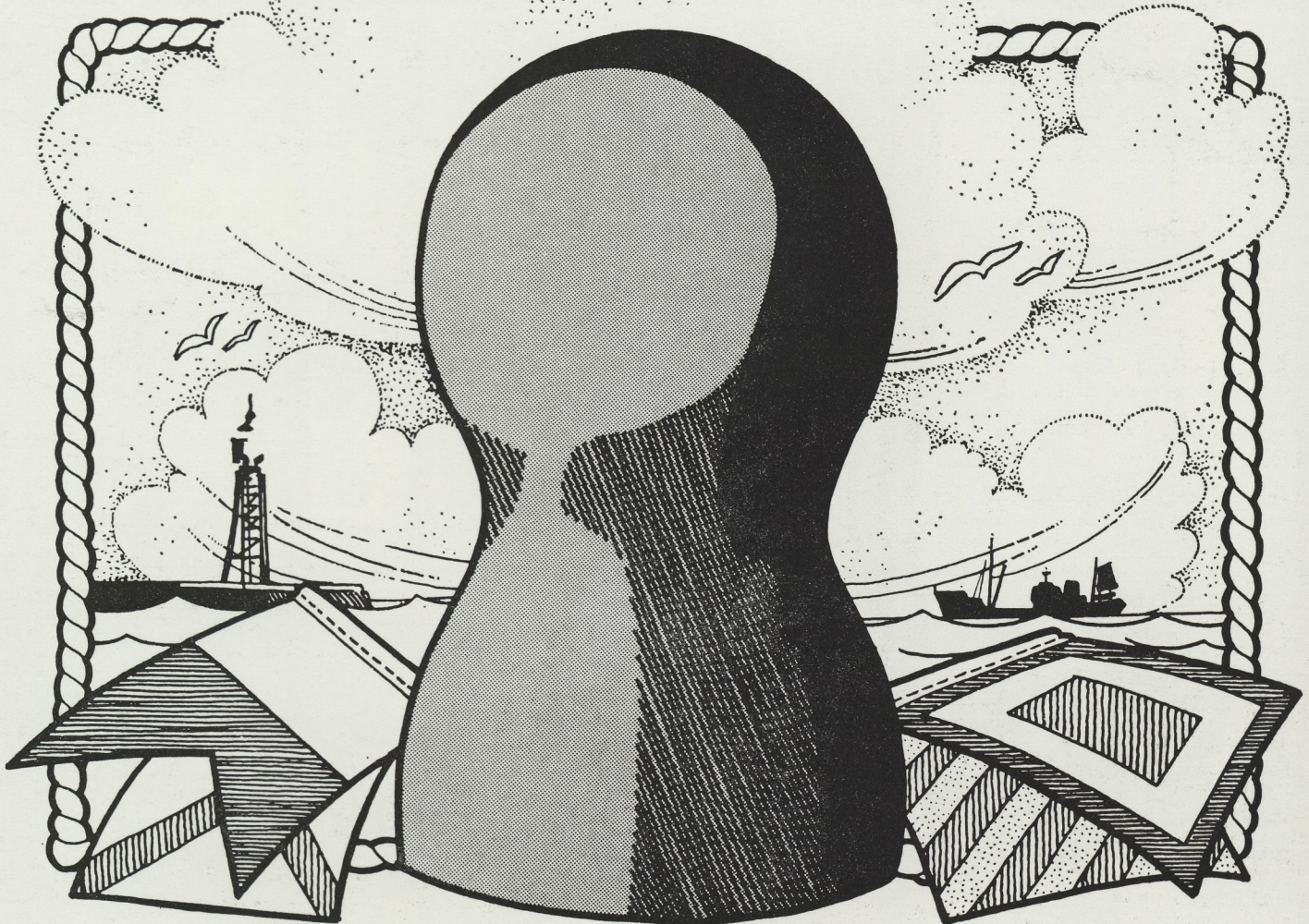




**het  
visserij  
blad**

VRIJDAG 18 NOVEMBER 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 44 — 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 nog 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 18 november 1977 - Nr. 44

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —  
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 132 GULDEN  
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE  
TELEFOON (059) 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

## West-Duitsland moderniseert zijn vissersvloot

Terwijl men overal elders juist maar aan het slopen van vissersvaartuigen denkt, aan een verkoop naar het buitenland of aan het uit-saneren van een gedeelte van de vloot, wordt in West-Duitsland gewerkt aan een programma voor modernisering van de vloot en aanpassing aan de veranderde omstandigheden. Hieromtrent lezen we in de A.F.Z. uit Hamburg over een zespuntenprogramma voor nieuwbouw dat uitgewerkt werd door de Duitse Visserijfederatie van Hamburg en aan de diensten van het betrokken ministerie overgemaakt werd.

Dit plan omvat vooral de modernisering van de kottervloot:

- 1) het opvoeren van de leningsgrensmogelijkheid door de Staat met 25 t.h. en het verlagen van de eigen middelen van 15 t.h. tot 10 t.h.
- 2) het opvoeren van een niet terugvorderbare toelage van 20 tot 25 t.h.
- 3) een vermindering van de interesten te betalen op het uitgeleend kapitaal dat moet overeenkomen met de interest van de Staatsleningen.
- 4) verhoging van de slooppremie op 1,5 miljoen B. Fr. per gesloopte kotter.
- 5) de borgstelling voor de nieuwbouwlening mag slechts gebeuren door de inpandegeving van het nieuw vaartuig en dus niet meer door aanvullende borgstelling met persoonlijk goed.
- 6) begroting voor de nieuwbouw moet rekening houden met een jaarlijkse kotterbouw van 5 eenheden, waarvoor 145 miljoen B. Fr. vereist is, namelijk 60 miljoen voor de structurele en konsolidatiehulp, 77 miljoen B. Fr. voor een leningsfonds en 8 miljoen B. Fr. voor tussenkomst in de verlaging van de interestvoet.

Graag zagen wij in dit verband bij ons eveneens initiatieven in verband met een nieuwe toekomst voor onze nationale visserijvloot. Zoals men nu alles op zijn beloop laat gaan, zullen wij binnen enkele jaren voor een hopeloze verouderde vloot staan. Het is inderdaad reeds bijna twee jaar dat het laatste nieuw vaartuig aan onze vissersvloot toegevoegd werd en er zijn geen aanduidingen dat binnen afzienbare tijd tot enerlei nieuwbouw zal overgegaan worden. We menen dat het hoogtij wordt, dat men zich eens over deze toestand zou beraden en dat hiervoor overheidsinitiatieven beslist noodzakelijk zijn. De bouwkosten van een moderne treiler kunnen inderdaad niet meer door het partikulier initiatief alleen gedragen worden.

Verder is het een feit dat sommige onzer ambtenaars echte pessimisten zijn en dat we van rederszijde of tenminste deze die de rederscentrale zagezegd besturen, geen enkel initiatief mag verwachten, vermits we uit de mond van een dezer alleen hoorden: «het zal wel onze tijd nog meemaken».

Maar dan stellen zich de vragen: waarom in de banken 100 miljoen laten verkwijnen van VOZOR, die het eigendom zijn van reders. Waarom er dan een proefstation op nahouden, dat ons 150 miljoen frank per jaar kost. Waarom een Scheepsfonds voor jonge vissers miljoenen zien uitgeven.

Waarom er nog vijf visserij scholen op nahouden, waarvan elke leerling, één miljoen frank per jaar kost.

En waarom vismijn, vissershavens, slipways enz. dan nog om ook deze te zien te niet gaan?

Waarom dan een nieuwe Ibis-school waar wezen tot vissers moeten opgeleid, welke ons ook 50 miljoen per jaar kosten en straks voor de bouw van een nieuwe instelling meer dan 200 miljoen zal dienen uitgegeven zonder te spreken van «De Bolle» waar sociaal misdeelden ook voor de visserij een thuis hebben.

We komen hierop in onze volgende nummers breedvoerig terug.

— P. Vandenberghe

## Verhoging stadsrechten ter vismijn van Zeebrugge

### VERHOUDING LASTEN REDER - KOPER ONAAANVAARDBAAR

Veertien dagen geleden kon men in ons hoofdartikel lezen dat de dagbladpers in een verslag over de jongste gemeenteraad te Brugge, een deftige verhoging voorspelde voor reders en handelaars vanaf 1978.

Onze redakteur is toen nogal van leer getrokken tegen de vooropgestelde verhoging, waardoor we heel wat reacties moesten ontvangen, evenals het verwijt dat men de zaak verkeerd zou voorgesteld hebben.

Daarom hebben wij een onderzoek ingesteld, om onze lezers volledig te kunnen inlichten en om tevens toe te laten aan het Stadsbestuur van Brugge onze gegevens te controleren.

#### Huidige toestand

We hebben een steekproef gedaan over de aanvoer vanaf 1-1-1977 voor een garnaalbootje, een kreeftenputter en een tongenvanger:

	GARNAAL	KREEFTEN	TONG
Bruto-opbrengst	3.878.167	7.624.527	13.154.478
Kosten stad			
— vismijnrecht	48.483 = 1,250%	95.294 = 1,250%	164.431 = 1,250%
— sorteerdere		182.988 = 2,400%	315.708 = 2,400%
— bennen	342 = 0,009%	26.340 = 0,350%	31.470 = 0,240%
— diensten en materiaal	600 = 0,015%	19.000 = 0,250%	16.900 = 0,130%
Atlas + tafels		6.100 = 0,080%	5.300 = 0,040%
<b>TOTAAL</b>	<b>49.425 = 1,270%</b>	<b>329.722 = 4,330%</b>	<b>533.809 = 4,060%</b>

Het is duidelijk dat, naargelang de soort visserij, de kosten sterk kunnen variëren. Wie bv. geen loskraantje aan boord heeft kan van 50 tot 90 centiemen per honderd op de bruto moeten betalen, waar dit doorgaans slechts 0,10% bedraagt; eveneens is de vergoeding voor het gebruik van kisten en van stadsmateriaal sterk uitlopend.

Daarom hebben we een steekproef genomen op een twintigtal verkopen der meest verschillende aanvoeren en komen we tot een gemiddelde voor vis, gullen en garnaal, van:

	GARNAAL	VIS + KREEFTJES	SPANVISSERIJ (GUL)
Bennen	P.M.	0,37%	± 0,80%
Atlas	P.M.	0,12%	± 0,90%
Materiaal + diensten	P.M.	0,33%	P.M.
Vismijn	1,25%	1,25%	1,25%
Sorteerdere	—	2,40%	2,40%
<b>TOTAAL</b>	<b>1,25%</b>	<b>4,47%</b>	<b>5,30%</b>

(Vervolg op blz. 2)

# Verhoging stadsrechten ter vismijn van Zeebrugge

(Vervolg van blz. 1)

## Verhoging

Thans zou de stad hebben beslist om vanaf 1-1-1978 een recht te innen op de aangevoerde vis van 5% en van 2% op de garnaal; de kopers zouden een recht dienen te betalen op hun aankoopcijfers van 1%. Daarmee hoopt de stad haar tekort van ca 5 miljoen te kunnen vernietigen.

