksvertegenwoordiger, werd een vraag gesteld aan de minister van verkeerswezen in verband met de beperkte omvang van de slooppremie-kredieten.

Ten gerieve van onze lezers en gezien de belangrijkheid van deze vraag en van het antwoord, geven we beide hieronder volledig weer.

ZEEVISSERIJ SLOOPPREMIE

Bij KB werd aan de reders ter zeevisserij een slooppremie toegekend zonder verplichting tot nieuwbouw. Deze in tuig en uitgaven beperkte maatregel heeft een zeer grote vloed van aanvragen uitgelokt.

Als ik goed ben ingelicht, werden in een eerste schijf veertien en in een tweede schijf dertien slooppremies toegekend.

Een paar van de aanvragers hebben evenwel het betrokken schip kunnen verkopen.

Momenteel zijn er nog 21 dossiers voor aanvraag tot toekenning. De beschikbaar gestelde kredieten volstaan zeker niet om deze aanvragen in te willigen.

Vandaar de vrees dat er een discriminatie zou ontstaan tussen dezen die een slooppremie worden toegekend en anderen die alle voorwaarden voldoen maar toch zouden den afgewezen worden.

Mag ik dan ook de achtbare heer Minister vragen of hij de nodige schikkingen treft om te voldoen aan alle aanvragen die binnen de gestelde voorwaarden vallen.

ANTWOORD :

Evenals het geacht Lid ben ik er mij van bewust dat de beschikbare kredieten niet toelaten een slooppremie toe te kennen aan alle aanvragers die aan de reglementaire voorwaarden voldoen om van de premie te kunnen genieten.

Het met veel moeite tot stand gekomen KB van 26 augustus 1976 houdende toekenning van een uitzonderlijke premie voor het slopen van vissersvaartuigen, hield trouwens twee, opzettelijk gewilde beperkingen in : een beperking in tijd (twee jaar) en een beperking in kredieten (vijftig miljoen fr.). Rekening houdend met deze beperkingen en dus ook met de mogelijkheid dat niet voldoende kredieten beschikbaar zouden zijn, werd in artikel 5 van het KB een objectief criterium ingebouwd.

Gezien enerzijds het groot aantal aanvragen en anderzijds, mede op aandringen van de betrokken beroepsmiddelen en steunend op het advies van de Nationale Commissie voor Visserijbeleid, heb ik dan gepoogd voor de verdere sanering van de visserij het vastgestelde maximum krediet te verhogen met vijftiengint miljoen fr. Het Ministerieel Comité ad hoc heeft slechts zijn instemming verleend voor een bedrag van tien miljoen fr. in te

schrijven op de begroting 1978.

Nu is het wel zo dat deze laatste schijf van tien miljoen fr. slechts kan uitbetaald worden in 1978, terwijl het KB van 26 augustus 1976 vervalt op 31 december 1977, zodat alleszins een nieuw KB zal noodzakelijk zijn. De beschikbaar gestelde bijkomende kredieten zullen alleszins niet volstaan om alle aanvragen in te willigen volgens de in het koninklijk besluit van 26 augustus 1976 vastgelegde normen.

NOTA DER REDACTIE : We komen hierop later terug.

Hoe wordt de slooppremie geregeld ?

Verleden week gaven we op blz. 8 de procedure, die moet gevolgd worden wil men zonder moeilijkheden zijn schip laten slopen en zijn premie ontvangen.

Het zetduiveltje heeft ons echter parten gespeeld en enkele onnauwkeurigheden in de tekst laten sluipen. We herhalen daarom nogmaals in het kort wat er gedaan moet worden.

1. Eventuele hypotheeken op het schip moeten vooraf worden doorgehaald. Daarna moet de reder in het bezit zijn van een immatriculatiegetuigschrift (aan te vragen bij de Hypotheekbewaarder) waaruit blijkt dat het schip «vrij» is.
2. BEGINNENDE met de SLOOP moet de zeevaartininspectie verwittigd worden.
3. EENMAAL GESLOOPT en in het bezit van een sloopingsattest (af te leveren door de sloper) moet de reder zich melden bij de zeevaartininspectie te Oostende.
4. Met de verklaring van de zeevaartininspectie moet aan het hypotheekkantoor te Antwerpen een aanvraag in dubbel exemplaar gezonden worden, verzoekende het vaartuig te schrappen. Deze aanvraag moet eveneens vergezeld gaan van de oorspronkelijke meetbrief, die dus niet op het loodswezen mag afgegeven worden.
5. Na ontvangst van de schrapping moet het bewijs van de hypotheekbewaarder met de uitboekte meetbrief aan het loodswezen afgegeven worden.

Om elk onvoorziën tijdsverlies of onverwachte moeilijkheden te vermijden wende men zich best tot Hand in Hand te Zeebrugge of Oostende of de coöperatieve verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood te Oostende.

HET VISSSEN BINNEN DE TWAALF MIJL VERBODEN

Laten we gerust een exclusieve zone van 12 mijl aanvaarden. Laten we iedereen het eigendomsrecht van 12 mijl verlenen en er zal niemand nog argumenten vinden om 13 mijl of 20 of 50 mijl te blijven eisen.

We moeten toch een klein beetje realistisch zijn en aanvaarden dat het verwerpen van alle exclusiviteit op diplomatiek vlak misschien wel te verdedigen maar nooit zal te verwezenlijken zijn.

Het toegeven van een exclusieve 12 mijl is natuurlijk op basis van het Verdrag van Rome te betwisten en onze eigen visserij zal er gedeeltelijk door getroffen worden, maar het Verenigde Europa lijkt ons vooralsnog zo wankel en zo breekbaar, dat moeilijk een extreme konfrontatie van machten en rechten de visserij zal doen overleven.

Er er kon ook voorzien worden tot bepaalde historische rechten worden gevrijwaard.

Het wordt ten andere meer en meer duidelijk dat de felle reactie in Engeland ook niet de ganse Engelse visserij zal ten goede komen. Meer en meer zal men ook daar tot het besef komen, dat er oorlogsverklaringen worden afgelegd ten bate van een bepaalde soort, één bepaalde groep. De heel grote machtige rederijen, die IJsland hebben verloren, willen een nieuwe grote middenslagvloot bouwen waarmee ze hun eigen macht kunnen behouden, maar waardoor de duizenden Engelse kust vissers even goed zullen uitgeroeid worden. Een exclusieve zone voor de Engelse kustvisserij zou deze belangrijke bedrijfstak — mits de reglementering van tonnage en P.K. — een gegarandeerde toekomst geven, zodat de roep en de eis enkele grote rederijen om 50 mijl te krijgen, plots veel minder luid zou klinken in de EEG-zaal, waar de Engelse familiebedrijven spoedig zullen begrijpen, dat hun belangen niet nationaal moeten behartigd worden, maar volgens geardeheid en soort.

HET GROOT GEVAAR DER VERVUILING

Er is wel degelijk een toekomst voor onze visserij, zeker wanneer de kustwateren en derhalve de paaiplaatsen worden beschermd.

Maar bedreigt er ons niet een veel grote gevaar ?

Met alle eerbied voor de statistieken van de heren biologen wordt het toch dringend tijd dat deze heren het woord richten tot hun regering om te eisen, dat de kustwateren niet langer en niet meer worden vervuild.

Elke dag geeft men toe dat Europese rivieren dampende en borrelende gifriolen naar de zee zijn. Maar buiten enkele ministeriele beloften dat de industrie sterker zal worden gecontroleerd, wordt er helemaal niets gedaan. Langs onze kust worden er wel zuiveringsstations gebouwd, maar in het binnenland bouwt men alleen maar industrieel en chemisch.

Daar ligt een enorme verantwoordelijkheid voor ons parlement. Maar zolang de politieke partijen geld blijven schooien bij de industrie voor hun verkiezingsfondsen, zullen ze het natuurlijk niet wagen wetten te stemmen tegen de moordende vervuiling van diezelfde industrie.

EN DE ZANDWINNING ?

Integendeel. In België vindt men het daarenboven geoorloofd zandwinning in onze kustwateren toe te laten. Het slachten van de kip met de gouden eieren schijnt bij ons een politieke gewoonte te worden. Men leeft niet alleen van de interesse die bodem en zee voortbrengen, men eet gewoon het kapitaal op.

Veel erger nog. In «Trends» van deze week wordt beweerd dat de voorhaven van Zeebrugge geen 10, maar minstens 40 miljard zal kosten, daarin niet meegerekend de kosten voor de bouw van de gasterminal.

Maar toen in de jaren '70 er slechts sprake was van een sluisbouw die enkele miljarden zou kosten, werd door economen reeds betwijfeld of die miljarden rendabel zouden zijn; zodat «Trends» thans terecht de bedenking maakt of deze miljardensymfonie veel meer kan worden dan politiek opbod, waardoor niet alleen de visserij wordt bedreigd, maar het ganse land wordt gehypotekeerd ten bate van enkele ondernemers en tot glorie van enkele hogere ambtenaars of politiciers die geen verantwoording moeten afleggen.

De visserijnijverheid biedt rechtstreeks werk aan 7.000 mensen; Distrigaz zal hoogstens 50 man tewerkstellen.

Het verwijt dat wij ongenueanceerd spreken gaat niet langer op. Wij moeten het zwart-wit stellen om de slapers wakker te schudden en om onze 7.000 mensen in het grootste bedrijf van de kust (op het toerisme na) AAN HET WERK TE HOUDEN.

Jef Deroose

Opstoppingen aan zeesluis te Zeebrugge

Door de heer Em. Desutter, volksvertegenwoordiger voor de Oostkust, werd een zeer aktuële vraag gesteld aan de minister van Openbare Werken in verband met het moeilijk doorgaand verkeer over Zeebrugge. Aan de hand van het antwoord stelen we vast dat de verkeersmiserie te Zeebrugge nog niet voor morgen uit de weg zullen geruimd zijn en dat nog heel wat water naar de zee zal stromen, vooraleer een oude toestand, die ook al niet om op te stoefen valt, zal hersteld worden.

De vraag door de heer Desutter gesteld was de volgende :

Ter hoogte van de huidige zeesluis te Zeebrugge doen zich regelmatig verkeersopstoppingen voor welke in grote mate, zoniet uitsluitend te wijten zijn aan een onvoldoende wegeninfrastructuur. Terwijl op de noordwaarts gelegen brug een rijbaan met twee rijstroeken is aangelegd, is op de tweede brug (zogenaamde Strausbrug) slechts een rijbaan met één rijstrook voorhanden, waarin dan nog tramsporen zijn aangebracht.

Ingevolge de steeds maar groeiende havenverkeer wordt uiteraard de voormelde sluis meer en meer gebruikt zodat het verkeer telkenmale wordt gestremd; tijdens het afgelopen zomerseizoen konden dan ook om de haverklap kilometerslange autofiles worden vastgesteld. Het is verder duidelijk dat de bouw van een nieuwe sluis en vooral dan de verdere uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge een merklijke verhoging van het verkeer aldaar met zich zullen brengen. In het licht van deze feiten vernam ik graag van de achtbare Minister of geen gegevens kunnen verstrekt worden nopens het aantal voertuigen welke bijvoorbeeld gedurende de jaren 1965, 1970 en 1975 gebruikt hebben gemaakt van de Kustbaan ter hoogte van Zeebrugge.

Verder vernam ik graag of het niet in de bedoeling ligt om de

voormelde beruchte verkeersknoep op te heffen door de bouw van een tunnel ter hoogte van de noordelijke sluispoort. Het leggen van tweemaal twee bruggen met telkens tweevakbanen lijkt mij inderdaad, bij gebrek aan voldoende ruimte, niet realiseerbaar.

Kan de heer Minister tenslotte een timing van deze voorziene werken voorstellen ?

ANTWOORD

Ik heb de eer het geacht Lid het volgende mede te delen.

De evolutie van het wegverkeer ter hoogte van de zeesluis te Zeebrugge kan als volgt becijferd worden :

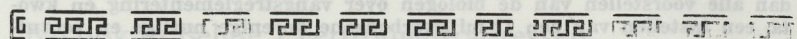
1965	8.073 voertuigen per dag
1970	8.899 voertuigen per dag
1975	11.124 voertuigen per dag

Deze cijfers behelzen een daggemiddelde van 6 u tot 22 u voor voertuigen, met uitzondering van fietsen en bromfietsen.

Daartegenover staat dat per dag gemiddeld tienmaal de sluisbruggen opgehaald worden met een onderbrekingsduur van gemiddeld dertig minuten.