Daar de kopers momenteel ook reeds betalen voor het gebruik van kisten, identiek aan de bijdrage van de reders, maar ook het viskeurrecht moeten betalen, is het een feit dat de reder gemiddeld 4,50 betaalt en de koper 0,75%.

De voorgestelde verhoging zal dus gemiddeld aan de middenslagreders 50 centiemen op de bruto meer kosten, waar de kopers 0,25% méér zullen moeten betalen; voor de garnaalvangst wordt het een verhoging van minstens 0,70%, terwijl de tijdelijke gulvangers wat profijt doen.

We kunnen er in komen dat een globalisatie een zekere solidariteit inhoudt, maar we vinden de verhouder koper-reder niet aanvaardbaar. Weliswaar is de wanverhouding te Oostende nog groter, maar wetende dat het personeel van de Zeebrugse vismijn zelf de kisten moet ophalen tot in Boulogne en Antwerpen en dat werd vastgesteld dat bepaalde groothandelars soms 1000 stadskisten in de diepvries hebben zitten, is het onrechtvaardig een reder evenveel te doen betalen als de koper voor deze kisten.

Als stad Brugge dus meende tot een globalisatie te moeten overgaan, had men er moeten gebruik van maken deze jarenlange scheve verhouding recht te trekken kon men de garnaalvangst belasten met 1,75%, de andere reders met 4,50% en de handel met 1,50%.

## MAAR IS DEZE VERHOOGING NOODZAKELIJK ?

Het verlies dat stad Brugge boekt in de vismijn is immers groten-deel te wijten aan de leningen en inrest enbetreffende de gebouwen (zelfs een schandelijk ereloon voor architecten die verdiepingen en dienstgebouwen mochten tekenen die nooit gebouwd zouden worden, zit daa reveneens in).

We herinneren ons dat de vroegere oppositie, die de huidige meerderheid is geworden, destijds de rekening van schepen Raes betwistte omwille van deze afschrijvingen en interessen.

Daar komt bij dat men de visserij een goeie melkkoe vindt en er luxueus op los leeft, gezien men toch altijd weet waar het geld te vinden.

**De administratiekosten en de kosten van vissortering zijn boven de maat.** Meegerkend de waarde in vis en het doggeld, wordt een vissorteerder beter betaald voor de uren arbeid, dan menig visser.

## Reders akkoord ?

We lazen dat de Rederscentrale-Oostkust zich met deze verhoging akkoord zou hebben verklaard. Dit blijkt nochtans niet juist te zijn.

Wel zou het Dagelijks Bestuur, na de gemeenteraad, daarover zijn ingelicht, maar heeft men doen geloven dat de reders gemiddeld maar enkele centiemen zouden moeten méé betalen, waar de kopers het zwaarst zouden belast worden.

Daarenboven zou men de reders de zekerheid hebben gegeven dat alle noodzakelijke verhogingen in de toekomst door reder én koper elk voor 50% zouden gedragen worden, ongeacht de redenen van de verhoging. Als dit juist is en door de stad zou bevestigd worden, ware dit uiteraard een winstpunt voor de reder .....al is zulks relatief, want een verhoging blijft een verhoging.

Niettemin is het te betreuren dat de huidige stadsbewindslieden, juist zoals hun voorgangers, de kosten van gebouwen, architecten, enz., ten laste van het bedrijf leggen en het is in elk geval onaanvaardbaar dat men de reders iets wil doen aanvaarden op grond van onjuiste cijfers.

We hopen dat Rederscentrale-Oostkust er zal in slagen deze beslissing te doen wijzigen.

P. Vandenberghe

Kantoor van Gerechtsdeurwaarder  
Jan VAN den MEERSSCHAUT  
Torhoutsteenweg, 50, 8200 Brugge — Tel. (050) 31.14.85

— 0 —

ZATERDAG 19 NOVEMBER 1977 om 16 uur  
te ZEEBRUGGE, Vissershaven (kant Rederskaai)

## DEFINITIEVE TOEWIJZING VAN HET STALEN VISSERSVAARTUIG « WHITE HORSE » Z.519

gebouwd vanaf 10 oktober 1969 op de scheepswerven van Lan-gerbrugge NV te Gent-Rodenhuize, met één dek, drie zuikhoofden en één schouw op het middenschip; hebbende als lengte 28 m., als breedte 6,70 m., en als tonnemaat 45,28 netto-ton, voorzien van een dieselmotor A.B.C. met een vermogen van 525 P.K.

Ingevolge hoger bod gebracht op 440.000 fr.

Kontant — gewone voorwaarden.

**TE BEZICHTIGEN : de verkoopdag van 10 tot 12 uur in de Vissershaven te Zeebrugge (kant Rederskaai).**

Het lastenboek kan ingezien worden in het kantoor van de Gerechtsdeurwaarder.

(8056V)

## Schadegevallen op zee nemen toe

De schadegevallen op zee van onze vissersvaartuigen doen zich aan de lopende band voor en vooral de vaartuigen van Zeebrugge worden hierdoor meest geteisterd.

Het vastslaan aan wrakken of zich aan onder water bevindende voorwerpen (?) geschiedt wekelijks aan de lopende band, waardoor netten en vistuig, schade aan de motoren en wekelijks vast te stellen feit is.

Ook hier, nu de Belgische visserij meer en meer op de Noordzee aangewezen is, is het noodzakelijk zo snel mogelijk maatregelen te nemen, welke deze minder talrijk maken.

Hierop hopen we een dezer dagen terug te komen.

Bij het aandoen van het Montgommerydok bij laag water heeft de O.22 van reder-schipper Eerebout Edgard de voorste lager van zijn keerkoppeling gebroken tengevolge van het slippen van de schroef in het slijk.

De Z.27 van reder Leopold Neyts brak bij het winden de veiligheid van de stuurboordbok, waardoor het slechte weder en ingevolge de zware trekkraft, de as van de veiligheid in de top afbrak. De Z.27 moest aldus de haven van Zeebrugge aandoen.

De N.345 van reder Legein August brak tijdens de visserij de as van de keerkoppeling, waardoor beroep moest gedaan worden op de N.346, die de N.345 vervoegde en veilig ter haven van Nieuwpoort binnenbracht.

De Z.431 van reder Henri Cattoor werd bij het uitvaren van de Z.518 door deze schade berokkend aan de SB boeg.

Bij het varen naar de visserij heeft de Z.506 van de rederij Noordhinder een drijvend lijk opgemerkt, maar kon het door de verre staat van ontbinding niet aan

boord nemen. Oostende Radio en de Nederlandse autoriteiten werden daarvan ingelicht.

Het stoffelijk overschot werd met een haak tegen boord getrokken, waaruit bleek dat het een kleurling was, klein van gestalte. Het droeg een zilverkleurige armband aan de rechter pols en een goudkleurige ring aan de rechter ringvinger.

De Z.525 van de Wwe Savels schijnt niet gespaard te blijven van schadegevallen.

Ditmaal verplichtte een defect aan de waterpomp en aan de elektriciteit, de schipper terug de haven van Zeebrugge aan te doen.

De N.700 van reder Vanhoutte Ronny moest door de Staatsredboot van Nieuwpoort de haven binnengesleept worden met de korre in de schroef.

## HOOGWATER- BOEKJE 1978 VERSCHENEN

Ons Hoogwaterboekje 1978 is verschenen en verkrijgbaar bij alle dagbladverkopers en -winkels voor de prijs van 25 fr., BTW inbegrepen. Het kan eveneens opgestuurd worden: de verzendingskosten belopen 7 fr. Gelieve deze bedragen VOORAF te storten op per. 000-0418987-44.

Het Hoogwaterboekje 1978 bevat benevens de Hoogwater- en Laagwatergetijden in de verschillende Belgische havens, ook deze van Noord Frankrijk en Holland en tevens allerlei nuttige inlichtingen.

## OPBRENGEN FRANSE VISSERSVAARTUIGEN DOOR IERSE MARINE

# Grote beroering in Franse visserijkringen

De rechtbank van Cork in Ierland heeft opnieuw een Franse schipper-reder veroordeeld wegens een overtreding van de Ierse visserijreglementen die in dit verband grondig verschillen met deze van het eigen land. Dit is reeds het vierde Franse vaartuig dat op basis van de verschillende reglementering die er onder de partnerlanden van de E.E.G. heerst in verband met de netmaaswijdten, opgebracht werd door de Ierse Marine, voor een rechtbank gebracht en veroordeeld. Het handelt hier nu om de „Noz-Dei” die op kreeftjesvangst zowat 11 mijl uit de Ierse kust in overtreding genomen werd wegens netmaaswijdte van 45 mm, terwijl Ierland 70 mm. eist. Aan boord van de „Noz-Dei” werd de bijvangst aan vis gecontroleerd en onder meer enkele ondermaatse gulletjes aangetroffen.

De laatste sleep die gewonden werd toen de Ierse controle-inspecteur aan boord kwam, bevatte zowat 50 kg. kreeftjes en een 80 kg. vis. De schipper van de „Noz-Dei” kreeg opdracht alle radiokontakt te verbreken en de Ierse patroonboot te volgen naar Cork.

Rond 22 uur aangekomen in de haven, werd de schipper-eigenaar onmiddellijk naar de politiepost overgebracht voor een onderhoor waarna hij te 2 uur in de ochtend opdracht kreeg zijn vaartuig te vervoegen en zich als onder arrest te beschouwen tot verschijning van de rechtbank.

In de namiddag van dezelfde dag verscheen de schipper voor de rechtbank onder beschuldiging van het vissen met netten van te kleine netmaaswijdte en voor het aan boord hebben van ondermaatse vis. Hij werd veroordeeld tot een boete van 10 duizend pond (630 duizend B. fr.) als tegenwaarde van de aangeslagen netten, tot iets meer dan 3 duizend B. fr. wegens overtreding van netmaaswijdte, tot zelfde boete wegens het houden van ondermaatse vis aan boord en tot de inbeslagname van de ondermaatse vis.

Te St.-Guénolé, de Franse thuishaven, werd het nieuws van het opbrengen van de „Noz-Dei” met gramschap ontvangen en stond men op het punt wederom tot het voeren van spektakulaire acties over te gaan zoals onlangs de blokkade van de haven van Boulogne. Ten slotte besliste men zich bij de president van de republiek aan te bidden, die zich op dit ogenblik te Brest bevond en er volgende urgentieplan voor te leggen :

### Het standpunt der Franse vissers

1) de gelijkschakeling onder de partners van de Gemeenschap van de visserijreglementen. Het is nu inderdaad zo, dat volgens de Franse vissers, de vergunningen uitgereikt door de Franse regering en het certificaat van regelmaat voor de gebruikte netten en vistuig, van geen waarde zijn, vermits Ierland haar eigen reglement toepast. De Franse vissers voelen zich dan ook ergens bedrogen.

2) het onder één gemeenschap brengen van alle visgronden en vis van de E.E.G. gemeenschapswatervoren. Hiermede verwerpen de Franse vissers alle Ierse en Britse eisen op exclusieve zones en bevoorde-

ligde kwota.

3) het geven van een dringende oplossing te Brussel aan het probleem van de verscheidenheid van de netmaaswijdten in de speciale visserijen en van de grootte van de bijvangsten.

4) bescherming van de Franse vaartuigen die zich bij het vissen aan de eigen nationale wetgeving houden. Verder het vergoeden van de opgelopen boeten en verlies aan visvangst voor diegenen die gevestigd hebben volgens de door Frankrijk uitgevaardigde wetten en reglementen.

### Het officieel Franse standpunt

De president Giscard-d'Estaing heeft de vissersdelegatie die zich naar Brest had begeven, niet ontvangen maar op de door hem gehouden perskonferentie, zegde hij dat de Franse regering alles in het werk zal stellen om de gewettigde rechten van de vissers te verdedigen.

Met deze mededeling kan men natuurlijk alle kanten op.

De h. Cavallé, Frans staatssecretaris van Verkeerswezen ontving ondertussen te Brussel een vijftigtal betrokken vissers in verband met het opbrengen door Ierland van Franse vissersvaartuigen. Uit dit onderhoud is het volgende naar voor gekomen :

1) de Franse regering is, eveneens als de Franse vissers, onwetend over de Ierse en Britse wetgeving en reglementering op de visserij.

2) de moeilijkheden zijn een gevolg van het feit, dat men te Brussel voor het ogenblik in een overgangsregime zit, waarbij de Gemeenschap nog niet tot een eensgezinde interne regeling gekomen is.

3) gezien nog niet tot een interne kommunautaire regeling gekomen is, zouden alle landen moeten bewijzen afleggen van begrip en gematigheid.

4) de Franse regering vindt het normaal dat in de territoriale twaalf-mijlszone de reglementering van het oeverland dient geëerbiedigd, zowat wat de beperkingen als de reglementering op de netmaaswijdte betreft.

5) de Franse regering vindt het echter essentieel, dat de vissers uit de partnerlanden op de hoogte gebracht worden van de in voege zijnde of uitgevaardigde reglementen van de kuststaat. Daarom ook zal de h. Brossier, directeur van de dienst Zeevisserij, naar Dublin vertrekken om zich daar ter plaatse met de Ierse autoriteiten in verbinding te stellen.

6) wat de economische zone betreft, van 12 tot 200 mijl uit de kust van het oeverland, is de Franse regering van mening dat bv. de Britse en Ierse regering niet het recht hebben hun reglementering op te dringen, maar, zolang er geen gemeenschapsovereenkomst is, de reglementering van het land van het vissersvaartuig van kracht moet zijn.

7) bij aldien de oeverstaten hun eigen reglementering wensden op te dringen binnen een gebied buiten de twaalfmijlszone, zal Frankrijk alle juridische middelen uitputten om haar landgenoten te helpen en de zaak zelfs voor de Europese Rechtbank brengen.

### Een wenk voor onze vissers en reders

We hebben er aangehouden het optreden van de Ierse Marine mede te delen, opdat onze eigen vissers niet zouden verrast worden door de Belgische reglementering ter zake te rekenen. Wij van onze kant menen samen met Frankrijk dat zolang er nog geen eenvormige reglementering tot stand is gekomen, de nationale reglementering van het land van het vissersvaartuig buiten de twaalfmijlszone de bovenhand dient te krijgen. Anderzijds maken we toch voorbehoud wat betreft het uitrei-

ken van nationale vergunningen door sommige landen op basis van bv. netmaaswijdten die, gezien de dringende noodzakelijke beschermingsmaatregelen, in feite lang voorbijgestreefd zijn. Het is verder ook duidelijk dat men best niet de bestaande reglementeringen tracht te overtreden door zagezegd een speciale visserij te beoefenen in een gebied waarin meer andere vis te vangen valt, waardoor in feite de bijvangst de hoofdvangst wordt. Hier dient dan zeker, ook buiten de twaalfmijlszone streng opgetreden te worden tegen het aan boord nemen van ondermaatse vis uit de bijvangst en tegenover te kleine netmazen.

## Diepvriesschepen van Oostbloklanden nemen Britse makreel op zee over

Met de makreelcampagne voor de kusten van Cornwall en de Scilly-eilanden, staan we nu voor een nooit voorheen geziene overlading op zee van door Britten gevangen makreel. Het zijn vooral seiners uit Grimsby, Hull en meer noorderlijk uit Schotland die aan deze operatie deelnemen. Duizende tonnen makreel worden overgeladen op de schepen uit de Oostbloklanden, ter plaatse gediepvriest om dan nogmaals overgeladen te worden op 'n moederschip. Men heeft er de aanwezigheid vastgesteld van liefst 6 Bulgaarse diepvriestrellers van elk rond de 2.500 Brt. en van het Bulgaars moederschip, het bij 6.000 Brt groot vistransportvaartuig de «Albena». Dit vaartuig wordt verondersteld deze makreel voor menselijk verbruik naar West-Afrikaanse en Russische markten te bevorderen. In de baai van Falmouth ligt voor dezelfde motieven het Russisch fabrieksschip van 13.000 ton, de «Antarktika» ! Een ander Russisch fabrieksschip van dezelfde klasse wordt binnenkort verwacht. Onder de Britse treilers die de makreel aan de Oostbloklanden leveren, vindt men onder meer de Schotse toprekord-seiner de «Sette-Maria». Waarschijnlijk doen de betrokken Britse vissersvaartuigen hieraan een goed profijt omdat ze zeker wel iets meer zullen krijgen voor hun makreel in perioden van overinvoer dan de prijs die ze voor opgevangen makreel vanwege de vismeelindustrie ontvangen. Het spaart hen verder het binnenlopen en heel waarschijnlijk wordt de makreel aan de schepen van de Oostbloklanden in vrac geleverd, dat wil zeggen niet in kisten en verzorgd als bestemd zijnde voor konsumptie zoals een recent Brits reglement het vereist.

Het zal verder ook wel moeilijk zijn voor de Britse overheid een

vaste controle uit te oefenen op de per vaartuig vastgesteld maximumaanvoer. Het is vooral dit laatste feit dat onder de traditionele kustvisserij enig verzet doet ontstaan.

Inderdaad was dit laatste reglement in het bijzonder genomen om de kustvissers ter wille te zijn die de grote seiners beschuldigen alle makreel weg te vissen voor industriële doeleinden. Om verder de overbevissing door deze laatsten te vermijden, werd eveneens de verplichting opgelegd de makreel in kisten aan te voeren. Men veronderstelt dat dit nu wel, minstens gedeeltelijk terzijde zal gelaten worden.

Ook de groothandel is niet bijzonder opgezet met deze nieuwe operatie van de Oostbloklanden, omdat deze in feite een rechtstreekse concurrent zijn geworden en de aanvoer hierdoor gevoelig vermindert.

Herhalen we nog dat, door de instelling van de EEG-200 mijlszone de Bulgaren volledig uitgeschakeld zijn voor de makreelvisserij evenals de Roemenen, terwijl de Oostduitsers en Polen zeer beperkt werden in hun visserij en de vergunningen voor de Russische schepen niet vernieuwd werden, of beter, deze vergunningen die op het punt stonden verlengd te worden, op het laatste ogenblik ingehouden werden, vooral tengevolge van de Russische houding in de Barentssee, ten opzichte van de Britse diepzeetrellers in 't bijzonder van Franse en West-Duitse.

Het bloed kruipt echter waar het niet kan lopen en de Oostbloklanden hebben er toch een middel op gevonden om zich terug in de makreelcampagne in te schakelen.

## GALERIJ STAMPAERT P.V.B.A. UITZONDERLIJKE OPENBARE VEILING

Op MAANDAG 21 NOVEMBER 1977 om 19.30 uur  
in de zaal CASINO-KURSAAL, Monacoplein - OOSTENDE

Door het ambt van gerechtsdeurwaarder dhr. Opsomer, Rogierlaan 38, Oostende, zullen onderstaande voorwerpen openbaar verkocht worden aan de gewone voorwaarden: kontante betaling + 30 % kosten.

**PORSELEIN**: Chinees uit de 18e en 19e eeuw en Saksisch versierings- en vitrinevoorwerpen Chinees hardsteen

**MEUBELEN**: allerhande Engelse meubelen van de 18e en 19e eeuw: Regency, Georgian en Victorian - Biedermeyer meubelen. Franse meubelen met inlegwerk. Chinese meubelen

**TAPIJEN**: verzameling uit Iran, Pakistan, Bessarabië Mures

**DIVERSEN**: klokken, bronzen voorwerpen, samovars

**DESKUNDIGE**: De Heer R. Stampaert St.-Pietersnieuwstraat 130 9000 GENT.

**TENTOONSTELLING**: Zaterdag 19 november '77 van 14 tot 18 u.  
Zondag 20 november '77 van 14 tot 18 u.  
(5144N-8055V)

## Hollandse loodsen niet akkoord met beloodsing door Tenders

We hebben in onze vorige edities uitgeweid over het feit dat in Holland voor de beloodsing van schepen, proeven werden genomen met tenders en ook gewezen hoe de beloodsing door de Belgische loodsdienst geschiedt.

Het moet zijn dat deze wijze van beloodsen de Hollandse loodsen niet bevalt, daar ons langs de IJmuiden Courant, hieromtrent het volgende wordt gemeld.

Vertegenwoordigers van de drie bonden voor overheidspersoneel zijn vorige week woensdag uit de Stuurgroep gestapt, die bij het loodswezen in IJmuiden de proeven met tenderbeloodsing begeleidt. De bonden, waarin zowel de loodsen als het overige personeel van het loodswezen verenigd zijn, achten het niet langer verantwoord zich achter de huidige wijze van beloodsing te stellen.