De toekomstige verkeersafwikkeling dient evenwel niet gezien te worden, uitsluitend rekening houdend met de rijksweg nr 72, doch meer in het licht van de volledige wegeninfrastructuur die voor het gebied van de haven te Zeebrugge gepland is. Eens de nieuwe grote zeesluis in dienst, zal de huidige kleine sluis veel minder gebruikt worden zodat alsdan minder opstoppingen te vrezen zijn.

Steunend op die verwachtingen, dient het bouwen van een tunnel ter hoogte van de noordelijke sluisdeur niet voorzien te worden. Daarbij moet erop gewezen worden dat de beschikbare plaats daartoe zeer beperkt is en de kleine sluis buiten gebruik moet gesteld worden, wat uiteraard pas kan na het in bedrijf stellen van de nieuwe sluis.



HOLLANDSE LOODSBOTEN VOOR EEN JAAR AAN DE KANT

Wij hebben in ons nummer van 14 oktober een artikel weergegeven omtrent het feit dat de Hollandse loodsdienst in IJmuiden voortaan tenderboten gebruikt.

Niet zodra is zulks gebeurd of een Kamerlid heeft de Minister de vraag gesteld of het juist is dat een voor 42 miljoen frank (of 2,8 miljoen gulden) aangeschafte tenderboot die de loodsen naar de wachtende schepen met voeren, geheel ongeschikt is voor de toegekende taak en het gebruik er van zelfs gevaarlijk voor de loodsen.

Kombrink vraagt bovendien of het waar is dat een andere bestelde boot niet voldeed en veel meer kostte dan tevoren was geraamd. Het PvdA-Kamerlid vraagt van de minister van Defensie, onder wie de loodsdienst ressorteert, opheldering

over het oordeel van de stuurgroep die het experiment met de tenderbeloeding in IJmuiden begeleidt, en wil weten welke verlangens deze stuurgroep ten aanzien van de verdere gang van zaken op tafel heeft gelegd. Ook vraagt hij van Stemerink een oordeel over deze wensen van de stuurgroep loodsdienst IJmuiden en wil weten hoe het experiment met de tenderbeloeding verloopt en welke voorzieningen zijn getroffen om dit experiment op verantwoorde wijze voort te zetten.

Over die aangelegenheid en de toestand in onze Belgische loodsdienst, hebben we het in ons vorig nummer.

Ondertussen vernemen we bij het ter perse gaan dat de Hollandse loodsen weigeren verder met de tender «Pluvier» te varen.

ONZE VISSERS IN SENEGAL

Zaterdag 8 oktober was de O.120 op de markt in Senegal met 200 ben vis na een reis van amper 56 uren. De reden van deze korte, in feite onderbroken reis, was het feit dat de aan boord zijnde schipper moest afgelost worden door schipper Floree Fernand van de Opex om nog dezelfde zaterdagavond het vliegtuig terug te nemen naar België. De ex O.254 was dinsdag daarop op de markt met 400 bennen vis na een reis van 5 dagen. De ex O.316 kwam dan verleden zaterdag aan de markt.

Wat nu het aflossen van de schippers betreft, zal schipper Florée Fernand, na het terugkomen van de afgeloste schipper van de O.120 dan voor 14 dagen de plaats innemen van de schipper van de O.254 zodat ook deze van een kort verlof thuis zal kunnen genieten en waarschijnlijk ook van een echte goede Vlaamse pint bier. Nadat Florée de

beurtrol van alle schippers zal gedaan hebben, komt hij dan zelf terug naar huis voor een kort verlof. Ook de bemanningsleden zullen regelmatig van een overvliegen naar huis kunnen genieten.

Enkele lezers vroegen ons wat in feite de „capiteine” voor een soort vis is. Volgens ingewonnen inlichtingen kunnen we deze vis, wat vorm en grootte betreft, best aan onze vlaswijting vergelijken. De „baracuda” is de soortgenoot van onze mooie meid of heek.

Wat de prijzen van de vis betreft, is er een overeenkomst voor een vaste prijs met een invoerder uit België, één der grootste diepvriesbedrijven. Deze overeenkomst is zodanig dat het aan de ex-Oostendse vaartuigen een goede stuiver overlaat.

Hopen we dat het zo moge blijven voor reder en vissers.

Nieuwe slipway in de achterhaven te Zeebrugge

VOOR DE VISSERIJ EEN ONTGOOCHELING TE MEER

Onlangs startte het Ministerie van Openbare Werken in het Prins Filipdok in de achterhaven te Zeebrugge met de bouw van een nieuwe slipway voor schepen tot 1000 ton.

De nuttige wieglengte en wiegbreedte ervan bedragen respectievelijk 80 en 17 m.

Bovendien wordt er naast deze slipway een transferzone (zone waarop de schepen lateraal kunnen verplaatst worden, af of op de slipway) met een lengte van 70 m en een breedte van 23 m aangelegd, wat een maximaal gebruik ervan mogelijk maakt. Hij is daardoor tevens geschikt als scheepswerf en een aantrekkingspunt voor de vestiging van scheepsbouwbedrijven.

Naast de nieuwe slipway wordt ook een bedieningsgebouw opgetrokken waarin o.a. een machinekamer, een hoogspannings- en laagspanningslokaal, een refter en sanitair voorzien is.

De slipway moet in gebruik zijn tegen de eerste helft van 1980. Hij kost ruim 152 miljoen F.

De aannemer in deze zaak is de firma N.V. M. Delens, Brussel.

Tot daar deze officiële mededeling.

Tegen beter weten in zal de Staat dus toch een slipway bouwen, waarvan nu reeds mag gezegd worden dat die minstens 200 miljoen F kosten en waarmee men zal kunnen goochelen om te beweren dat de regering de visserij steunt en helpt. Het is nogal plezierig te lezen dat deze slipway tevens bedoeld is als

aantrekkingspunt voor de vestiging van scheepsbouwbedrijven, terwijl er over de ganse wereld een enorme crisis heerst in de scheepsbouw en dat, door de internationale reglementeringen en de nationale kortzichtigheid, er voor de visserij nog bitter weinig schepen zullen gebouwd worden.

Vooral de grootte van de helling doet duidelijk uitkomen dat deze slipway een zuivere cadeau is voor de Maatschappij der Brugse Zeevaartinstellingen. Op Zeebrugge varen momenteel geen vaartuigen van meer dan 250 ton en dergelijke schepen kunnen ten andere nauwelijks binnen in de schuilhaven. Maar daarenboven zal in de toekomst de tonnemaat voor vissersvaartuigen verplichtend afnemen en nooit meer verhogen; veeleer kan verwacht worden dat de Belgische vloot als een kustvloot met schepen van 150 à 200 ton zal moeten vrede nemen. En toch bouwt men lustig een slipway voor schepen tot 1.000 ton.

Reeds vroeger schreven we dat het Filipdok totaal ongeschikt is voor de visserij en dat de daar te bouwen slipway nooit voor de visserij zal dienstig zijn. In deze optiek moet men dan ook geen helling van 1.000 ton bouwen en had men veeleer moeten besluiten tot een slipway van minstens 5.000 ton.

Maar men doet maar ! Mogen de ambtenaren in dit land dan werkelijk alles beslissen waarvan ze dromen ?

En hoe lang nog zal het geld op onverantwoordelijke wijze verbrast worden ?

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Dinsdag kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart opnieuw bijeen te Oostende met op de rol enkele minder belangrijke zaken.

Voornameste geval was het vergaan van de Z.511 «Normandie», maar in zijn advies oordeelde rijkskommissaris Bentein dat noch schipper noch een van zijn opvarenden beroepsfouten hadden begaan.

Vervolgens werd het onderzoek verder gezet inzake de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.405 «Kamina» en de Z.525 «Golfbreker» in de toegang tot de Zeebrugse haven. Terzake werd schipper Prosper Vandierendonck (van de Z.525) onderhoord. Deze wist te vertellen dat zijn aandacht vooral was toegespit op een ponton die werkzaam was aan de zuidelijke kant van de havengeul. Hij gaf wel aandachtseinen en gezien daarop geen repliek kwam meende hij dat de koers obstakelvrij kon voortgezet worden. Plots echter daagde de Z.405 op en schipper Vandierendonck bemerkte dit vaartuig pas toen het op anderhalve meter was genaderd. Te laat dus om een aanvaring te vermijden. Wel betwijfelt de raad of schipper Vandierendonck wel degelijk op dead slow voer. Men meent te kunnen veronderstellen dat de snelheid beduidend groter moet zijn geweest.

Een volgende zaak betrof de O.190 «Renilde» met als schipper Lucien Desmit. Deze wordt ervan verdacht de Oostendse haven te zijn uitgevaren niettegenstaande het flikkerlicht van het loodswezen zulks verbodt wegens inkomende scheepstrafiek. Schipper Desmit beweert echter dan, volgens zijn zoon die als matroos meevoer, men vanop het loodswezen had geroepen dat de «Renilde» kon uitvaren. Wat hij dan ook prompt deed want, zo stelt

schipper Desmit, ik lag daar al veertig minuten te wachten. Gekomen in de havengeul werd hij door de opvarenden van de rederboot verwittigd dat hij rechtsomkeer moest maken maar dat bevel werd niet opgevolgd omdat, zo vertelt schipper Desmit, zwaaien in de havengeul wel risicos inhoudt.

Een laatste zaak betrof de brand die zich voordeed aan boord van de Z.571 «Zephyr» maar die door het snel ingrijpen van schipper Roger Ackx met eigen middelen kon bedwongen worden. Toch moest de «Zephyr» terug huiswaarts keren. Raadslid Ghys feliciteert overigens vernoemd schipper voor zijn adequaat optreden door o.a. alle openingen onmiddellijk te dichtend waardoor erger voorkomen werd.

Volgens de schipper moet de ontplofing ontstaan zijn in de dagtank die na de explosie bolvormig stond. De motor liep geen schade op; alleen tegen de zoldering was enige schade waar te nemen terwijl er bovenaan de dagtank een scheur te zien was.

MINISTERIE VAN LANDBOUW EN VISSERIJ

Dat senator Mommerency niet bij de pakken blijft zitten inzake de benaming van ons Ministerie van Landbouw, waar de visserij wel thuis hoort, maar nooit vermeld wordt, is een feit.

Thans richtte hij de huidige voorzitter van de Senaat hierna volgende vraag :

Mijnheer de Voorzitter,

Ik zou er U dank voor weten mocht bijgaande vraag langs het Bulletin van Vragen en Antwoorden, door de heer Minister van Landbouw worden beantwoord.

Gevolg aan mijn parlementaire vraag dd. 23.8.1977 (uw antwoord verschenen op 20.9.1977) i.v.m. visserijproblemen, liet U weten dat de zeevisserij wel degelijk onder de bevoegdheid van het Ministerie van Landbouw valt.

Daar twijfel ik in genedele aan. Wellicht berust uw antwoord op een misverstand doordat de vraag niet duidelijk genoeg was gesteld.

Ik zou het bijzonder op prijs stellen, Mijnheer de Minister, gelet op de belangrijkheid van de visserij, opdat in het vervolg de benaming «Ministerie van Landbouw, Visserij en Middenstand» werkelijkheid zou mogen worden.

Tot daar deze vraag.

Wij zijn werkelijk benieuwd wat de minister van landbouw er nu zal op vinden om de benaming van zijn ministerie niet te moeten aanvullen met het woord «Visserij».

MATROOS OVERLEDEN

Op de visserijgronden van Smith's Knoll is in de nacht van dinsdag op woensdag de 39-jarige Yves Slosse, matroos aan boord van de Z.576 «Rubens» plots onwel geworden en over boord gevallen. Machinist Bil Ronny sprong hem achterna en slaagde er in de ongelukkige visser weer aan boord te krijgen waar schipper André Depaep en zijn varensgezellen alles deden om de visser weer tot het bewustzijn te brengen. Alles bleek echter tevergeefs. De «Rubens» liep woensdag de Zeebrugse thuishaven binnen; het slachtofer werd naar het Sint Janshospitaal te Brugge overgebracht waar men vaststelde dat hij aan een hartinfarct was bezweken. Matroos Slosse was gehuwd met Francine Van Massenhove, woonde aan de Heiststraat, 109 te Zeebrugge en laat een zoon en een dochter na.

Aan de familie ons oprecht rouwbeklag.

NEDERLANDSE VISSERIJ IN CIJFERS

Uit de Visserijwereld ontleen we cijfers met betrekking tot de totale Nederlandse visserij die we graag van commentaar voorzien. We geven deze bepaalde cijfers dan ook afzonderlijk weer.

AANTAL SCHEPEN

	1972	1973	1974	1975	1976
Kleine zeevisserij	463	471	465	424	382
Grote zeevisserij	73	70	68	56	44
Garnalenvisserij	138	137	150	165	165

Jammer genoeg wordt niet opgegeven wat men door kleine en grote zeevisserij verstaat alhoewel we dit min of meer kunnen afleiden uit de motorsterkte van deze vaartuigen die voor de grote visserij een gemiddelde opgeven van iets boven de 1.000 PK. We nemen dus aan dat vaartuigen boven de 1.000 PK tot de grote visserij behoren.

Aan de evolutie van de cijfers van het aantal vissersschepen in Nederland, zien we duidelijk in 1976 de invloed van de saneringsreglementering die in dit land wel zeer ernstig werd aangevat. In de kleine visserij is deze sanering minder merkbaar, maar bij de grote zeevisserij is de vloot in aantal van 36 % teruggelopen tegenover 1974. We veronderstellen dat de cijfers voor 1977 nog duidelijker liggen.

Wat de garnalenvisserij betreft, stellen we omgekeerd een lichte stijging van het aantal garnaalschepen vast. Deze visserij is inderdaad niet het voorwerp geweest van bepaalde opgelegde kwota of kontingen-teringen en we mogen ook wel zeggen dat deze schepen ook minder getroffen werden door de overbevissing, gezien de aard van deze visserij.

MOTORVERMOGEN

	1972	1973	1974	1975	1976
P.K. kleine visserij	227.000	266.000	318.000	335.000	323.000
P.K. grote visserij	76.000	78.000	84.000	77.000	68.000
P.K. garnalenvisserij	22.000	22.000	25.000	29.000	30.000

Het motorvermogen van de zozegde kleine zeevisserij leert ons dat over 1976 deze vaartuigen over een gemiddelde motorkracht beschikten van 845 P.K. Bedoeld wordt met de kleine zeevisserij waarschijnlijk wel de middenslagtreilerij. De gemiddelde P.K. van deze categorie was in 1972 nog maar 490 P.K. per eenheid, om via 1973 met 683 P.K., 1975 met 790 P.K. tot 845 P.K. in 1976 op te lopen. Het waren deze jaren die de Nederlanders hetzij beroemd of berucht maakten door omgremd hun P.K. op te drijven en met hun zware motoren de zeebodem te doorploegen.

Wat het motorvermogen van de grote visserij betreft, tellen we voor 1972 een gemiddelde P.K. per eenheid van iets meer dan 1.000, voor 73 ruim 1.100 P.K., voor 74 reeds 1.235 P.K., 1975 geeft 1.375 P.K. en 1976 tenslotte 1.540 P.K. ! We zijn overtuigd dat we nergens zo een uitbouw van het motorvermogen in zo een korte periode gekend hebben als in Nederland. Men heeft zich daar in enkele jaren in dit domein inderdaad overuitergerust. We zijn inderdaad verplicht uit algemene cijfers algemene conclusies te trekken.

In de garnalenvisserij krijgen we voor de jaren 1972 tot en met 1976 respectievelijk per varende eenheid, een gemiddelde motorkracht van 160, 161, 167, 175 en 181 P.K. De opgang naar een groter vermogen is hier niet zo opvallend als in de kleine en grote zeevisserij.

AANTAL OPVARENDEN

	1972	1973	1974	1975	1976
Kleine zeevisserij	2.253	2.360	2.358	2.126	1.930
Grote zeevisserij	865	850	826	703	595
Garnaalvisserij	372	346	389	415	401

In de kleine zeevisserij krijgen we in 1972 nog 2.253 opvarenden tegenover slechts 1.903 in 1976. Dit is natuurlijk duidelijk aan het teruglopen van het aantal eenheden te wijten en wel van 463 in 1972 naar 382 in 1976. Gemiddeld zijn er over deze periode zowat 5 bemanningsleden aan boord per eenheid.

In de grote zeevisserij loopt het aantal opvarenden terug van 865 in 1972 tot 595 in 1976 ! hetzij met 31 % ! Het gemiddeld aantal bemanningsleden is 12 per eenheid met een uitspringer voor 1976 van 13,5.

Een uitzondering is terug de garnalenvisserij waar men in 1976 terug meer opvarenden vindt dan in 1972, namelijk 401 tegen 372 nadat men in 1973 een dieptepunt gekend heeft met 346 opvarenden. De ver-

hoging van het aantal opvarenden komt praktisch overeen met de verhoging van het aantal ingezette eenheden. In de garnalenvisserij telt men een gemiddelde van 2,5 opvarende per vaartuig, zodat we van 2 tot 3 man op deze vaartuigen kunnen aantreffen.

DE BESOMMINGEN, IN MILJOENEN B. FR.

	1972	1973	1974	1975	1976
Kleine zeevisserij	3.250	4.020	4.014	4.220	4.570
Grote zeevisserij	1.240	1.435	1.408	1.483	1.420
Garnalenvisserij	242	267	302	383	246

Om een juist beeld weer te geven hebben we hieronder de gemiddelde brutobesomming uitgerekend per varende eenheid. Men dient hierbij rekening te houden met de hierboven reeds per categorie opgegeven motorkracht en het aantal bemanningsleden. Aldus bekomen we volgende gemiddelde cijfers per varende eenheid in miljoene B. fr.

	1972	1973	1974	1975	1976
Kleine zeevisserij	7,05	8,53	8,63	9,99	11,97
Grote zeevisserij	17,—	20,49	20,72	26,49	32,28
Garnalenvisserij	1,749	1,948	2,010	2,318	1,490

Lijken deze cijfers op het eerste zicht tamelijk hoog, mogen we niet uit het oog verliezen dat in 1976 het gemiddelde motorvermogen in de kleine visserij 845 P.K. was, in de grote zeevisserij 1.540 P.K. en in de garnalenvisserij 181 P.K. Verder dient eveneens rekening gehouden met de overdreven gestegen uitbatingskosten zodanig dat we in de kleine visserij boekhoudkundige verliescijfers krijgen in 1976 van gemiddeld 525 duizend B. fr. per varende eenheid, waarbij er wel met winst zullen varen, maar de meesten met verlies. In de grote zeevisserij wordt dit voor 9176 een verlies van 2,4 miljoen B. fr. en in de garnalenvisserij, waar 1975 nog een winst gaf, nu voor 1976 een gemiddeld uitbatingsverlies per varende eenheid van 165 duizend B. fr., dit alles bij niet-meevarende eigenaar. Waar deze medevaart, werd zijn loon in de kosten medeberekend, maar is de uitbating verlieslatend.

DE INSPANNINGEN VAN GRIMSBY'S STADSMAGISTRATUUR VOOR IJSLANDSE VISLANDINGEN

EEN LES VOOR DE OOSTENDSE VISLOSSERS

Men mag inderdaad zeggen dat het ver gekomen is, als een stads-overheid zich verplicht ziet alle partijen samen te roepen om de mogelijkheid te kunnen scheppen van de zo noodzakelijke visaanvoer door IJslandse vissersvaartuigen zelf te verzekeren. Zoals we vroeger schreven, weigeren de Grimsby-vislossers de IJslandse treilers te lossen, zodat verscheidene grootkopers zich reeds elders hebben gewend en de verwerkingsindustrie verplicht is vis in te voeren of uit een andere haven te laten komen met alle kosten er aan verbonden.

De belangrijkheid van Grimsby als vissershaven kreeg hierdoor een ferme deuk. De stadsinkomsten in de vissershaven verminderden gevoelig en heel wat djobs gingen verloren. Dit heel eenvoudig omdat het losserssyndikaat niet wil toegeven IJslanders te lossen, wanneer de eigen vaartuigen niet in de IJslandse wateren toegelaten worden. Groot-Brittannië heeft nochtans ook de 200 mijlszone geproklameerd. En de Britten zelf wensen toch ook de vissers van de part-nerlanden buiten deze limieten te houden ! Anderzijds veroorzaakt de

aktie door de lossers heel wat meer schade aan de Britten dan aan IJsland. Verder is het onaannemelijk dat een bepaalde groep zoveel belangen van andere groepen kan en mag met de voeten treden ! Men maakte zich dan ook bepaalde zorgen in de handelskringen en verwerkingsbedrijven, des te meer omdat men de komende winter een gevoelig vistekort voorziet. Hierbij komt nog dat in Ierland reeds overeenkomsten opgezet werden om het lossen van de IJslandse vis in dit land te laten doorgaan, van waaruit de vis dan naar Groot Brittannië en elders zou doorgevoerd worden. In Groot-Brittannië vooral durft men niet raken aan een stellingname van de syndikaten, zoals dit hier in België trouwens ook reeds voorkomt. Het is echter totaal niet verantwoord als het een bepaalde groep toegelaten wordt de belangen van zoveel anderen te schaden. Dit is niet alleen ongezond, maar zelfs ondemokratisch. De dictatuur van een bepaalde groep over alle andere belangengroepen is onaanvaardbaar en het is tijd dat men zich van hogerhand ook eens tegen deze vorm van terreur begint te verzetten.

KORTE BERICHTEN

Engeland

LIJFBOEI REDT TWE VISSERS

Een twaalf-meter klein kustvaartuig ging zowat 30 mijl buiten Newhaven-Sussex in de grond als gevolg van een hoge zee en verdween binnen seconden onder water. Schipper Maskell van de vergane boot vertelde dat hij zich naar beneden voelde getrokken door zijn zware laarzen en oliegoed. Plots ging echter een kleine lijfboei aan hem voorbij die hij in een gelukkige reflex kon bemachtigen. Het was inderdaad donker en op dergelijke manier aan een lijfboei geraken, is een kolossale meeval. Met de steun van de lijfboei kon hij een pennemes uit zijn zak halen en zich ontmaken van zijn zwaar bovengoed. Toen hij zijn maat hoorde roepen zwom hij naar hem toe en samen hielden zij zich met de lijfboei boven. In de duisternis hoorden zij toen een andere kustreiler. Op dit moment zegde schipper Maskell had ik graag 1000 Pond over om in het bezit te zijn van een lamp of toorts. Gelukkig voor ons werden wij op ons geroep ontdekt en gered.

FRANSE VISSER VEROORDEELD VOOR BRITSE RECHTBANK

Een Frans schipper werd voor de rechtbank van Pembroke bij Milford Haven, veroordeeld wegens het vissen met netten met te kleine netmazen. Hij werd tegengehouden op 35 mijl ten zuid-westen van de Small-rocks door een Brits Navy-vaartuig. De schipper werd bevel gegeven zijn net op te halen en er werd vastgesteld, dat hij met netmazen van 46 mm viste, terwijl het sinds 1 april 75 mm moest zijn. In het net trof men een vangst aan van 100 kg vis en van 2,5 kg steurgarnaal, zodat men nog moeilijk kan zeggen dat hij op deze laatste soort viste. De Franse schipper zegde voor zijn verdediging dat hij op de «Smalls» kwam om steurgarnaal te komen vissen en dat hij onwetend was over de Britse reglementering ter zake. Zijn verdediger bracht naar voor dat zijn klient in Franse wateren niet zou veroordeeld zijn en dat het onmogelijk is en terzelfdertijd niet doenlijk de verscheidenheid van reglementen van alle lidstaten te kennen en dat het hoog tijd wordt dat men deze, minstens onder de EEG-lidstaten zou gelijkgeschakelen. Er was een speciale Franse jurist ter plaatse afgevaardigd door de Franse regering zelf. De schipper werd veroordeeld tot een eerder lichte boete van 13 duizend B. Fr., kosten inbegrepen, voor het gebruik van ondermaatse netten. De eis vanwege het Openbaar Ministerie voor inbeslagname van het vistuig en de vis, werd door de rechtbank afgewezen.

GROOT-BRITTANNIE VERWIJLT IJSLAND ROOFBOUW AAN VIS

Met enkele cijfers in de hand van de visaanvoer in de eerste zes maanden van 1977, verwijten sommige Britse kringen aan IJsland, een gebrek aan bewaring- en beschermingsmaatregelen voor de in standhouding of het herstel van bepaalde visstocks. Des te meer, daar dit één der voornaamste redenen was die IJsland er toe hadden aanzegget de 200 mijlszone te dekreteren.