De bonden verwijten de leiding van het Loodswezen, dat er geen goed materieel beschikbaar is om de proef met de tenderbeloodsing door te zetten. Afsproken was, dat er in IJmuiden vier goede loodstenders — kleine scheepjes, die de loodsen van en naar de zeeschepen brengen — zouden zijn tijdens de ploeg. Inplaats van deze vier, zijn er momenteel slechts twee tenders beschikbaar, waarvan er één maar beperkt inzetbaar is.

De bonden stellen, dat de proef daardoor vooral ten koste gaat van de veiligheid van het personeel in dienst van het loodswezen en van de scheepvaart op het traject IJmuiden — Amsterdam. De afgelopen tien dagen hebben al 104 schepen het traject IJmuiden — Amsterdam vice-versa zonder beloodsing afgelegd, waaruit blijkt, dat de dienstverlening in deze periode

sterk is verminderd. Hierdoor is het gevaar, dat met name schepen met gevaarlijke lading door verkeerde manoeuvres grote schade zouden kunnen aanrichten ernstig vergroot.

De bonden vinden dat ook het personeel op de loodstenders zich door het werken met minderwaardig materieel ernstig bedreigd voelen. Vooral het voortdurend moeten wisselen tussen verschillende vaartuigen geeft grote spanningen. «Lange tijd heeft het personeel met grote loyaliteit de loodsdienst draaiende gehouden, maar wegens de toenemende spanningen, en het gevaar, dat er met de najaarsstormen niet kleiner op wordt, vindt men dat het niet langer verantwoord is zich achter deze wijze van beloodsing te blijven opstellen. Het is onverantwoord dat de proef op deze wijze wordt voortgezet. Men wijst ook op de gevolgen van deze gebrekkige wijze van beloodsing: het ontstaan van wachttijden voor de schepen, die IJmuiden aandoen met daarbij het risico, dat meer schepen gaan uitwijken naar Rotterdam met alle gevolgen daarvan voor de Amsterdamse haven.

Het gevolg van het uit de Stuurgroep treden van de vertegenwoordigers van de bonden betekent, dat ook het vertrouwen in de dienstcommissie — het overlegorgaan tussen leiding en personeel plaatselijk — en eventueel in de bijzondere commissie — het landelijk overlegorgaan — wordt opgezegd. De bonden eisen van het Loodswezen, dat men zich houdt aan de afspraken, die in een beleidsplan zijn vastgelegd en zeggen ieder medewerking op tot het moment, waarop het Loodswezen daaraan gevolg geeft. Totdaar deze mededeling.

## Kwotabepalingen op verkeerde basis

Het is niet altijd juist, bij het bepalen van kwota voor sommige vissoorten zich hiervoor te laten leiden door de gevangen nationale tonnage binst de voorgaande jaren Aldus wat de haring betreft, werd door Denemarken reusachtige hoeveelheden gevist voor de vismeelfabrieken. Bij de Nederlanders, Schotten en Belgen bv. ging het om consumptieharing. Als men, voor het bepalen van de nationale kwota, zuiver op het aantal kgr. voortgaat, dan wordt Denemarken overbedeeld want dit land wordt niet getroffen in zijn deel dat als consumptieharing verkocht wordt, maar slechts in een gedeelte dat minder aan de fabrieken zal overge-

dragen worden. Financieel gezien is de terugslag voor de Denen dan ook heel wat minder. Anders is het bv. voor de Nederlander, die zich op de maatjesharing specialiseerde, en voor de Schotten en Belgen die uitsluitend haring aanvoerden voor de consumptie. Het wegvalen van een bepaalde aanvoer is hier dan ook een zwaar geldelijk verlies voor deze landen. We menen dan ook dat in het bepalen van de kwota de vis die gevangen werd voor de vismeelfabrieken niet zou mogen in aanmerking komen voor het bepalen van de nieuwe cijfers. Anders gezien trekken de landen met een industriële visserij een nakomend voordeel uit hun uitroeiingspraktijken.

## De Deense industriële visserij op zoek naar visgronden

De Britten vrezen een invasie van een grote vloot Dense treilers gezien het verbod uitgevaardigd op de vangst van steenbolk (pout of Noorse wijting) op de Schotse kusten waardoor heel wat Deense seinetrellers die vissen voor industriële doeleinden, zich op de visgronden van de Noordzee zullen werpen. Dit valt dan samen met het uitrangeren van de E.E.G.-vaartuigen, waartoe Denemarken behoort, uit de Noorse wateren, hetgeen de Britten nog bezorgder maakt. Volgens sommigen werd het opstomen van een vloot van een dertigtal Denen naar de Noordzee reeds opgemerkt. Anderzijds kon men in de Deense kranten lezen, dat met het verbod op het vissen van haring en steenbolk en het overschrijden van de toegekende kwota in de Noorse wateren, minstens de helft van de 700 eenheden sterke Deense vloot zal moeten opliggen. De Britten vragen zich derhalve af waar de andere helft naar toe zal gaan en hun besluit is onmiddellijk gemaakt, namelijk naar de visgronden van de Noordzee, die volgens hen hoofdzakelijk tot het Brits domein behoren. Hieruit puren ze dan natuurlijk weer onmiddellijk het argument van de dringende noodzakelijkheid van een 50 mijls eksklusieve zone om de visstocks te kunnen beschermen.

De grootste bekommernis en het grootste bezwaar van de Britten tegen de Deense aanwezigheid, is hun dienstverband met de vismeelfabrieken. Hierin moeten we hen toch gelijk geven dat het dringend

noodzakelijk wordt de industriële visserij te reglementeren, zoniet te verbieden. Het is inderdaad ook de industriële visserij op de haring die tot de uitroeiing van de haringstocks geleid heeft met als gevolg dat hierdoor honderden vaartuigen die voor menselijk verbruik visten, in hun bestaan bedreigd worden door de onvermijdelijke haringstop die men heeft moeten uitvaardigen. Hierin hebben zowel de Denen als de Noren de grootste schuld, alhoewel in de laatste jaren zich ook de Schotse en Faroëse seinevissers zich niet onbetuigd gelaten hebben.

Dit alles bewijst nogmaals, dat het voldoende zou zijn overeenstemming te bekomen te Brussel onder de partnerlanden om de industriële visserij streng te beperken opdat er terug toekomst zou zijn voor de gewone visserij. Men zou dus best doen voor deze vaartuigen een saneringsplan op te stellen waarbij de E.E.G. zou moeten bereid gevonden worden financieel tussen te komen.

Wel zouden die landen die in de industriële verwerkingsbedrijven veel geïnvesteerd hebben nog met dit nationaal probleem zitten, maar indien de industriële visserij niet streng beperkt wordt, komt eendaags toch ook, wegens industriële overbevissing, een tekort aan grondstoffen voor deze fabrieken en zal men toch met hetzelfde nationaal probleem gekonfronteerd worden, maar dan op een brutale manier, terwijl dit nu nog geleidelijk kan gebeuren.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# KORTE BERICHTEN

## Engeland

### BRITS VERBOD OP HET VANGEN VAN POUT (Steenbolk)

Vermits men op de laatste EEG-vergadering er niet toe kwam het Engels voorstel, strekkende tot verbod van het vangen van pout tot einde 1978 te aanvaarden, heeft Groot-Brittannië nu zelf hierop een verbod ingesteld voor alle vaartuigen, zowel vreemde als eigen vaartuigen. De pout, een soort kleine wijting, ook wel gekend als Noorse wijting, wordt nu voor de Schotse kust gevangen. Men vreesde vooral dat de fokstock van deze kleine vis zwaar zou aangetast en geschonden worden door het toelaten van vissen met zeer kleine netmaatswijdte op de pout. In een zitting van het Lagerhuis deelde de Britse minister van Landbouw en Visserij in verband hiermede aan de vergadering mede dat Groot-Brittannië zich verplicht ziet, bij afwezigheid van efficiënte maatregelen genomen door de EEG, zelf door te gaan met het nemen van alle nodige maatregelen ter bescherming van de visstapel. Dit is het gevolg van de onenigheid die er in dit verband heerst in de EEG, voegde hij hier aan toe. Wat die onenigheid betreft is het in feite juist Groot-Brittannië die een afzonderlijke positie inneemt ten overstaan van al de andere partners. Deze onenigheid, aldus de minister, houdt een verplichting in voor de lidstaten om niet-diskriminerende maatregelen uit te vaardigen op nationale basis en dit voor de bescherming van de visstapel. Voegen we hier nog aan toe dat het Brits verbod zeer goed onthaald werd door de Britse visserijkringen, vermits de voornaamste getroffen vissers deze uit andere landen zijn. Gezien de pout echter doorgaans gevist wordt voor industriële verwerking in vismeel kunnen wijzelf deze maatregel goedkeuren.

### BRITSE SCHIPPER BEBOET Te dicht bij Koninklijk yacht

Een Britse schipper, Victor Rixon, uit Bretonside, werd door de politierechtbank van Plymouth beboet met 160 Pond, hetzij zowat 10 duizend B. F. om binnen een straal van 50 meter het koninklijk yacht met de koningin aan boord, benaderd te hebben! Hij zou daarbij eveneens in lichte aanvaring gekomen

zijn met het begeleidende beschermingsvaartuig «HMS Dittisham» die vreemde vaartuigen op een afstand dient te houden. Een andere beschuldiging was het niet houden van een veilige snelheid. De Britse schipper werd onder meer beschuldigd van ongeoorloofde snelheid tussen 15 en 18 knopen, terwijl het vissersvaartuig hooguit 10 tot 11 knopen kan lopen!

Volgens schipper Rixon hebben ze eenvoudig een vaartuig genomen uit de vele vaartuigen die het koninklijk yacht een eindweegs vergezelden, om als voorbeeld te dienen. We weten niet of schipper Rixon een royalist is, maar indien dit zo is, zal zijn koningsgezindheid wel met meerdere graden afgekoeld zijn.

### YARMOUTH SCHIPPER SCHENKT TE GROTE BIJVANGST HARING WEG

Een Yarmouth-schipper eigenaar die in zijn gevangen makreel een bijvangst van 15 duizend kg haring had (!) heeft deze uit protest omdat hij ze niet mocht te koop aanbieden, weggeschonken aan huisvrouwen, passanten en buurtfamilies en dit niettegenstaande een verwittiging van de betrokken overheid dat hij deze haring niet had mogen binnenbrengen en terug in zee had moeten werpen.