De landingen voor de industriële visserij, dus voor vismeelindustrieën en visolie, liepen op tot meer dan 600 duizend ton in het eerste half jaar 1977. Hierin was het bijzonder de capelin die, vergeleken met 1976 van 340 duizend naar 550 duizend ton opliep, hetzij een verhoging met 60 procent, terwijl de verhoging in waarde bijna naar het dubbel opliep, gezien de stijgende wereldprijzen. Anderzijds liepen de vangsten vande ronde vis in deze periode op van 260 duizend naar 290 duizend ton, met hierin de kabeljauw olopende van 177 duizend tot 207 duizend ton, hetzij 17 procent in meer. De waarde verhoogde echter met 50 procent.

Gezien de Britten niet bijzonder hoog oplopen met IJsland vooral in verband met het uitblijven van een nieuw akkoord waarvan het vorig akkoord, beter gekend onder de naam van Overeenkomst van Oslo, in december 1976 afliep, wordt nu in bepaalde Britse kringen gewezen op de weinig consequente houding van IJsland, die in feite de andere landen aan de deur wenste te zetten, niet zoveel uit beschermingsmaatregelen en overbevissing, maar uit eigenbaat en belang.

Nochtans moeten wij zeggen dat IJsland wel bepaalde beschermingsmaatregelen getroffen heeft, en zeker ook tegenover de eigen visserij, waarvoor zelfs overtreders reeds voor een IJslandse rechtbank gestraft werden.

DE BELGISCH- 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 Voorzaking 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.

EEN SCHOTSE VISSERIJDELEGATIE NAAR LUXEMBURG

Zoals we in onze vorige uitgave mededeelden, wordt op 24 oktober te Luxemburg een E.E.G.-vergadering gehouden met betrekking tot het opstellen van een visserijreglement voor de gemeenschapswateren. Gezien één en ander reeds is uitgelekt wat deze reglementering zal inhouden, is verleden week een 7-man sterke Schotse delegatie uit visserijkringen naar Luxemburg getogen om er vooraf de officiële te contacteren in verband met de Schotse (en ook Britse en Ierse eis) voor een eksklusieve 50 mijlszone. Van deze delegatie maakten onder meer deel uit, de heren Aitchison, algemeen voorzitter van de Schotse Visserijfederatie, evenals de ondervoorzitter Buchnan Gilbert. Na een kontaktnaam met het Brits lagerhuislid de heer Hughes Mark, tevens voorzitter van het subkomité voor de visserij van het Europees Parlement te Straatsburg, stelden beide heren vast dat er geen hoop is voor eksklusieve zones voor de Britten. De inhoud van het gemeenschapsreglement op de visserij zou op het volgende neerkomen:

1) een 12 mijls eksklusieve Britse zone met nochtans erkenning voor een bepaalde tijdsduur van historische rechten aan de vissers van sommige partnerlanden.

2) Aanduiding van voorrangszones voor bepaalde Britse visserijstrekten.

3) Een strikt vergunningssysteem voor alle kommunautaire vissersschepen, met een voorrang voor vaartuigen uit het Noorden van Groot-Brittannië. De vergunningen zullen rekening houden met de grootte van het vaartuig, de manier van vissen en de visuistrusting en motorsterkte.

Het is duidelijk dat dit noodzakelijk zal moeten leiden tot een vermindering van het aantal Britse en buitenlandse eenheden en aldus ook op de vissereij-activiteit. Gezien de Britse vloot aldus zou dienen hergestructureerd te worden, zou een bedrag van nabij de 4 miljard hiervoor voorzien worden.

Ondertussen werd te Londen door de Britse minister van Landbouw, Voeding en Visserij, de heer John Silkin, een vergadering op 19 oktober gehouden met de vertegenwoordigers van de visserij- en het bedrijf, in verband met de voor de deur staande zitting van de E.E.G.-verantwoordelijken te Luxemburg.

De minister heeft de vertegenwoordigers van de visserij verzekerd, dat Groot-Brittannië de strijd niet opgeeft voor de bescherming van de eigen belangen en voor het nemen van bewaringsmaatregelen voor bepaalde vissoorten.

Ierland

TWEE IERSE MODERNE 27-METER TREILERS KOSTEN 42 MILJOEN ELK!

Twee Skerries-schippers namen elk een ultra-moderne 27 meter treiler in bezit op de Killybegs scheepswerf in Ierland. Het zijn twee treilers die tot de modernste behoren van de ganse Ierse vloot. Beiden zijn voorzien van alle denkbare moderne technische snuffjes en bezitten een sonar, net-sounders, radar en speedlogs. De visruimen zijn volledig geïsoleerd en gekoeld. Beide Ierse schepen krijgen een bemanning van acht man. De bouwkosten liefst 84 miljoen B.fr. voor beiden samen of zowat 42 miljoen B.fr. per stuk! Men zou waarlijk niet zeggen dat het slecht gaat in de Ierse visserij of dat er geen vooruitzichten zijn. Anderzijds bewijst dit nogmaals dat men zich voor het ogenblik richt op de bijzonder goed uitgeruste middenslag treiler, terwijl de diepzetterler ten minste wat de nieuwbouw betreft, in de EEG afgedaan heeft.

En waar blijft een planning voor onze visserij?

Aan deze vergadering namen onder meer bovenvernoemde heren Aitchison en Buchnan deel en deze wezen op het voorontwerp van visserijreglement dat te Luxemburg ter bespreking zal voorkomen. Zij bleven op hun standpunt van een eksklusieve 50 mijlszone en verlangen dat de Britse regering desnoods eigenmachtig en eenzijdig deze zone zou dekreteren.

Volgens beide heren is het onaanvaardbaar dat Groot-Brittannië die praktisch over de meeste rijke visgronden uit de gemeenschapswateren beschikt, deze voor een appel en een ei zou moeten afstaan. Het behoort derhalve aan ons een visserijreglement uit te vaardigen en te bepalen hoeveel schepen van de partnerlanden en uit Derde landen toegelaten mogen worden.

De Britten vergeten nochtans hoeveel miljarden de gemeenschap hen geeft, om te moderniseren om in andere sectoren zoals landbouw, enz. te blijven bestaan en zijn zo egoïstisch ingesteld dat, moesten ze buiten de EEG moeten leven, het voor hen een ramp zou zijn.

Anderzijds vragen we ons af wat onze Belgische delegatie zal eisen om de belangen van onze kust- en middenslagvisserij te vrijwaren.

Of willen ook zij ons ten dode opschrijven en niets ondernemen om het voortbestaan van onze visserij te doen garanderen?

P. Vandenberghe

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

NEDERLAND

21/143 (T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/52-1977.

Gedurende de periode van 24 oktober tot en met 4 november 1977, zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector, als volgt:

— week van 24 tot 28 oktober 1977: op maandag 24, dinsdag 25, woensdag 26, donderdag 27 en vrijdag 28 oktober 1977;

— week van 31 oktober tot 4 november: geen schietoefeningen.

Deze oefeningen worden gehouden van 0900 plaatselijke tijd tot zonsondergang, zonder onderbreking.

De schikkingen van B.a.Z. 1/53-1977 zijn van kracht.

(Med. A.A. Sch. Lombardsijde 29-9-'77 — H. 62437)

21/144 (T) Noordzee. — Wetenschappelijke instrumenten uitgelegd.

Van 17 oktober 1977 af tot onbepaalde datum zal de Beheersequipe Mathematisch model, wetenschappelijke instrumenten in zee uitleggen.

Elk van de 3 posities wordt gemarkeerd door een gele sparboei welke voorzien is van een nummer en de vermelding:

ZEEMACHT OOSTENDE
Tel.: (059) 70 01 31

- 51°22'00"N — 3°18'20"E, gele sparboei met geel schitterlicht:
FI Y (5) 20 s;
- 51°23'00"N — 3°03'00"E, gele sparboei met geel schitterlicht:
FI Y (5) 20 s
- 51°27'10"N — 3°59'20"E, gele sparboei met geel schitterlicht:
FI Y (5) 20 s.

Gezien het onderwatergedeelte van het verankeringsstelsel zich op 100 m van de oppervlakte sparboei kan bevinden, worden de zeevarenden verzocht op ruime afstand van de opgegeven posities te blijven.

(Zie Belg. krtn. „D 11", „Monding der Westerschelde" en „104/12").

(Med. Staatssecretariaat voor Leefmilieu 11-10-'77 — H. 62477,

21/145 (T) Monding Westerschelde. — Stroommetingen.

Stroommetingen worden uitgevoerd voor de duur van 4 weken in de volgende posities:

- 51°21'40"N — 3°16'02"E, gedekt aan de NW zijde door een gele spitse ton ($\pm 1,9$ M SE van de Wielingen boei);
- 51°22'12"N — 3°18'21"E, gedekt aan de W zijde door een gele spitse ton ($\pm 1,3$ M StE van lichtboei W 1);
- 51°23'36"N — 3°24'53"E, gedekt aan de W zijde door een gele spitse ton ($\pm 1,0$ M SWtS van lichtboei W 5).

De stroommeters en de daarbij horende boeien zullen zonder nader bericht opgenomen worden.

(Zie Belg. krtn. „D 11" en „Monding der Westerschelde").

(Hydrografie Oostende)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

21/146 Wielingen. Rede Vlissingen. — Wrakdiepten gewijzigd.

Wijzigen op \pm :

- 51°24'.5N — 3°27'.5E, de afgedregde wrakdiepte 104 in 100 dm;
- 51°25'.0N — 3°29'.0E, de afgedregde wrakdiepte 112 in 130 dm;
- 51°26'.5N — 3°33'.5E, de afgedregde wrakdiepte 84 in 85 dm.

(Zie Belg. krtn. „D 11", „Monding der Westerschelde" en „104/11").

(Berna 313/77 — 26-9-'77)

21/147 Westerschelde. — Oost-uitloop Gat van Ossensisse. Naam en betoning gewijzigd.

- Op \pm 51°24'.5N — 4°00'.0E de naam „Gat van Ossensisse" wijzigen in „Schaar van Ossensisse".
- Op \pm 51°24'.6N — 3°58'.0E schrappen het topteken (kegel) van spitse ton GvO 9.
- Op \pm 51°25'.0N — 3°58'.2E de lichtboei OH-GvO vernoemen in „OH-SvO".
- Tussen (i) \pm 51°25'.N — 3°58'.4E en (ii) \pm 51°24'.3N — 4°01'.3E de spitse tonnen GvO 11 t/m GvO 19 vernoemen en vernummeren in resp. „SvO 1", „SvO 3", enz t/m „SvO 11", en de stompe tonnen GvO 10 t/m GvO 20 in resp. „SvO 2" t/m „SvO 12". Bovendien de spitse ton SvO 1 voorzien van een kegel en de stompe ton SvO 6 van een stomp topteken.
- Op \pm 51°24'.5N — 4°01'.7E de lichtboei ZG-GvO vernoemen in „ZG-SvO".

(Zie Belg. krtn. „104/09" en „104/10" en Lichtenlijst 1977 — Nos 640 en 664).

(Ned. B.a.Z. 3071 — H. 62437)

ERRATUM

In B.a.Z. 20 van 6 oktober 1977, blz. 4 — 6e alinea, sub 1973-19/142 lees: wrakboei in plaats van wraklichtboei.

HET FONDS VOOR KOOPVAARDIJ EN VISSERSVLOOT VERHOOGD

Onze lezers weten dat, ingevolge de wet van 23 oogst 1948 met het oog op de instandhouding van de koopvaardij en visserijvloot, een fonds voor het kopen en bouwen van koopvaardij- en visserij-schepen werd voorzien.

De kabinetsraad van 7 oktober heeft, gezien de toestand, de werkloosheid en de noodzakelijkheid onze vloot in stand te houden, zijn instemming betuigd met een ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 23 oogst 1948, strekkend tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij en de visserijvloot en houdende te dien einde van een fonds voor het uitreden en aanbouwen van zeeschepen.

Het doel van het ontwerp is het

maximumbedrag van de waarborgen te brengen van 12 tot 18 miljard frank en het maximumbedrag voor de dotaties aan het fonds voor het uitreden en aanbouwen van zeeschepen op te trekken van 14 tot 23 miljard fr.

Het doel van deze beslissing is waarschijnlijk gelegen in het feit dat zeer hoge kredieten gevraagd werden voor de bouw in de koopvaardij.

Wie zegt er ons dat, mits speciale voorwaarden ook de visserij er niet zou aan denken om aan 't bouwen te gaan, maar dan de bouw van eenvoudige schepen voor kust- en middenslagvisserij, waarin nog veel toekomst gelegen is, wat men er ook over denke!