De lokale vissers vroegen om een uitzonderingsreglement voor de haringvisserij met traditionele netten voor de kustvissers. Minister voor de Visserij Edward Bishop antwoorde hierop dat het zeker moeilijk is voor Groot-Brittannië die de initiatiefnemer is voor het verbod van het vissen op haring in de Noordzee om nu zelf uitzonderingen op deze regel voor te stellen aan de EEG en dan nog voor de eigen visserij.

Ondertussen noteerden we een groeiende vraag in veel Westerse landen om uitzondering op de haringstop door kleine kontingenten toe te wijzen aan de lokale visserij die met de traditionele netten vist. Dit is niet alleen het geval in Groot-Brittannië, Frankrijk en België, maar nu ook in Ierland waar het kontingent haring toegekend aan de Ierse vissers ook voortijdig, wegens overvloedige vangst uitgeput is. We menen dan ook dat er wel kans kan bestaan op het lospeuteren van kleine kontingenten haring uit de Noordzee voor bepaalde lokale gebieden uit Frankrijk, België, Groot-Brittannië, Nederland en Ierland mits konventionele visserij en in een zeer beperkt gebied buiten de kust. Manifestaties als het blokkeren van de haven van Boulogne door ontevreden haringvissers moeten toch ook hun effect hebben.

Volgens berichten van het bevoegd ministerie zal de Yarmouth schipper-eigenaar die zo vrijgevig z'n haring uitdeelde waarschijnlijk voor overtreding van de haringstop vervolgd worden. De haring werd

gevangen 2 mijl uit de kust tussen de plaatsjes Winterton en Cromer.

### BRITSE MINISTER JOHN SILKIN OP EEN LUNCH MET VISMEEL- FABRIKANTEN

De Britse Minister van Landbouw Voeding en Visserij, de heer John Silkin heeft, ter gelegenheid van het uitreiken van de jaarlijkse prijs voor onderzoek in de vismeel industrie, gewezen op het recht van een vaste plaats voor deze bedrijven voor de toekomst. Alhoewel voorzichtig uitgedrukt, waar hij zegde dat er altijd afval van vis zal zijn dat, omgezet in vismeel, aldus niet verloren gaat, wees hij er toch op, dat er eveneens vissoorten zijn, die niet voor consumptie geschikt zijn en verder ook vis die wel consumptie geschikt is maar door de verbruiker niet gewild. In dit licht gezien, zal er aldus altijd plaats zijn voor de vismeelindustrie, besloot de minister. We menen dat we wel akkoord kunnen gaan met de verwerking van de visafval, maar dat het toch moeilijk aanvaardbaar is, dat een minister van Visserij die altijd de mond vol heeft over het recht van Groot-Brittannië op exclusieve zones om..... de visstapel te beschermen, nu plots het recht van de vismeelfabrieken erkent op bepaalde vissoorten en op deze soorten die minder gewild worden. Hij vergeet hierbij dat er in de natuur en dus ook in de oceanen een continue relatie bestaat tussen de verscheidene vissoorten die men niet ongestraft verbreekt.

### BRITTEN MAKEN VAN ALLE HOUT PIJLEN OM OP DE E.E.G. AF TE VUREN

In de Britse visserijkringen heeft men het uitzonderingskontingent van 600 duizend ton haring die aan de Franse kustvisserij van het gebied rond Etaples en de Seinebaai toegekend werd, aangegrepen om nu de eis voor exclusieve zones voor de Britse visserij te motiveren. Volgens hen is de toekenning van deze haringvisserij aan Frankrijk even goed een voorbehouden van een exclusieve visserij en wordt hiermede dus het principe van exclusieve zones, ten minste voor bepaalde kustgebieden erkend! Ze vergeten natuurlijk in het daglicht te stellen, dat het hier om een visserij gaat binnen de 3 mijl en dat ook hun eigen regering in deze zone over een volledige soevereiniteit beschikt, behalve natuurlijk over deze soorten vis die door een algemeen vangstverbod getroffen zijn, waardoor voor deze getroffen soorten een ontlasting dient gegeven te worden door de gemeenschap zelf. Nu wensen de Britten dat hun minister, de heer John Silkin, op basis van deze exclusiviteit voor de Fransen, het de EEG zal duidelijk

maken dat voor haar 200 mijlszone in de Noordzee dergelijke exclusiviteiten voor de Britten in praktijk moeten gebracht worden!

Zelfs de Britse koningin heeft gemeend in haar rede vorige week voor het parlement te moeten spreken over de vaste wil van de regering om te Brussel druk uit te oefenen bij de EEG voor een herziening van het visserijreglement in de gemeenschap en dit ten voordele van Groot-Brittannië.

### SLECHTS 15 BENNEN VIS OP MAANDAG 7 NOVEMBER TE HULL!

Op maandag 7 november werd er een averechts rekord gesteld in de afslag van Hull toen daar slechts 15 bennen vis aangeboden werden en dan nog door een vaartuig dat wegens defekt zijn reis had dienen te onderbreken. Het is duidelijk dat deze vis een goede prijs bewaam. Anderzijds heeft de handel het tekort aan vis aangeklaagd.

## DENEMARKEN

### DRIE DEENSE VISSERS VOOR BRITSE RECHTBANK Gingen vissen met Schots vaartuig!

Drie Deense vissers die in Grimsby de „Martina-Norman” een ankerseiner van 50 Brt, stiekem van de meerplaats weggenomen hadden en er mede in zee staken, zullen binnenkort voor de rechtbank komen.

Na de vaststelling van de verdwijning van het vaartuig, had de rederij tevergeefs geprobeerd in radiokontakt met het schip te komen. Ook navraag bij binnenkomende vaartuigen leverde niets op, noch het bijzonder uitkijken door op zee verwittigde schepen en patrouillevaartuigen. Toen men, na 4 dagen praktisch aannam dat het vaartuig voor goed verdwenen was, kwam het bij duisternis terug te Grimsby aan. De Denen hadden wellicht zonder opzien te baren het vaartuig willen verlaten, maar de „Martina-Norman” werd toch opgemerkt en de zeeridders aangehouden. Tot veler verrassing stelde men aan boord vast dat de drie Denen op visserij waren geweest. Hun uitstapje duurde van 24 tot 28 oktober. Men is te Grimsby in de betrokken kringen werkelijk benieuwd welke straf de rechtbank zal uitspreken?

## Engeland

### BESCHULDIGEN BRITTEN FRANSEN EN WEST-DUITSCERS HUN NOORSE KABELJAUW OPGEBRUIKT TE HEBBEN

Zoals we reeds mededeelden, werd de EEG door Noorwegen verwtigd, dat het kwotum kabeljauw dat de Gemeenschap toegewezen werd, uitgeput is en men tot einde van dit jaar in de Noorse wateren geen kabeljauw meer mocht komen vissen. De Britten hebben zich hier op aan het cijferen gezet en hebben nagerekend dat zij minstens nog 2.600 ton Noorse kabeljauw mochten vissen vooraleer hun aandeel van 13 duizend ton in het gezamenlijke EEG-kwotum is opgebruikt. Vermits Noorwegen, aan de hand van de cijfers van de EEG-partners liet weten dat het toegestaan vangstcijfers voor de EEG ter hoogte van 54.800 ton opgebruikt werd, hebben de Britten maar één besluit over, namelijk dat de andere partnerlanden een gedeelte van haar 13 duizend ton mede opgebruikt hebben.

Het Noors verbod komt natuurlijk bijzonder zwaar aan voor de Britse diepzeetreibers, die sinds eind 1976 uit IJslandse wateren werd geweerd, iets meer dan een maand geleden uit de Barantszee door de uitvaardiging van een Russische blokkade en nu uit Noorse wateren. Voor het ogenblik blijft hen nog slechts Spitzbergen en het Berenelland over, waar in de laatste weken de vangst op een bijzonder laag pitje stond. Daarbij komt nog dat de weersomstandigheden in de winter rond Spitzbergen bijzonder moeilijk zijn.

Volgens een woordvoerder van de Britse Vissersfederatie, zouden hier door talrijke diepzeetreibers verplicht kunnen worden te gaan opvissen. Met betrekking tot de beschuldiging alsof Fransen en West-Duitsers een gedeelte van het Brits contingent zouden hebben opgebruikt, heeft de Britse regering reeds aangekondigd een onderzoek te zullen instellen. Anderzijds werd ook aangekondigd, dat op 24 november het houden van nieuwe onderhandelingen tussen Noorwegen en de EEG verwacht worden. In elk geval heeft de heer Vartdal, directeur van de Noorse Visserijdienst, reeds aangekondigd, dat de besprekingen bijzonder moeilijk en zwaar zullen zijn, hetgeen reeds laat veronderstellen dat de EEG het niet voor een appel en een ei zal krijgen. De heer Vartdal verklaarde dat de standpunten van beide partijen, dit is van de EEG enerzijds en de Noorse regering anderzijds, zeer ver uit elkaar liggen en dit in het bijzonder voor wat betreft de kwota voor kabeljauw, schelvis en haring, dat wil zeggen voor de voornaamste beschermde soorten in de pelagische visserij.

## IJsland

### DE IJSLANDERS NOG ALTIJD GEWEERD TE GRIMSBY DOOR DE VISLOSSERS

Een nieuw verzoek vanwege de handel en verwerkingsindustrie te Grimsby om de vislossers te bewegen tot het lossen van eventuele IJslandse vaartuigen, heeft geen resultaten opgeleverd omdat naar het schijnt hiertoe een nationale syndikale beslissing noodzakelijk is. Intussen zijn er reeds verscheidene jobs in de verwerkende industrie te Grimsby verloren gegaan, terwijl anderzijds de handel in andere havens bestellingen dient te plaatsen om aan hun vis te geraken! Anderzijds mag niemand anders de vis lossen, zodat hier werkelijk van een machtsmisbruik kan gesproken worden. Verwonderlijk is daarbij dat nog niemand van de handel of de verwerkende industrie een eis tot schadevergoeding tegen het syndikaat ingesteld heeft. Inderdaad, ware het mogelijk andere lossers in te schakelen, dan zou de verwerkingsindustrie hier maar beroep moeten op doen. In het huidige geval verhindert de lossersbond en het syndikaat echter het recht op arbeid aan anderen.