In de Dwarsstraat, nevens de poort van het magazijn van wijlen Pietje Boels (Pietje Koekestutte) woonde de Wed. Termote en later Omer Vandenbossche, zoon van de Knorredrager uit de kerke; daarnaast op de hoek Frans Vantorre (Fryns) die lange tijd stuurman was op schuiten van reder Henri Debra; Fryns was ook leraar in de praktijk voor visnetten te maken en te vermaken aan de vrije vissersschool. Fryns was ook een harde duivenliefhebber en pijpenroker; hij is meer dan 103 jaar geworden en de gemeenteoverheid heeft een straat naar zijn naam vernoemd. Naast de schrijnwerkerij van aannemer Albin Janssens was het meester puppe Walgraeve bij wie vele jonge Heistenaars piano-tokkelen hebben geleerd. Daartegenover woonde de strandwerkenopzichter Engel Dejonghe.

Aan de overkant van de straat, rechtover het stadswaterpompje, dat het hele kwartier te dien tijde van water voorzag, woonde de kolenhandelaar Kwinten Brouckaert met naast hem Miel Van Cents (Emile Ackx) dan de grote familie Dewaele (Braems) en Medard Dijssers. Meester Constant Ackx en later Leentje het Bultje (Heinderson) woonden ernaast. In het midden van de reke was de gemeentelijke bergplaats en het «Alouistje» (nu zegt men de bak); zo komen wij bij Cissen de Smid, die met Pharilde van de Gardens getrouwd was, met daarnaast Pietje 't Zwintje (Vantorre); dan Mon Daveloose (zoon van de Kraaie uit de molenhoek) en als laatste de loods Vilain van Oostendse afkomst.

In de Dwarstraat waren er te dien tijde de volgende Herbergen: Fryns, Dejonghe, Miel van Cents, Braems, Pietje 't Zintje en Daveloose. Dit betekent 6 cafees van de 11 huizen.

In de Brouwerstraat was er aan de ene kant de werkplaats van Dogimont, de steenkapper en aan de andere kant de beenhouwerij van Cissen Wintein, waarvan de schoolkinderen zongen «Cissen Metein zat in de trein, parlez-vous en hij lei zen sauciesen in de basein, enz. verder «De velomaker Willeput» en aannemer Janssens waren de ander inwoners van die kleine straat.

De Garnaalstraat was al niet meer bewoond; aan d'ene kant de ijspuit en Jules Demunter - Decuyper, kieken en konijnhandelaar en aan de andere kant Pee van Jaantjes.

De Visserstraat was wat beter en meer bewoond: nevens bakker Pol

Heist uit onze kinderjaren 7

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.

Dhauw hadden wij Fons Reubens, de plakker, Jan Vandierendonck (Jan de Rosten), de danszaal Thiel, vader en moeder Klodde (Vantorre), lange Liete (Dewaele) en de broers Coudeville. Aan de andere zijde Leitje de badkarhouder, Charles van Kobakkers met Steftje Naantje, de koolmarchands Wanne Pauw (Aerts). Boes en Leitje Dewitte Henri Couhijdsder (Henri van Martjes) en in het garretje Wed. Demunter.

De Nieuwstraat — thans de Guido Gezellestraat — had als inwoners Schoolmeester Jules Nollet (je buik is vet), Hector Despiegelaere, Roosje Scheemaecker (Devent), Goetjes (Hoste) hoveniers, Kalus van Pol Musschens (Vantorre Frans) en Sanne Blink. De rest van de straat was land of weide waarin later de staande liberale pers heeft gestaan.

LEITJE

Leitje uit de Vissersstraat, ja dat was een klein, rap wijvetje. Zij was getrouwd met Boes met de grote grijze knevel en lange baard. Zij woonde in het visserskwartier, het vroegere schuldhof en baarde drie flinke dochters: Germaine de oudste, Gabrielle de tweede en Godelieve van het kroom la glace karretje was de 3e. Leitje Dewitte was zoals gezegd een braaf wijvetje met vele gaven en bijzondere krachten van bovennatuurlijke aard. Als wij kleine, jeugdige meisjes of jongens niet al te braaf waren of d'een of d'andere letsel hadden, ging ons moeder door het bijgeloof van toen, naar Leitje Dewitte om ons te belesen. Ik herinner mij nog zeer goed, ik moest dan een jaar of 8 geweest zijn, dat ik op mijn linker oog een parel kreeg (wat dat juist was weet ik niet meer, maar in elk geval ik moest door mijn goede moeder naar Leitje Dewitte). En

Leitje deed mij stilletjes en braaf op 'n stoel zitten; het was in de voorplaats (nu zou men salon zeggen), nam haar trouwring van haar vinger, legde die op mijn linkeroog en begon allerlei onverstaanbare dingen, naar het schijnt uit het evangelie te prevelen. Al wat ik hoorde was «Johannes de Doper» en «Amen». Ik moest een onze Vader en een Wees-gegroetje bidden, de meegegeven frank afgeven aan Leitje, braafjes naar huis gaan en als de perel niet weg was de volgende dag terugkeren. Dat heb ik een week lang gedaan totdat mijn oog helemaal dicht was met kasten. Mijn vader kon het niet meer verdragen, zei dat het verloren geld was en stom bijgeloof. Hij nam mij mede naar Dokter Leclercq. Die dokter deed wat witte poeder tussen mijn oogleden en een paar dagen nadien zonder lezen of bidden, was de gezegde perel — het was verdikke een zwienepuste, weg voor altijd.

ENKELE LAPNAMEN

Schuiffelet = Vandenbriele; De Preute = Vandepitte; Constant Blaas = Malfait; Slekke = Dobblaere; Jetje Zeke = Desmidt; den Dullen = Desmidt; Pol van Slieloots = Desmidt; Bubbels = Desmidt; Jan Troen = Vandierendonck; Gutepa = Vantorre Aug.; Harrietje Klakke = Vantorre; Klodde = Vantorre; Henri Korenare = Vantorre; Loten Hond = Savels Louis; Kraks = Savels; Klakke den agent = Kamiel Morbee; Bas = Vantorre; Peerdeman = Vantorre.

Om de volledige lijst van de gelapte namen te kunnen opmaken doen wij met aandrang een oproep tot meester Karel Ackx, die van huize uit zeer begaan is met de visserijmiddens en tevens door zijn vroeger beroepsbezigheden uiterst nauw verbonden was met de Heistse bevolking van nu en straks.



Vanuit het rustoord Godtschalck brengen zes Heistse zeemannen een groet aan hun geliefd Heist. Het zijn: Staf van Natte Biels, Kalus van Pol Musschens, Tjeppen van Scharretjes, Henri Blomme, Pee van Koengels en Miel van Scharretjes.

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)

ONGEVALLEN OP ZEE

De O.18 van Mw De Vos, moest met motordefect door de O.111 naar de haven van Oostende opgesleept worden.

De O.101 van Gilbert Viaene was ter visserij toen de stuurboordboel vast sloeg aan een onbekend voorwerp. Er werd gemaneuvreerd om de boel los te krijgen, wat geschiedde. Men moest de haven van Oostende aandoen, vaststellend dat een flexible van de topas beschadigd was tengevolge van de krachtontwikkeling tijdens het bergen van het vastgeslagen net.

De O.116 en de O.142 visten in span, toen deze laatste de korre in het schroef kreeg. Pogingen om dit los te krijgen, hielpen niet zodat de O.142 naar de Oostendse haven diende gesleept.

Tijdens het opwinden van zijn bok om naar zee te gaan, vermeldde de Z.462 het bakboordlicht van de Z.581, die er nevens lag.

Tijdens de visserij sloeg de visboel van de Z.582 toebehorend aan Decloedt Gustaaf vast aan een onder water zittend wrak.

Door de hevige ruk werd de vislier gebroken.

GOUDEN MEDAILLE VOOR OOSTENDSE VISHANDEL

Op het 48e Voedingssalon te Brussel werd de Oostendse vishandel «De Voorzorg - Verbanck pvba» gevestigd aan de vismijn 38 bedacht met de gouden medaille voor de prachtige presentatie en de superkwaliteit van de aangeboden visprodukten. Wij dachten dat dergelijke prestatie zeer zeker het vermelden waard is omdat aldus bijgedragen wordt aan het opvijzelen van het visverbruik in ons land. Vandaar onze gemeente gelukwensen.

— R.B.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Vrijdag en maandag een behoorlijke visaanvoer op de Oostendse markt. De beide andere dagen, dinsdag en woensdag, was het echter armoe troef. Deze week weer zeer veel kleine gul op de markt. De prijs hiervoor is momenteel zeer sterk gedaald zodat vooral de opbrengsten van de Westschepen lager uitvallen dan verwacht. Het waren trouwens vooral Westschepen die aan de afslag waren deze week. Kleine gul was er dan ook meer dan genoeg.

Ook van IJsland werd heel wat vis gebracht, rode zeebaars en blauw leng in het bijzonder. Rode zeebaars die het grootste deel van de IJslandse vangsten uitmaakte, maakte een prijsbuteling van 36 F verleden week naar 23 F op het einde van de maandagmarkt van deze week. Blauwe leng is ook minder duur geweest dan de voorbije week weken en viel terug van 52 naar 36 F. Schelvis was erg schaars van IJsland en dat heeft dan zijn weer-

slag gehad op de prijs van de door de Monkey Bankers aangevoerde schelvissoorten. Die noteerden inderdaad tussen 45 en 60 F (grote) en van 28 naar 42 F voor midden-sorteringen. Voor totten is er momenteel duidelijk minder belangstelling want die zakten naar het minimumpeil. Ook wijting geraakte niet allemaal verkocht en werd verwezen naar de dierenvoeding.

Voor de schepen die van de West kwamen was het een minder geslaagde week. De vangsten blijven wel redelijk ruim. De grote partijen kleine gul krijgen echter geen te beste prijzen meer en vielen onder de 20 F het kg. Grote gul blijft duur en kon zelfs nog tot 50 F noteren op de maandagmarkt die nog steeds de dag blijft waar de beste prijzen betaald werden.

Met de Kanaalvangsten was het ook dat niet. Veel minder tong dan verwacht, gelukkig een paar niet verwachte schepen die samen voor zowat 4.600 kg zorgden, het grootste gedeelte kleine sortering. Kleine tong blijft veruit de goedkoopste sortering, dit wegens een grote aanvoer ervan in Nederland. Hier lag de prijs tussen 110 en 120 F voor kleine tong en tussen 93 en 100 F voor heel-kleine sortering. De mid-densoorten kregen tussen 150 en 180 F en lappen bleven de duurste met tot 195 F het kg. Tarbot bleef tussen 145 en 245 F noteren en voor staartvis lag de prijs tussen 110 en 150 F.

De garnaalschepen brengen steeds kleinere vangsten in de afslag. De gullen blijven voor die mensen een plaag die de garnaalstand fel doet inkrimpen. Vandaar minder aanvoer en stijgende prijzen die dinsdag opliepen tot 106 F.

OOSTENDE

DOVER/FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 23 tot 29 oktober 1977.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Alle dagen te 7.35 10.05 14.40.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 8.15 20.15.

Op 23 oktober 1977 bijkomende afvaart te 23.15.

Op 24, 25, 26, 27 en 28 oktober 77 bijkomende afvaarten te 2.15 en 23.15.

Op 29 oktober 1977 bijkomende afvaart te 2.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Alle dagen te 1.30 19.30.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Alle dagen te 11.40 15.45 19.05.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 0.20 12.20.

Op 24, 25, 26, 27, 28 en 29 oktober 1977 bijkomende afvaarten te 3.20 6.20.

Afvaarten uit Folkestone :

Alle dagen te 19.00.

Op 23 oktober 1977 bijkomende afvaart te 1.05.

Op 24, 25, 26, 27, 28 en 19 oktober 1977 bijkomende afvaart te 0.05.

OOSTENDE

VRIJDAG 14 OKTOBER 1977

NOORDZEE			
Z.209-Z.509	14	750	755.198
MONKEY BANK			
O.135	14	450	497.778
WEST			
O.306	10	420	360.982
Z.38	9	295	273.320
Z.183	9	120	206.561

MAANDAG 17 OKTOBER 1977

IJSLAND			
O.81	17	1030	1.458.089
O.317	17	1230	1.769.044
O.334	18	660	966.325
MONKEY BANK			
O.232	13	420	560.460
WEST			
O.229	8	290	315.480
N.736	8	100	106.120
N.41	10	300	291.350
O.35	9	220	228.480
O.309	19	340	285.766
Z.62	10	220	195.564
N.579	12	60	2800
KUST			
O.127-O.303	2	160	158.580
N.719	6	250	276.300

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 21 OKTOBER 1977

IJSLAND : O.129 (450 m., t.t.z. 80 rode zeebaars, 100 kools, 50 schelvis en totten, 70 kab-gul, 80 leng, 50 schotse schol en hondstong, 20 varia).