## Schotland

### TWEE SCHOTSE SCHIPPERS VERVOLGD VOOR ONWETTELIJKE HARINGAANVOER

Een aanklacht werd ingediend tegen twee Schotse schippers, die beiden deeleigenaar zijn van hun schip voor het aanvoeren van haring in Plymouth begin juli van dit jaar. We herinneren ons dat Groot-Brittannië toen een haringstop voor Noordzeeharing eigenmachtig uitgevaardigd had en dat men zelfs verscheidene Nederlandse haringvangers opracht die wel gingen vissen op haring omdat de EEG geen verbod had uitgevaardigd. De aanklacht ging reeds twee weken terug voor de rechtbank behandeld zijn, maar werd toen verdaagd omdat de vaartuigen slechts op het einde van iedere week terug zijn van de vangst. Het is in ieder geval de eerste maal dat Britten wegens overtreding van de haringstop voor een Britse rechtbank gedaagd worden. Zowat honderd ton haring zou door beide vaartuigen gelost geweest zijn te Yarmouth toen zij

door de inspecteur van de zeevaart, dienst benaderd werden.

De maksimumstraf voor dergelijke overtreding is een boete van 50 duizend pond, zegge 3,150 miljoen B. F. benevens de mogelijkheid voor een inbeslagname van de vangst en de netten. Het is duidelijk dat de Britse rechtbank minstens een straf zal moeten uitspreken die de gedaagden en eventueel andere haringvissers, er zal doen van af zien om onwettelijk haring aan te voeren. Inderdaad zou een relatieve kleine boete de vissers niet tegenhouden nu men prijzen van 30 tot 40 B. F. het kgr voor de haring krijgt en dat in bepaalde gebieden heel wat haring te vangen valt.

### SCHOTSE NATIONALISTEN VERKIEZEN EKSKLUSIEVE VISSERIJ BOVEN E.E.G.-LIDMAATSCHAP

Volgens de Schotse nationalist van waarvan William Wolfe de parlementaire fractieleider is, zou de Britse premier Callaghan moeten dreigen uit de EEG te gaan indien geen voldoening kan bekomen worden in verband met de eisen voor een 50 mijls exclusieve zone. De overleving voor de Schotse visindustrie schijnt voor deze nationalist van overwegend belang te zijn. Zelfde heer hield de draak met de Britse vertegenwoordigers in de EEG-kommissie te Brussel die zich zouden laten manoeuvreren door de andere commissieleden. Wij weten uit ondervinding dat de beste stuurliu altijd aan land staan. Moest Groot-Brittannië echter breken met de EEG dan zou men het waarschijnlijk in Schotland wel spoedig gewaar worden, hoe binnen een bepaalde tijd de Schotse huisvrouw, voor hetzelfde geld maar met een halve zak eetwaar naar huis zou komen. Er zijn ongelukkig geen slechter blinden dan diegenen die niet wensen te zien en tot deze categorie behoort zeker wel de Schotse nationalistische fractieleider William Wolfe.

## Noorwegen

### SLECHTS 150 NOORSE VERGUNNINGEN AAN E.E.G.- VAARTUIGEN

Het ongunstig nieuws schijnt zich te willen bevestigen dat Noorwegen slechts 150 vergunningen wenst uit te reiken aan de gezamenlijke vloot van EEG-vissersvaartuigen voor de Noorse uitgebreide sektor van de Noordzee. Afgezien van het feit dat deze vergunningen dienen opgedeeld tussen de vloeten van Groot-Brittannië, Denemarken, Nederland België, Ierland, Frankrijk en West-Duitsland, kregen wij een bericht uit Grimsby dat de plaatselijke vloot alleen reeds 20 paarvissers en 100 anker-seiners telt die voor het merendeel in de Noorse wateren optreden, de eersten dorlopend en de tweede categorie minstens ge-

durende een viertal maanden van het jaar. Men kan dan ook het onbehagen begrijpen dat Grimsby getroffen heeft bij het vernemen van deze Noorse beperking. Men heeft ter plaatse berekend dat, bij een evenredige verdeling onder de E.E.G. er maximum een tiental vergunningen aan Grimsby zouden toekomen. Men zal dan ook trachten de Noorse regering te overtuigen meer anker-seiners toe te laten omdat deze vaartuigen vissen met netmaaswijdte van iets meer dan 11 cm. waardoor jonge en onrijpe vis gespaard wordt en waarbij ook de zeebodem niet doorploegd of beschadigd wordt. Graag bekwam men dan ook dat Noorwegen de anker-seiners buiten de vergunningen zou laten of minstens een afzonderlijk bijkomend vergunningstelsel voor deze vaartuigen. Anderzijds is door het wegvallen van de haringvisserij in de Noordzee in de E.E.G.-wateren, een EEG-troef verloren gegaan die men had kunnen uitspelen tegenover de Noorse vissers die normaal in de EEG-sektor op Noordzeeha-

## Frankrijk

### FRANSE SYNDIKATEN VERZETTEN ZICH TEGEN VERDERE AFTAKELING VAN DE VLOOT

Te Boulogne zijn de Franse visserssyndikaten bijeengekomen om zich te verzetten tegen verdere aftakeling van de visserijvloot waarbij het vooral gaat om de verre visserij en industriële visserij. Heel wat diepzeetreibers werden in de laatste tijd aan het buitenland verkocht of stil gelegd zodat hierdoor veel vissers op straat kwamen. De syndikaten zullen zich in het vervolg hiertegen verzetten. Twee actiemiddelen zijn hiervoor gepland, namelijk het houden van een massademonstratie ter intentie van de bevoegde openbare besturen en het gaan bezetten van vaartuigen die aan het buitenland zouden verkocht worden of uit de vaart genomen. Men weet in de betrokken syndikale kringen heel goed dat de rederijen zelf het slachtoffer van de moeilijke toestanden geworden zijn, maar men wenst door deze actiemiddelen vooral druk op de regering uit te oefenen en de media wakker te schudden voor de moeilijkheden in de visserij. De visserssyndikaten hebben reeds de steun van de havendockers gekregen die bereid gevonden waren een tussentijdse werkstop te houden. Anderzijds hebben ook verscheidene parlementairen uit de streek hun steun en tussenkomst toegezegd.

### VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

## GEDEELTELIJKE UITVERKOOP VAN FRANSE DIEPZEETREILERS

We wezen er vroeger reeds op dat verscheidene Franse rederijen zich verplicht zagen een gedeelte van hun vloot naar het buitenland te verkopen om met de verwezenlijking van dit actief hun overblijvende eenheden in bedrijf te kunnen houden. De verre-visserij is inderdaad deficitair, deels door de grote uitbatingskosten, deels door de opgelegde kwota en anderzijds door een te kleine prijs voor het aangevoerde produkt. De rederijen stellen wel regeringsmaatregelen voor om deze aftakeling te kunnen tegenhouden, maar verscheidene van deze maatregelen kunnen niet nationaal genomen worden, maar zijn het domein van de EEG-kommissie te Brussel. De betrokken kringen vragen inderdaad een tussenkomst in de brandstofkosten van ongeveer 1,15 B.fr. per liter, verder een gemak van lening en een verlaging van de interestvoet. Dit zou het de rederijen misschien mogelijk maken betere tijden af te wachten, waarbij men het herstel van visstocks op het oog heeft waardoor de kwota dan zouden kunnen verruimd worden.

Uit Douarnenez vernamen we ondertussen van een woordvoerder van de rederij „Armement Coopératif Finistérien” dat men waarschijnlijk 3 tot 4 moderne eenheden, hektrillers van de 38-meter klasse, aan het buitenland van de hand zal moeten doen. Dit zou het aantal eenheden van deze rederijen van 9 tot maximum 6 of zelfs 5 brengen.

Voor de haven van Concarneau met onder meer de recente verkoop aan het buitenland van de „Corven” en de „Concarnois” respectievelijk naar Dakar en Pointe Noire (Angola) komt de vloot van grote eenheden hierdoor reeds beneden de 60 te liggen, terwijl dit voor 1974 nog ongeveer 25 eenheden meer was en tien jaar terug het totaal zelfs nog meer dan honderd.

Ook te Lorient houdt de verkoop aan het buitenland van grote eenheden lelijk huis. We herinneren onze lezers dat de „Brien” en de „Rockall” reeds vroeger aan Ierland verkocht werden, de „Patron Jean-Charlot” aan Marokko, de „Notre-Dame de France” aan Argentinië en de „Bournazel” aan IJsland. Alleen eenheden met een vermogen van meer dan 1500 pk. Voor het ogenblik zijn er nog slechts 28 van deze eenheden in bedrijf, terwijl sommige rederijen de verkoop van nog enkele vaartuigen overwegen. Wat de haven van La Rochelle betreft is de toestand daar katastrofaal gezien daar van de destijds 40 eenheden van de hoge zee, er nog slechts een vijftiental overblijven en men nog eens overweegt een drietal aan het buitenland over te doen. Het baart dan ook geen verwondering dat men te La Rochelle met een deficit in de uitbatingskosten van de vissershaven rekent van zowat 20 miljoen B.fr. voor het volgende jaar.

**VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN**

## BEPERKING VAN DE MAKREELAANVOER TE BOULOGNE

Als gevolg van de grote makreelaanvoer te Boulogne zijn de prijzen in de afslag gevoelig gezakt en behaalden nog amper 7 B.fr. het kg, zijnde 350 fr. de ben. Er moest zelfs een gedeelte naar de vismeelfabrieken verwezen worden. Hierop heeft de producentenorganisatie de beslissing genomen, dat in de toekomst de aanvoeren van makreel de 180 duizend kg per schip en per uitvaart niet meer mogen overschrijden. Dit is 3.600 ben. Men hoopt hiermede de prijs te kunnen ophouden en de aangevoerde makreel voor konsumptiedoeleinden te kunnen besteden.

## 27 SPAANSE VAARTUIGEN OP EEN DAG OPGEBRACHT

Met als thuishaven de kleine Spaans - Baskische vissershaven Fontarabie, werden begin november niet min dan 27 Spaanse vissersschepen door een Franse kustwachter opgeleid omdat zij zonder vergunning visten. Alle vaartuigjes werden naar de haven van Bayonne opgebracht en brachten er heel wat volk op de been. De Spaanse konsul kwam spoedig ter plaatse en na in contact gekomen te zijn met de Spaanse Overheid, kon hij de onmiddellijke vrijlating bekomen door de borg te bezorgen van de Spaanse regering voor de eventuele boeten die zouden kunnen uitgesproken worden ten laste van de Spaanse schippers. Deze zaak komt voor op 17 november voor de rechtbank te Bayonne.

Zoals men weet, zijn er slechts een beperkt aantal vergunningen om in het Frans gedeelte van de Golf van Gascogne te vissen uitgereikt aan Spaanse vissersschepen, dit nadat Frankrijk hiertoe de goedkeuring van Brussel kreeg. Spanje behoort inderdaad niet tot de E.E.G. en haar schepen moeten dus over een speciale vergunning beschikken.