KANAAL : N.705 (135 m., 3.000 tong).

O.198 (160 m., 2.800 tong).

WEST : O.275 (250 m.).

N.408 (700 tong).

MAANDAG 24 OKTOBER 1977

IJSLAND : O.216 (850 m., t.t.z. 450 rode zeebaars, 150 bl. leng, 80 kab-gul, 150 kools, 20 varia).

O.318 (700 m., t.t.z. 100 kools, 300 rode zeebaars, 200 bl. leng, 80 kab-gul, 20 varia).

KANAAL : Z.499.

MONKEY BANK : O.26, N.706, Z.577, O.274, O.206.

WEST : O.282, N.45, O.279, N.3.

KUST : O.127/O.303.

NOORD : O.285.

DINSDAG 25 OKTOBER 1977

MONKEY BANK : O.134.

WEST : N.40, N.720, N.708.

WOENSDAG 26 OKTOBER 1977

KANAAL : Z.502 (vermoedelijk).

WEST : N.736.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabrieek
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)

25 JAAR PRIESTER EN 15 JAAR AALMOEZENIER

Het is op zaterdag 29 oktober dat het 25 jaar is dat de E.H. J. Corneillie tot priester werd gewijd en sedert 15 jaar is hij almoezenier van de visserij.

Te 17 uur heeft een dankmis plaats in de St Petrus en Paulus kerk en daarna een gezellig avondmaal in de feestzaal van het VTI, Duivenhokstraat.

Geen bloemen noch geschenken worden aanvaard.

Alleen mogen geldelijke storting-gedane worden voor de missies.

De E.H. Corneillie is op 17 december 1927 te Roeselare geboren, waar hij aan het college studeerde en tot priester gewijd werd op 20 december 1952. Van 1954 tot 1962 was hij leraar aan het OLV College te Oostende om achteraf almoezenier te worden van de visserij en directeur van de Vrije Visserij-school Paster Pype, directie welke hij nog waarneemt.

Hij is langs gans de kust als de almoezenier van de visserij gekend en er steeds bij om in wel en wee zijn diensten aan te bieden.

Ter gelegenheid van deze viering wensen we hem hartelijk geluk en zijn we overtuigd dat hij de gemeenschap nog veel diensten zal kunnen bewijzen. PV

GROTER MOSSSELVERBRUIK IN BELGIË

België dat vooral zijn mosselen uit Nederland betreft, de eigen produktie is immers te verwaarlozen, heeft van bij de opening van het mosselseizoen tot 1 oktober, 100.000 ton uit Nederland betrokken tegenover 87.000 ton in de overeenstemmende periode in 1976. De kwaliteit van de mosselen is dit jaar uitzonderlijk goed en de mosselen worden dan ook graag afgenomen, zodanig dat wij ons toch aan een groter verschil met vorig jaar verwachten hadden.

Ook de basisprijs van de mosselen is dit jaar minder hoog dan het vorig jaar, maar dit prijsverschil zal zich in de handel wel niet doorgedrukt hebben. Het is nu eenmaal zo dat de handel niet graag terugkomt op een prijs ook al wordt het produkt goedkoper aangeboden. Behalve van zeer goede kwaliteit zijn de mosselen dit jaar ook gaver en gezonder van uitzicht.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

14-10	6	101.750	2.260.828			
17-10	14	266.800	7.455.106			
18-10	2	42.610	1.445.211			
19-10	2	20.484	746.142			
	24	431.644	11.907.287			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

13-10	11	904	67.931	70,—	88,—	
14-10	9	931	71.233	70,—	83,—	
15-10	10	739	66.579	78,—	96,—	
17-10	8	872	77.526	81,—	96,—	
18-10	11	902	83.491	83,—	106,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

14-10	4	8.676	141.529			
15-10	1	166	2.230			
17-10	7	23.991	563.292			
19-10	2	12.384	212.504			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

13-10	2	260	19.363	71,—	78,—	
14-10	4	480	33.021	63,—	76,—	
15-10	1	187	15.032	78,—	82,—	
17-10	1	188	14.288	76,—	76,—	
18-10	3	356	27.948	73,—	83,—	
19-10	3	265	23.100	83,—	90,—	

KORTE BERICHTEN

Engeland

EEN REKORDPRIJS TE FLEETWOOD DIE MEN GRAAG TE OOSTENDE ZOU BETALEN

In Fleetwood werd de hoogste prijs betaald welke men zich kan herinneren, voor een heilbot van eventjes 149 kg. Het beestje zelf is niet het rekord in gewicht, maar wel de bekomen prijs. Er werd hiervoor 175 pond betaald hetgeen neerkomt op zowat 11 duizend frank of per kg uitgedrukt 73 B. F. Niettegenstaande beestjes van dergelijk gewicht minder in prijs gaan dan de kleinere stuks, menen we toch dat in de Oostendse afslag zeker graag 74 F het kg zou gegeven worden en dat het Fleetwood-rekord nog geen Oostends rekord is.

BRITS SUKSES VOOR GEROOKTE MAKREEL OP HET LONDENS FESTIVAL!

Op het diepvriesproduktenfestival onlangs te Londen gehouden werd men getroffen door het sukses van de onder alle vormen gerookte makreel, als geheel, onder kipperworm, als filet, enz... De firmas die gewoonlijk met haringprodukten uitpakten hadden een inspanning ge-

leverd om met makreel voor de dag te komen en dan in bijzondere verzorgde vorm. Het is deze firma's goed bekomen want aan zoveel meeval heeft men zelf nooit durven denken. Men heeft dan ook onmiddellijk gedacht dat het tenslotte zaak is van de rokersbedrijven en de handel zelf om de bevolking naar bepaalde eetgewoonten te leiden. Mocht men inderdaad de makreel zodanig aanbieden dat deze meer in de smaak begint te vallen van het doorsnee publiek, dan zou een nieuwe bron van inkomsten gevonden zijn voor de handel en voor de visser. Inderdaad bestaat er doorgaans voor makreel weinig interesse en hieruit volgen dan ook maar opvangprijzen en verwijzing naar de vismeelfabrieken. Anderzijds zou het harinkje wat meer respect gegund worden en een beter leven.

Een propaganda voor gerookte of gestoomde makreel zou zeker ook bij ons sukses hebben.

Maar waar blijft de propaganda-commissie?

Sedert deze te Brussel gevestigd is en weg van de Rederscentrale, is ze met de financiële steun van meer dan één miljoen van de staat enz., in slaap gevallen.

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.

NIEUWPOORT

N.590	31.892
N.470	31.892
N.788	31.892
N.172	31.892
N.498	4.556
N.349	6.941

Spanvisserij bedreven door twee koppels. Wat nu als een unicum mag bestempeld worden, en dit gebeurt zeker maar éénmaal in 100 jaar, beide vaartuigen hadden dezelfde besomming tot op de F na! De gullen werden verkocht van 2800 F tot 2400 F de benne voor de «uitleggers». Voorkleine van 950 à 1000 F, de minis 700 F. Wijting was goedkoop: grote 880 F, kleine moesten opgevangen worden. Enkele bennen makreel werden gekocht aan 500 F de benne. Weinig platvis die van 40 à 50 F kreeg, de visjes slechts 850 F. Grote zandschullen 1200, kleine 600 F en dat was het dan!

MAANDAG 17 OKTOBER 1977

N.738	77.188
N.715	94.412
+ RC	1.284
N.345	100.335
+ RC	4.087
Z.12	187.750
+ RC	832
N.590	26.460
+ RC	938
N.470	26.460
+ RC	938
N.172	22.065
+ RC	978
N.788	22.065
+ RC	9778
N.498	6.103

De maandag stonden er 23.884 kg vis op de markt. Drie vangsten van de West en twee vangsten van gullevisers. De Z.12 zorgde voor koopjes tarbot, griet en voor 700 kg tongen. Anders was het grootste stuk van de vangsten kleine gulsoorten en wijting. De tarbot werd heel duur verkocht, van 180 à 260 F de kg. Grieten van 85 à 148 F. De tongen kregen 180 F voor de grootste, de 2de 208, de 3de 200, de 4de 183, de 5de 140 en voor de kleine tong werd 120 à 127 F de kg gegeven. Alle andere vissoorten kregen prijzen langs de lage kant. Kabeljauw 2.600 F, de grote gullen van 2.400 à 1.900 F. De «filé» of voorkleine gullen werden slechts gekocht aan 720 à 820 F. De minis werden wel verkocht maar slechts de opvangprijs. Grote wijting rond de 900 F. Kleine: opvangprijs tot 710 F de benne! Rogsoorten kregen nog een schappelijke prijs, maar ieder vaartuig had slechts enkele halve bennen! Platvis was er praktisch niet! Tongen kreeg voor de grootste soort 75, de middenslag 55 en de kleinste van 14 à 20 F. Speerhaaien waren er nu eenmaal niet. De grote zandhaaien waren nog in trek, rond de 1.300 F de benne, de middenslaghaaien 500 F. Zandschullen kregen in het begin van de markt 1.300 F en voor de kleine 750 F, deze soort kreeg voor het laatst van de markt ook een geweldige inzinking.

Dus, als samenvatting, kunnen we spijtig genoeg deze maandagmarkt bestempelen als: goed voor rare vis en tongen en lage prijzen voor alle andere soorten. Het eindcijfer was 562.838 F.

WOENSDAG 19 OKTOBER 1977

N.788	55.803
+ RC	10.647
N.172	55.803
+ RC	10.647

N.470	44.486
+ RC	10.346
N.590	44.486
+ RC	10.346

Twee spanvisers die samen 12.000 kg vis konden op de markt zetten.

Kabeljauw en grote gullen werden verkocht van 2.600 à 2.100 F. De voorkleine gullen van 940 à 1.000 F de benne. De kleinste soort of minis kregen 650 F. Grote wijting van 800 à 900 F. Kleine wijting moest opgevangen worden. Zandschullen 30 F de kg. Makreel was niet in trek: enkele bennen konden verkocht worden aan 500 F en de rest (5) moesten opgevangen worden, niettegenstaande deze makreel van «extra» kwaliteit was.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 13 OKTOBER 1977

KUSU				
Z.108	100	25	4	89.790
Z.462	800	65	9	317.155
Z.592	800	95	10	258.061
Z.596	500	40	5	118.671
KANAAL				
O.313	3000	270	16	832.042
WEST				
Z.510	900	40	10	342.977
KREEFTENPUT				
Z.516	—	160	12	361.090
Z.599	—	80	11	193.093
				2.51.879

VRIJDAG 14 OKTOBER 1977

B.5	14.450
B.331	484.988
Z.533	284.900
Z.99	621.866
Z.481	38.833
Z.554-Z.538	142.960
Z.468-Z.601	196.910

MAANDAG 17 OKTOBER 1977

KUST				
Z.568	150	15	2	76.060
Z.431	1400	220	12	454.691
Z.600	—	85	10	256.342
Z.27	4000	500	14	1.208.555
Z.507	1500	80	11	355.047
Z.563	—	120	11	224.209
Z.126	3000	—	14	854.713
Z.424	200	300	10	389.311
Z.505	700	40	7	190.200
NOORD				
Z.571	2500	300	12	1.050.463
WEST				
Z.580	1200	60	11	257.969
Z.468-Z.601	—	—	—	115.902
Z.538-Z.554	—	—	—	135.068
Z.201-Z.560	—	—	—	215.160
				5.783.687

DINSDAG 18 OKTOBER 1977

KUST				
Z.537	1100	85	10	358.931
Z.405	1400	90	12	398.020
Z.321	1500	85	10	470.181
Z.481	—	20	1	34.670
GUL				
Z.201-Z.560	—	—	—	95.630
Z.468-Z.601	—	—	—	131.230
NOORD				
Z.484	300	300	12	601.710
				2.580.523

WOENSDAG 19 OKTOBER 1977

NOORD				
Z.418	500	350	10	539.618
Z.181	300	320	8	505.320
KUST				
Z.429	1400	65	11	351.936
Z.14	3500	300	10	675.740
Z.570	400	45	6	167.670
GUL				
Z.538-Z.554	—	—	—	176.618
KANAAL				
Z.200	2500	250	16	665.060