## ONDERZOEKINGEN NAAR DE VISSTAND IN DE GOLF VAN GASCOGNE

De «Pelagia» van het Frans Visserij-Instituut zal in de laatste week van november en begin december studies ondernemen over de visstand in de Golf van Gascogne. Ook de «Roselys» zal in de tweede helft van november haar opzoekingen hernemen in het zuiden van de Golf van Gascogne. Het gaat hier om wetenschappelijk onderzoek over de visstand tot op 40 meter diepte. In het bijzonder zal dit onderzoek zich toespitsen op de zones waar men zand en kiezel uit de zee haalt in het gebied van de Loire-monding, de baai van Etel en de baai van Douarnenez. Ook zal de visstand in de baai van Quiberon en Vilaine onderzocht worden. Deze studies zullen het mogelijk maken, zich over eventueel te nemen beschermingsmaatregelen uit te spreken en desgevallend sommige methoden van visserij eventueel te verbieden.

## DE FRANSE VISHANDEL

### DREIGT MET STAKING

De Franse vishandel heeft met staking gedreigd omdat zij niet akkoord gaat met de overheidsmaatregelen van het blokkeren van de winstmarge op een bepaald niveau. Naar gelang de vis duurder aangekocht wordt in de visafslag moet de procentuele winstmarge vermindern zodanig, dat de winst dezelfde blijft, zodat deze geplafonneerd blijft op ongeveer 45 procent van de aankoopwaarde. Op 100 fr aankoop zou er dus in de detailhandel maximum 145 fr mogen verwezenlijkt worden, hetzij 45 fr verschil. Deze maatregel is het gevolg van de vaststelling door de bevoegde overheidsdienst van een verhoging van de visprijzen sinds begin 1977 met 15 procent. Volgens de overheid is het normaal dat de prijs voor de vis in de afslag verhoogt als gevolg van een mindere aanvoer door de beperkingen en vangstkota alsmede door het uitvallen en stilleggen van heel wat schepen. Deze verhoging mag echter geen aanleiding geven tot een evenredige procentuele verhoging van de winstmarge van de detailhandel.

Als gevolg van deze overheidsmaatregel heeft de vishandel op 8 november te Parijs een tamelijk ruimerige vergadering gehouden. Volgens een woordvoerder van de groepering van de handel zal deze overheidsmaatregel leiden tot sluitingen op grote schaal en het afdanken van heel wat bedieningspersoneel. Volgens zelfde woordvoerder zou de handel met verlies moeten werken gaande van 10 tot 15 procent op het zakencijfer. Anderzijds wijst de handel op het feit dat er tot eind 1977 nog een overeenkomst bestaat met de overheid die deze laatste nu eenzijdig opzegt. Men wijst er eveneens op dat, zo er minder aangevoerd wordt, er ook minder vis in de handel komt en, bij gelijke winstmarge, de inkomsten over het totaal van de handel bezien, evenredig zouden verminderen. Gezien de belangrijke gevolgen die een staking door de vishandel zou veroorzaken, zowel op het bedrijf als van de groothandel, de invoerders als van de producten en vissers zelf, heeft men besloten, vooraleer tot een staking over te gaan, zich eerst met de tussenhandel en het producentenschap te verstaan. Er werd dan ook besloten eerst tot een bijeenkomst over te gaan met het Centraal Comité van de Visserij om de toestand te bespreken, die door de overheidsmaatregelen geschapen werd. Er ook besloten een onderhoud aan te vragen met de bevoegde regeringsinstanties om niet tot de uiterste maatregel van de staking te moeten overgaan.

**REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD**

## FRANSE KLEINE HARINGVISSERS NIET TEVREDEN

Zoals we in onze vorige uitgave schreven, werd verleden week te Brussel beslist tot het toekennen van beperkt contingent haring te vangen door de kleine haringvisserij in het gebied tussen Etaples en de Seinebaai. De Franse traditionele kleine haringvissers zouden in dit gebied, binnen de 3 mijl uit de kust tot einde 1977 600 ton haring mogen vissen. Deze kustvaarvissen mogen niet boven de 30 Brt. gaan. De visserij zou met het drijfnet gebeuren. Hieruit volgt, dat juist die haringtreilers uit Etaples die de haven van Boulogne geblokkeerd hadden wegens het verbod van de haringvisserij in de Noordzee uit de overeenkomst gesloten zijn. Dit heeft in deze middens natuurlijk aanleiding gegeven tot een grote mistevredenheid, waar men zelfs nieuwe spektakulaire acties overweegt. Inderdaad bereken de meeste vissersvaartuigen te Etaples de 50 Brt. en deze zijn dus uitgesloten. Deze laatste vissen trouwens met het trawlmet. De 600 duizend kgr. haring die de vaartuigen van min dan 30 Brt. toegekend worden, moeten met het drijfnet gevangen worden en deze methode van vissen spaart de haringstand en vooral de onvolwassen haring. Verder vereist deze methode van vangen geen sterk P.K.-vermogen en is bijzonder voordelig op het brandstofverbruik en de kwaliteit. Men stelt zich echter bij de middenslagtreilers de vraag of dit niet de voorbode is, een ganse categorie vaartuigen voor de toekomst uit te schakelen van de haringvangst vooral ook omdat deze vaartuigen niet aangepast zijn voor de drijfnetterij. In elk geval betekent 600 duizend kgr. voor de betrokken vaartuigen toch aardig wat en gezien de vangst zich hoofdzakelijk zal beperken op volwassen haring, mag men zich toch, in dergelijke tijden van haringtekort, minstens aan een prijs van 30 fr. het kgr. verwachten, zodat dit toch nog altijd een 18 miljoen B. fr. vertegenwoordigt. Met het overgewicht op deze 600 ton wordt dit ten slotte toch zeker wel voor de kleine kustvisserij 20 miljoen B. fr.

## KOMEN ER OOK KLEINE BRITSE LOKALE VOOR NOORDZEE- HARING ?

In een vorige uitgave hebben we reeds de mogelijkheid laten uitschijnen dat er op de haringstang in de Noordzee, kleine plaatselijke uitzonderingscontingenten zouden vrij gegeven worden, dit om een traditionele kustvisserij op seizoenharing ter willen te zijn. In Groot Brittannië hadden de vissers van Norfolk en Suffolk, via hun vertegenwoordigers een onderhoud met de Britse minister van Landbouw en Visserij, de heer John Silkin. Volgens de woordvoerder scheen de minister voor het standpunt gewonnen om voor sommige gebieden het toekennen van kleine lokale contingenten te verdedigen voor de commissievergadering te Brussel. Gezien ook Frankrijk en België bepaalde haringbelangen te verdedigen heeft, is de mogelijkheid aldus toch wel groot dat men in gunstige zin zou beslissen.

Ondertussen kreeg Frankrijk reeds 600 duizend ton toegewezen.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Vorige week is een zeer ongewone geweest door de uiterst slechte weersomstandigheden. Blijkbaar was niet alleen hier de aanvoer ontredder maar was dat ook in het buitenland het geval. In dat verband mogen wij hier nog niet te veel klagen want er werd maandag meer dan een mijn vis gebracht, terwijl we ook dinsdag nog acht schepen aan de afslag kregen. Die schepen kwamen meestal na erg korte reises weer naar de thuishaven, gedreven door de storm die verder vissen onmogelijk maakte. Veel kleintjes maken een groot en zo kwamen we maandag toch nog aan bijna 6500 bennen vis, waarvan er toch weer 3000 van IJsland aangevoerd werden. Die IJslanders deden het trouwens uitstekend en lukten allemaal flinke opbrengsten. Rode zeebaars, blauwe leng en kabeljauw, gul kregen immers heel wat betere prijzen dan verleden week zodat ook resultaten uit de bus kwamen die er mochten zijn. Voor de O.317 werd zelfs een cijfer opgetekend dat nog nergens voor komt in de annalen : 3.241.132 fr. Hiervoor waren rond de 1700 bennen vis nodig. Ook de beide andere IJslanders bleven boven de 7 cijfers met vangsten die amper de helft bevatten.

De Westschepen en de schepen

die dicht onder de kust visten zorgden bijna voor alle andere vis. Gul en wijting waren er dus niet te kort, kleine gul in elk geval niet. Grote gul mocht er zeker heel wat meer geweest zijn want de grootste sortering kreeg tot 95 fr. Wat kabeljauw kreeg laat zich nu gemakkelijk raden, maandag de hoogste prijs : 108 fr. Ook dat is nog zo dikwijls niet voorgevallen. Schelvis kreeg dinsdag tot 80 fr, ook al een topprijs. De tongen die maandag met mondjesmaat aangevoerd werden, kregen tussen 145 en 279 fr waarbij de kleine sorteringen onder de 200 fr bleven maar daarbij vanaf de voorkleine tot 225 fr. betaald werd. Ook de bijvangsten van de kanaalschepen waren dit keer erg welkom. Vandaar dat, met eerder kleine vangsten, toch nog redelijke cijfers bereikt werden.

Die cijfers waren zeker erg goed voor de Westschepen die weliswaar doorgaans nogal kleine vangsten brachten die evenwel vlot en redelijk duur verkocht werden. Kabeljauw tot 100 fr en meer, gul tot 90 en meer en kleine gul nog aan 25 fr en meer. Het slecht weer heeft aldus toch nog altijd één voordeel, de betere prijzen. Waarbij het echter niet zolang slechts mag blijven dat aan de kaai moest blijven liggen.

## VISVENTERS NODIGEN UIT VOOR 13de VOLKSBAAL

Het Nationaal Verbond van Visventers organiseert op zaterdag 26 november voor de dertiende maal hun groot Visventersvolksbaal. De inrichters hebben dus heel wat ervaring in het op touw zetten van dergelijke feestelijke aangelegenheden. Het wordt dus weer een volks en plezierige ontspanningsavond, zoals de bevolking van de streek deze graag mag. Het welbekende en populaire dansorkest van Freddy en zijn Secrets zorgen voor een aanhoudende ambiance. Voorts is er natuurlijk weer de grandioze tombola ten voordele van het Solidari-teitsfonds. Een onmetelijke rij van prijzen maakt velen gelukkig.

Al wie van ver of dicht iets te zien heeft met het visje — en dat zijn wij allemaal — is verwacht in Ostend Palace Hotel, Londenstraat vanaf 20u30.