	17-10-1977
Schelvis grote	37,40
Schelvis midden	29,60
Schelvis klein	23,20
Kabeljauw	44,60-49,-
Gul	36,20-39,40
Wijting	46,60-65,40
Schaat	25,80-26,40
Zeebaars	29,-38,60
Leng	26,20-39,20
Sehartong	115 -170
Hellbot	29,40-34,80
Koolvis	
Hondstong	
Zeewolf	
Staart	

Tong- en pladijsprijzen

TONG	Oostende		
	17-10-1977	18-10-1977	19-10-1977
Lappen	183 -185	186 -194	
Grote	164 -166	169 -174	
3/4	179 -186	179 -182	
Blok	168 -173	178 -181	
Voor-kleine	150 -156	159 -170	
Kleine	109 -121	113 -123	
Slips			

Zeebrugge			
Grote	195 -201	199 -202	197 -200
Blok	174 -179	178 -179	176 -185
Fruut	169 -178	175 -181	174 -178
Schone kleine	156 -165	156 -165	145 -156
Kleine	120 -125	122 -124	114 -121
Tout petit	99,-105	104 -106	104 -108
Slips	92,-95,-	98,-103	95,-98,-

Nieuwpoort			
Tong I	180		
Tong II	208		
Tong III	200		
Tong IV	183		
Tong V	140		
Kleine	124		

PLADIJS	Oostende		
	17-10-1977	18-10-1977	19-10-1977
Grote		32,-35,40	
Grote iek		30,40-31,80	32,80,-
Kleine iek		22,80-23,40	23,80,-
Derde slag		21,-22,40	20,80,-
Platjes		16,60,-	

Zeebrugge			
I	32,-36,-	30,-35,-	31,-33,-
II	28,-32,-	24,-26,-	24,-26,-
III	20,-24,-	20,-23,-	19,-21,-
IV	16,-18,-	16,-18,-	16,-17,-
V			

Nieuwpoort			
Moelen			
Grote pladijs	34,-		50,-
Drielingen	40,-		50,-
Platjes	30,-		50,-

KORTE BERICHTEN

EERSTE GROTE BRITSE MAKREELLANDINGEN

De eerste landingen van de grote treilers op makreel kwamen verleden week te Plymouth binnen. Deze eerste grote landingen werden met des te meer belangstelling tegemoet gezien in verband met het regeringsregiment die de makreelvisserij voor industriële doeleinden verbiedt. Hierin heerste nog al wat wat verwarring omdat men dacht dat er geen makreel meer naar de vismeelfabrieken mag gaan. De zin van het regeringsbesluit houdt geen verbod in dat makreel naar de vismeelfabrieken mag gaan, maar eist dat de binnengebrachte makreel voor consumptie moet aangevoerd worden. Dat wil zeggen, dat de makreel in kisten dient aangebracht en afgeijsd zodanig, dat ze voor consumptie geschikt is. Men mag de makreel dus niet meer aanvoeren in vrac, dus niet meer zonder verzorging in de ruimen gestouwd en dan met pompen in vrachtwagens gelost. De makreel moet verzorgd aangevoerd worden voor menselijk verbruik geschikt. De vismeelfabrieken mogen in de afslag eveneens kopen nevens de andere kopers. Dit zal natuurlijk slechts gebeuren wanneer de markt voor consumptiedoel-einden oververzadigd is. De vismeel fabrieken zullen zich dus kunnen blijven bevoorraden in makreel, maar de regering heeft met zijn besluit dit bereikt, dat er een zekere rem gelegd wordt op de makreelvangst. Dit belet natuurlijk de vangst. De verzorgde aanvoer, geschikt voor consumptie belet natuurlijk de aanvoer van uitzonderlijke hoeveelheden omdat men aan boord van de grote treilers dergelijke hoeveelheden niet kan opbergen en verzorgen en geschikt voor menselijk verbruik in de afslag zetten.

Dit heeft echter de treiler „Quo-

Vadis" uit Aberdeen, niet belet in de eerste vangstweek ruim 800 ton makreel aan land te brengen. De verbruikersmarkt kon deze hoeveelheid niet opnemen en het grootste gedeelte, namelijk voor een waarde van om de 2 miljoen fr werd naar Frankrijk uitgevoerd. Een gedeelte ging naar de vismeelfabrieken, tot grote verbazing van heel wat vissers die dachten dat dit niet meer mocht en men het overschot, dat niet voor verbruik kon verkocht worden, terug in zee moest gaan werpen ! Integendeel verklaarde 'n regeringswoordvoerder, dat de niet voor consumptie opgenomen makreel, best naar de vismeelfabrieken zou gaan.

Ondertussen kwamen de grote diepzee treilers Boston Beverley, Lorenzo en Benvolio naar de Engelse kust van Cornwall om de makreelvangst te beoefenen. De grote Schotse seine-treilers „Chris Andra" en de „Setti-Mari", twee 44-meters, die verleden seizoen reeds de topaanvoerders waren, worden ook ieder ogenblik te Plymouth verwacht. De „Boston Beverley" zette ondertussen reeds 50 ton makreel in de markt van zijn eerste uitvaart. Deze vangst werd naar Boulogne verkocht. Voor dergelijke diepzee treiler is deze vangst toch eerder aan de kleine kant. Er dient echter wel gezegd, dat het de eerste reis is van dergelijk schip op de makreel en dat men waarschijnlijk wel nog iets te leren heeft aan boord.

Plymouth, voornaamste aanvoerhaven voor de Britse makreel, zal intussen weer een levendige bedrijvigheid gaan kennen. Verleden seizoen moest men de makreel in bakken langs de kade opslaan omdat de vismeelfabrieken de grote aanvoer niet aankonden. De makreel lag er half te rotten vooraleer ze kon verwerkt worden, hetgeen aanleiding gaf vanwege de kadebewoners tot heel wat protesten. Gezien het remmend regeringsbesluit, dat men enigszins als een beschermingsmaatregel tegen overbevissing aanziet, zal het waarschijnlijk niet zo een vaart lopen als het voorgaand makreelseizoen.

Noorwegen

VOOR DEURSTAANDE OVEREENKOMST E.E.G. - NOORWEGEN ?

Naar we vernamen zou een visserij-overeenkomst tussen de EEG en Noorwegen binnenkort ondertekend worden. De grote trekken van deze overeenkomst staan reeds op papier.

In een gebied ten zuiden van de 62° zouden 150 vergunningen door Noorwegen uitgereikt worden aan EEG-vaartuigen, waarvan de meeste echter naar Schotse vissers zouden gaan. Nochtans zou Noorwegen niet geneigd zijn meer dan 20 duizend ton vis toe te kennen. Noorwegen wenst dat de overeenkomst zo spoedig mogelijk ondertekend worden, zodat zouden de Noren overwegen hun visserijlimieten te verbieden voor de EEG-vissersvaartuigen.

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.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	17-10-1977	17-10-1977	17-10-1977	17-10-1977	18-10-1977	18-10-1977	18-10-1977	18-10-1977	19-10-1977	19-10-1977	19-10-1977	19-10-1977	19-10-1977	19-10-1977
Tarbot . groot (123)	191	—	253	-275	221	-248	260	—	—	—	218	-270	260	—
middel (123)	155	—	159	-189	172	-185	149	-162	—	—	127	-165	180	-200
Klein (123)	—	—	96	-105	142	—	100	—	—	—	62	-115	120	—
Griet : groot (123)	—	—	110	-124	129	—	102	-110	—	—	104	-114	85	-148
middel (123)	—	—	95	-104	89	—	71	-87	—	—	60	-83	—	—
Klein (123)	—	—	76	-92	—	—	40	—	—	—	43	-57	—	—
Schelvis : groot	53	-58,60	—	—	51,80-55	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	33	-49	—	—	25,60-35	—	—	—	32	—	—	—	—	—
Klein	17,40-25,40	—	—	—	13,60-17	—	—	—	14	-17	—	—	—	—
Heek : groot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	43,80-65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	—	—	—	—	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (I)	40	-56,40	—	—	—	—	—	—	41	-62,80	—	—	—	—
Keilrog (123)	73,40	—	66	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (23)	—	—	61	-64	—	—	60	-62	—	—	60	-64	60	—
Tilten (23)	—	—	60	-64	—	—	60	—	—	—	53	-60	40	—
Scherpstaart (23)	—	—	62	-65	—	—	55	-59	—	—	55	-65	50	—
Halve mans (23)	—	—	33	-35	—	—	41	-43	—	—	35	-41	30	—
Teelt (2)	—	—	36	-40	—	—	39	-42	—	—	37	-40	—	—
Katrog (2)	—	—	8	—	—	—	12	—	—	—	8	-14	—	—
Kabeljauw	43	-58	53	—	47,40-44	—	—	—	46,40	—	43	—	52	—
Gul (groot)	17	-50,20	38	-44	17	-43,60	45	—	18	-45,40	40	-43	30	-45
Gul (middel)	—	—	33	-39	—	—	34	-40	—	—	36	-40	—	—
Gul (klein)	—	—	31	-34	—	—	30	-34	—	—	30	-32	—	—
Hozemondhamme	—	—	—	—	113	-149	—	—	—	—	—	—	—	—
Wijting : groot	13	-29,40	19	—	14,60-22	—	22	-26	10	-21	15	-21	18	—
Klei n	—	—	13	—	—	—	13	-15	—	—	13	-14	13	—
Schar	13	-18,60	16	—	—	—	14	-16	—	—	13	—	14	-30
Stenschol	25	-90	85	—	10,40-86	—	82	-85	19	-81	84	-86	—	—
Zeehaal	21,80-23,40	—	20	-22	—	—	26	—	23,80-25,40	—	23	—	11	-25
Hondshaal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Doornhaal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekreeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenholk	—	—	—	—	11	—	—	—	8	—	—	—	—	—
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeewolf	—	—	—	—	40	-50,80	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	45	-50,60	—	—	44,20-51,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	33	-59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeduivel	—	—	—	—	—	—	100	-150	—	—	—	—	—	—
Schotse schol	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehond	—	—	12	—	—	—	14	—	—	—	9	-10	30	—
Bot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rode Poon (roobaard)	33	-40,80	20	—	—	—	12	—	20	-26	26	—	25	—
Grauwe Poon (knorh.)	6,80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—
Rode Knorhaan	38	-57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Posten	—	—	7	-12	—	—	10	—	—	—	9	—	—	—
Langoesten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

DE AANVOER VAN VIS IN IJMUIDEN

Door het prachtige najaarsweer waren het de kotters die vorige week te IJmuiden voor een wat regelmatig aanvoer zorgden. Na het maandagse gebeuren kwam aan de dinsdagmarkt de IJM 57 „Zeehaan” met een prachtige lading vanuit de noordelijke Noordzee. Ook deze lading getuigde weer van een prachtige verzorging. Dit werd nog eens extra opgepept doordat men de al lerkleinste koolvissoorten tot een diepvriesprodukt had verwerkt. De pakkers die aan de koolvis stonden hadden het erg moeilijk om nog een paar kisten koolvis vier uit deze totale partij koolvis te sorteren. Zodiende stonden er slechts een minimaal aantal bakken. Deze vielen, vanzelfsprekend, heel erg grof waar door de handel ook deze kleine koolvis wist te honoreren met ruim f70 of 1.050 fr per bak. De koolvis drie ging vlot van de hand voor een gemiddelde van f80,00 of 1200 fr per bak, terwijl de kisten van 125 kg verkocht werden voor een gemiddelde van f250,00 of 3750 fr. Naast zijn lading koolvis had men aan boord de meegevangen kleine schelvis in premiekistjes verpakt en die kwamen alzo prachtig verzorgd in de hallen. Ze werden graag gekocht voor ruim f50,00 of 750 fr kistje met een gemiddeld gewicht van 25 kg. De handel heeft hier goed mee kunnen werken omdat bij uitpakken bleek dat er een echte zeemanshand aan het sorteren was geweest en er nog heel veel schelvis drie in de schelvis vier gevonden werd. De grovere schelvissoorten werden allemaal graag gekocht voor ruim f100 of 1500 fr per bak. Slechts een enkele kist kabeljauw, gul en verder blankwerk was er maar buit gemaakt maar toch hielp dit alles mee om aan een totale besomming van ruim f105.000,00 of 1.500.000 fr te komen. Hierbij zijn niet geteld de pakken diepvries die gemaakt waren. Deze zijn niet gelost en wederom mee naar zee gegaan om bij een volgende gelegenheid gelost te worden. Het opstellen van het losmateriaal, zoals de lopende banden en al wat daar verder bij behoort kost evenveel voor het opstellen voor de lossing van 5000 pakken als voor 500 pakken.

Zoals gesteld, het waren de kotters die voor het overige de markt beheersten. Met de regelmaat van

de klok kwamen vooral de in span vissende kotters aan de markt. Het meest in het ooglopend waren de kotters UK 18 en 17. Dit span kon blijkbaar geen kwaad doen en was iedere dag present met de grootste partijen vis, waar dagelijks van f10.000 tot f25.000 voor besomd kon worden. Ook kwamen er regelmatig kotters binnen die nu op de kust aan het opereren zijn en midden in de week hun vrachtje even kwamen lossen. Eén van deze schepen, de KW 29, was aan de vrijdagmarkt present met bijna 600 bakken gul en wijting.

Aan de vrijdagmarkt verscheen de K W170 „Annie-Hillina” met een lading vanuit de noordelijke Noordzee. Ook dit schip had niet onverdienstelijk in de Noord kunnen vissen en had een goede 1000 bakken buit kunnen maken. Ook deze koolvis was beslist niet klein te noemen en was van een zeer goed gehalte. Naast de koolvis had het schip een leuke partij kleine schelvis en wijting alsmede wat meer kabeljauw en blankwerk dan verwacht mocht worden. De besomming van dit schip viel echter niet mee, want na telling kon er niet meer uit de bus komen dan bijna f70.000 of 1.050.000 fr.

De schepen die in de Galwaybaai onverstoord naar haring hebben gevist hebben hier niet onverdienstelijk kunnen vangen. Van de KW 141 is bekend dat dit schip verwacht kan worden met ruim 750 kantjes haring, eigen vangst. Ook de schepen van de rederij N. Parleviët zijn op de thuisvaart en zullen ook hun vrachtje wel vergaard hebben. De grootste eenheden hebben hun vangsterrein verlegd van de kleine makreelvangerij naar de Galwaybaai en hebben zich tot op heden niet laten horen. Vast staat dat er reeds een niet geringe hoeveelheid kleine makreel aan boord is zodat deze schepen hun reis zullen moeten beëindigen met een gedeelte lading.

Voor deze week waren er een drietal schepen vanuit de Noordelijke Noordzee verwacht. Bekend is dat de schepen in het begin van hun reis met heel veel slecht weer te kampen hebben gehad zodat over het tijdstip van binnenkomen nog met geen mogelijkheid iets is vast te stellen.

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 12 oktober werd aangevoerd : 208 kg tong; 9 kisten tarbot en griet; 1.737 kisten kabeljauw; 844 kisten wijting; 100 kisten schol; 179 kisten schar; 146 kisten makreel en 85 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 18,87; grote tong 15,38-15,12; grootmiddel tong 14,15-13,78; kleinmiddel tong 13,88-13,76; tong één 11,07-10,79; tong twee 9,01-8,50.

Per 40 kg.: tarbot 450-205; griet 154-137; kabeljauw één 146; kabeljauw twee 186-152; kabeljauw drie 170-140; kabeljauw vier 166-130; kabeljauw vijf 96-45; wijting drie 52-32,40; schar 67-34; makreel één 42; makreel twee 34-21,80; schol één 100; schol twee 114-112; schol drie 100-92; schol vier 82-46; rode poon twee 90-54; bot 22-19; horsmakreel 31-26.

De besommingen waren :

HD 16 f9.400; 67 f11.400; 94 f9.100; KW 137 f10.100; 149 f11.400; 152 f4.600; 206 f5.300; 226 f8.300; SCH 36 f5.900; UK 17 en 18 f21.400; 23 f4.100; 48 en 78 f9.150; 200 f1.770; 234 f2.020; YE 25 en VD 20 f15.600; IJM 18 f4.100; 25 f1.580; 27 f2.900; verder waren er 4 Texelaars met f45.000 aan besommingen.

Aan de donderdagmarkt van 13 oktober werd aangevoerd : 1.520 kg tong; 14 kisten tarbot en griet; 774 kisten kabeljauw; 200 kisten wijting; 179 kisten schol; 75 kisten schar; 54 kisten makreel en 26 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 18,77; grote tong 15,39-15,28; grootmiddel tong 14,47-14,18; kleinmiddel tong 12,93-12,29; tong één 9,21-9,05; tong twee 8,21-7,93.

Per 40 kg.: tarbot 538-210; griet 254-160; kabeljauw één 180; kabeljauw twee 184-166; kabeljauw drie 194-150; kabeljauw vier 152-150; kabeljauw vijf 110-45; schol één 120; schol twee 114-104; schol drie 98-70; schol vier 90-51; wijting drie 78-17; makreel één 53; makreel twee 42-22; schar 84-39; bot 21-10; horsmakreel 42; rode poon twee 76-62.

De besommingen waren :

KW 206 f1.550; IJM 209 f9.380; 18 f1.400; 27 f2.240; SCH 36 f3.050; UK 17 en 18 f17.600; 48 en 78 f13.940; 200 f1.115; 234 f1.110; verder 1 schip uit Goederede en 4 uit Texel met tezamen aan besomming f47.500.

Aan de vrijdagmarkt van 14 oktober werd aangevoerd : 6.150 kg tong; 63 kisten tarbot en griet; 1.740 kisten kabeljauw; 640 kisten koolvis; 261 kisten schelvis; 427 kisten wijting; 1.014 kisten schol; 217 kisten schar; 240 kisten makreel en 152 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 19,28-18,20; grote tong 15,18-14,79; grootmiddel tong 14,03-13,01; kleinmiddel tong 12,49-11,15; tong één 8,62-8,30; tong twee 7,92-7,63.

Per 40 kg.: krab 30-20; leng 82-78; lompen 68; witte koolvis 86; hammen met kop 154-100; schartong 40; poontjes 41; haai 80-30; horsmakreel 45-32; fint 35; tarbot 538-180; griet 242-108; kabeljauw één 150-138; kabeljauw twee 190-120; kabeljauw drie 164-110; kabeljauw vier 148-142; kabeljauw vijf 112-42; kool-

vis één 76-68; koolvis twee 79-71; koolvis drie 77-69; koolvis vier 68-62; schelvis één 104-102; schelvis twee 70-61; schelvis drie 62-48; schelvis vier 57-40; schol één 104-86; schol twee 90-76; schol drie 62-48; schol vier 66-45; wijting drie 70-38; makreel één 57-37; makreel twee 48-22,40; schar 88-26; steenbolk 26-20; tongschar 220-60.

De besommingen waren :

KW 29 f25.600; 34 f34.700; 170 f68.900; SCH 36 f2.200; UK 17 en 18 f8.300; 23 f3.600; 48 en 78 f10.500; 138 f25.600; 234 f2.400; VD 20 en YE 25 f7.50; VD 77 en WR70 f1.750; verder 7 Texelaars met een totale besomming van f135.000.

Aan de maandagmarkt van 17 oktober werd aangevoerd : 13.300 kg tong; 240 kisten tarbot en griet; 2.654 kisten kabeljauw; 31 kisten schelvis; 764 kisten wijting; 2.912 kisten schol; 445 kisten schar; 227 kisten makreel en 183 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: grote tong 15,22-14,82; grootmiddel tong 13,25-12,83; kleinmiddel tong 11,18-10,92; tong één 8,40-8,01; tong twee 7,95-7,63; tong drie 16,49-15,50.

Per stuk : kreeft 13,53.

Per 40 kg.: tarbot 524-149; griet 229-100; kabeljauw één 174-150; kabeljauw twee 202-152; kabeljauw drie 164-132; kabeljauw vier 113-112; kabeljauw vijf 82-36; schelvis drie 90-78; schelvis vier 100-66; schol één 100-84; schol twee 90-76; schol drie 72-62; schol vier 72-52; wijting drie 75-35,60; makreel één 54-39; makreel twee 29,60-22; schar 46-20; tongschar 192-103; haai 96-72; rode poon drie 47-44; horsmakreel 14,13; hammen met kop 164-108.

De besommingen waren :

KW 4 f8.300; 22 f30.800; 11 f20.600 24 f32.700; 25 f34.200; 51 f30.500; 88 f22.500; 113 f17.300; 117 f20.200; 145 f38.700; 149 f18.700; 152 f18.720; 173 f17.600; 175 f29.600; 189 f28.600; 194 f24.700; 214 f18.100; 226 f7.600; SCH 256 f24.600; WR 57 f22.100; IJM 20 f19.100; 30 f24.000; 44 f32.800; 115 f48.000; 154 f25.800; 207 f21.900; 211 f20.200.

Aan de dinsdagmarkt van 18 oktober werd aangevoerd : 1.275 kisten kabeljauw; 265 kisten koolvis; 339 kisten schelvis; 726 kisten wijting; 9 kisten schol; 89 kisten schar 373 kisten makreel en 49 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 40 kg.: kabeljauw één 132-108; kabeljauw twee 188-108; kabeljauw drie 164-108; kabeljauw vier 164-104; kabeljauw vijf 104-40; koolvis één 88-82; koolvis twee 88-79; koolvis drie 88-78; koolvis vier 77-67; schelvis één 140; schelvis twee 100-82; schelvis drie 96-88; schelvis vier 70-39; schol drie 140-126; schol vier 108-100; wijting drie 54-14; makreel één 57-26; makreel twee 56-22; makreel drie 50-29; schar 72-54; poontjes 32-30; haai 53; horsmakreel 66-50; witte koolvis één 98-95; hammen met kop 136-104; leng 87-80; hake 166.

De besommingen waren :

KW 129 f4.200; 123 f44.800; VL 90 f25.800; UK 200 f2.550; spanvissers: SCH 36 en UK 23 f2.800; VD 20 en YE 25 f10.200; VD 77 en WR 70 f7.700; UK 17 en 18 f11.800; 47 en 132 f10.200; 48 en 78 f14.600; 135 en 145 f3.200; verder besomden vier kotters uit Texel tesamen f25.000.

Visaanvoer te Den Helder

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
50.809 kg.	Tong	f 523.337,85	van f 15,76 tot f 7,40
14.680 kg.	Tarbot	f 92.828,94	van f 19,96 tot f 3,00
152.050 kg.	Schol	f 243.508,31	van f 3,36 tot f 0,90
94.210 kg.	Kabeljauw	f 117.866,67	van f 4,20 tot f 0,80
3.845 kg.	Griet	f 11.821,31	van f 4,71 tot f 1,75
14.190 kg.	Schar	f 16.158,18	van f 1,85 tot f 0,75
17.615 kg.	Wijting	f 15.242,52	van f 1,15 tot f 0,68
4.540 kg.	Bot	f 2.101,26	van f 0,65 tot f 0,50
2.215 kg.	Poon	f 2.440,63	van f 1,65 tot f 0,61
960 kg.	Makreel	f 730,50	van f 0,84 tot f 0,70
795 kg.	Paling	f 7.189,00	van f 14,00 tot f 3,00
865 kg.	Haai	f 1.207,50	van f 1,73 tot f 1,13
450 kg.	Steenbolk	f 319,38	van f 1,10 tot f 0,64
215 kg.	Lever	f 165,50	van f 0,80 tot f 0,50
180 kg.	Tongschar	f 564,91	van f 3,81 tot f 2,57
1.027 kg.	Diversen	f 1.429,95	
358.646 kg.		f 1.037.412,41	

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. BAELSKAAI 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 depothouder 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)

JAARBOEK VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN 1977-'78

Dit boek van 508 blz. — een werkelijk viertalig «Wie is Wie» van de Antwerpse economische- en havenactiviteiten — bevat onder andere de volledige nomenclatuur van de officiële diensten, van de beroepsgroeperingen en van het merendeel van de grote maritieme- en havenbedrijven. Het behelst bovendien een personenindex met verwijzing naar de diverse rubrieken, evenals talrijke andere nuttige gegevens van praktische aard.

Een bijgewerkte «Atlas van de Haven van Antwerpen», met, naast een groot algemeen plan, 24 uiterst gedetailleerde kaarten, een register van de bedrijven, een straatnamen register, een register van de kaainummers en een overzicht van de infrastructuur van de haven, vormt de bijlage ter vervollediging van dit werk.

Met zijn bijlage, is het jaarboek meer dan ooit een onontbeerlijk werkinstrument voor elkeen, die, beroepshalve, geregeld in contact treedt met de officiële instanties en het zakenleven van Antwerpen.

BESTEL NU UW EXEMPLAAR

Verkrijgbaar ter drukkerij «Het Nieuwsblad van de Kust», tegen de prijs van F.530, BTW inbegrepen.
Per post : België F.594; Buitenland BF. 642.

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

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



Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAL, 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.