## OOSTENDE

MAANDAG 14-11-1977

IJSLAND				
O.129	18	600	—	1.187.815
O.317	20	1.700	—	3.241.132
O.216	18	750	—	1.422.533

MONKEY BANK				
O.274	12	220	—	507.196
Z.597	15	250	—	458.548
O.134	14	200	—	243.360

KANAAL				
O.198	18	120	2.000	602.951
KELTISCHE ZEE				
N.705	18	120	1.600	514.870

NOORDZEE				
O.26	14	320	—	488.720

WEST				
N.720	6	140	—	208.801
N.41	7	280	—	442.148
N.736	5	120	—	170.096
N.709	8	320	—	500.750
N.715	4	70	—	122.649
O.306	5	500	—	544.240
O.275	5	280	—	302.020
O.309	6	260	—	313.120

KUST				
Z.209-509	2	280	—	339.060
O.127-303	2	200	—	319.890

DINSDAG 15-11-1977

MONKEY BANK				
O.128	14	170	—	306.700
WEST				
O.285	6	280	—	532.562
N.40	6	220	—	325.920
O.279	2	160	—	313.736
O.206	1	80	—	157.417

KUST				
O.35	4	220	—	327.860
O.141	4	150	—	241.960

WOENSDAG 16-11-1977

WEST				
O.229	2	60	—	107.310

## OOSTENDE DOVER/FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 20 tot 26 november 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 20 november 1977 bijkomende afvaart te 23.15.

Op 21, 22, 23, 24 en 25 november 1977 bijkomende afvaarten te 2.15 23.15.

Op 26 november 1977 bijkomende afvaart te 2.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Alle dagen te 1.30 en 19.30 (1).  
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 21, 22, 23, 24, 25 en 26 november 1977 bijkomende afvaarten te 3.20 6.20.

Afvaarten uit Folkestone :  
Alle dagen te 0.05 19.00 (2).

(1) Op 26 november 1977 aankomst te Dover Western Docks.  
(2) Op 26 november 1977 vertrek uit Dover Eastern Docks.

## Filmavond « De Zee »

Donderdag 24 november brengt «Heyst Leeft», in de zaal Ravelingen, de première van de 8 mm klankfilm «De Zee» van de Heiste-naar Albert Vandierendonck.

Deze film brengt een totaal beeld over het leven en werken op zee en aan de wal van de Heistse vissers in 1977 en een ode aan de oudere generatie van vissers en vissersvrouwen. Samengevat krijgen we in de ruim 2 uur durende film: DEEL I — laver Jan Mesuere van de schoolbanken naar zee - de leraars van de twee visserij scholen tijdens de lesuren - op het oefenschip O.29 «Broodwinner» - demonstratie plankenvisserij. DEEL II : de visserij en bloemenhulde aan het vissersmonument - Karnavalviering en zeemeerminnenbal - vissersfolklore op de Oosthoek-kermis.

DEEL III : Aanmonstering van Jan Mesuere op de Z.558 «Eureka». reportage bokkenvisserij - garnaal-verkoop in de vismijn - dag van de

zeelieden in Zeebrugge - Heistse Klakkertjes en visbakkers op de fokloremarkt.

DEEL IV : De Z.558 «Eureka» en Z.437 «Pater Bil» tijdens de gullenvangst - de bedrijvigheid in de vismijn - ode aan de oude vissers en vissersvrouwen van Heist en o' beelden uit het rustoord Gotschalck te Oostende met o.a. taf van Natte Biels, Kalus van Pol Musschens, Henri Blomme en andere.

Toegang : leden Heyst leeft 40 fr. Niet leden 50 fr.

Het tijdschrift «Heyst Leeft» 77/3 biedt 24 blz. over Heist met o.a. het spekkewinkeltje van Virginie Meyers, de scheepsramp met de H.10 in 1906, de grafstenen van de familie Quintens in de St. Antoniuskerk, een gedicht van Gust. Vermeille, een geschreven portret van Albert Vandierendonck, twee tekeningen van Oscar Ghevaert en het bewogen schoolleven van Jos. Ackx.

## VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

## VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

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

**VISAANVOER TE OOSTENDE**

14-11	21	324.600	12.019.099
15-11	7	64.000	2.250.305
16-11	1	3.020	107.310
	29	391.620	

**GARNAALANVOER TE OOSTENDE**

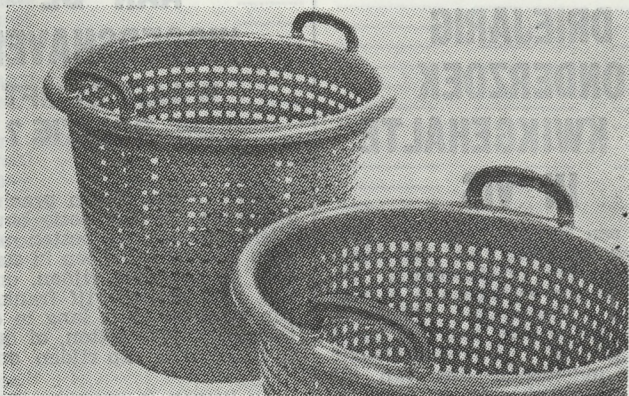
9-11	3	116	17.782		
11-11	8	477	68.001	137,—	155,—
12-11	1	30	5.490	183,—	

**VISAANVOER TE NIEUWPOORT**

10-11	2	1.191	28.030
14-11	8	29.942	1.017.862
16-11	4	5.891	339.499

**VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN**

**sterke  
plastieke  
bennen**



**44 LITER : ± 35 KG.**

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

**58 LITER : ± 50 KG.**

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

wendt U tot :

**S. C. A. P.**

**H. BAELSKAAI 27  
OOSTENDE  
TEL. (059) 70.29.51  
(5051N—8050V)**

**NIEUWPOORT**

DONDERDAG 10 NOVEMBER 1977

N.700	11.350
O.211	16.680

MAANDAG 14 NOVEMBER 1977

N.346	66.667
N.700	25.542
N.172	63.779
N.788	63.779
N.590	76.900
N.470	76.900
N.45	226.860
N.708	83.190
N.579	264.180
N.723	70.070

Het stormweer was de reden dat we meer vaartuigen op de markt kregen dan verwacht. Er werd 36.000 kg vis gelost, met inbegrip van 1.000 kg tongen. Buiten kabeljauw, gulsoorten en wijting, was er weinig keus noch van platvis, rogsoorten, zeehonden of andere varia. Het is dan ook vaststaand dat deze soorten, die slechts in kleine hoeveelheden voorhanden waren, hun prijs kregen. Dit mag tenandere gezegd worden voor alle soorten. Zo kregen de tongen van 166 F de kg voor de kleinste soort, tot 200 voor de 5den, de 4den 231 F en zelfs voor de 3de soort werd 240 F de kgr geroepen. Kabeljauw van 4.800 à 5.300 F de benne. De gulsoorten van 4.300 tot 2.100 F. De voorkleine van 1.250 tot 1.400 F de benne. De minis van 750 tot 940 F. Voor wat de wijting betrof, kregen we een opgaande prijs, met op het einde een inzinking. Zo liep de prijs van de grote wijting : van 1.300 à 1.400 F en eigemaardig genoeg kreeg het voorlaatste vaartuig dat moest verkopen slechts 1.010 F de benne. Voor de kleine wijting werd van 700 à 900 F de benne gegeven, dit volgens kwaliteit en sortering. Zandschullen werden ook goed verkocht. Kleine rond de 1.000 F, grote 1.500 F de benne. Enkele bennen speerhaaien waren ook voor de dure partij en kregen 2.010 F de benne. Zeehonden 1.250 F en de kleine koopjes platvis kwamen rond de 50 F de kg. Het eindcijfer voor deze maandag was : 1.017.862 F.

WOENSDAG 16 NOVEMBER 1977

N.3	197.334
N.719	83.730
N.761	16.800
N.15	41.635

Vier overblijvers van het stormweer losten 5.900 kg vis, met ongeveer 700 kg tongen. Alle soorten kregen goede prijzen. De tongen van 152 en 165 fr. voor de kleine. Alle andere soorten van 200 tot 247 F de kg. Enkele kopen kabeljauw en gulsoorten tot 5.300 F. De voorkleine 1.510 F., zeehonden 1.350 F. Enkele bennen St Jacobs-schelpen kregen 1900 F. Het eindcijfer 339.499 F. En nu.. maar wachten op beter weder.

**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.

**TIJDSCHRIFTEN**

NAUTILUS het maandblad van de K. B. Zeemanscollege voor november is verschenen, waarin de wetenschappelijke zijde van de transportproblemen wordt behandeld, de nautische instrumenten in Japan, Ongevallen bij het vervoer van stortladingen en Zeerecht.

**ZEEBRUGGE**

DONDERDAG 10-11-1977

	kgr tong	ben. vis	zee-dag.	Besom.
WEST				
Z.108	800	160	10	443.910
KUST				
Z.514	50	10	2	56.610
Z.437-558	gul			116.720
				617.240

MAANDAG 14-11-1977

	kgr tong	ben. vis	zee-dag.	Besom.
KUST				
Z.14	800	70	7	360.940
NOORDZEE				
Z.574	900	170	15	770.920
Z.30	400	330	14	964.610
Z.201-560	gul			152.970
				2.249.440

DINSDAG 15-11-1977

	kgr tong	ben. vis	zee-dag.	Besom.
KUST				
Z.27	800	50	5	354.900
Z.599	—	10	—	38.940
Z.126	600	100	7	389.990
Z.331	300	45	5	219.850
Z.424	300	140	8	436.680
KANAAL				
Z.99	3.000	190	15	1.057.650
Z.16	500	40	—	392.180
				2.890.190
				forel 7.040
				2.897.230

WOENSDAG 16-11-1977

	kgr tong	ben. vis	zee-dag.	Besom.
KRP				
Z.402	—	10	4	62.640
KANAAL				
Z.324	2.500	150	17	873.000
NOORD				
Z.584	450	150	10	480.240
KRP				
Z.573	—	30	7	192.270
Z.516	—	40	8	248.020
				1.856.170

**VERWACHTINGEN**

VRIJDAG 18 NOVEMBER 1977

IJSLAND : O.318 (900 m., t.t.z. 100 kab-gul, 200 kols, 320 rode zeebaars, 230 bl. leng, 50 varia).

MAANDAG 21 NOVEMBER 1977

IJSLAND : O.236 (350 m., t.t.z. 20 kab-gul, 60 kools, 120 leng, 20 gut-vis, 30 schelvis en totten, 100 rode zeebaars).

O.202 (700 m., t.t.z. 150 kools, 280 rode zeebaars, 200 leng, 70 varia).

KANAAL : O.118, O.180, O.135, O.114, O.181, O.37. (vermoedelijk in de loop van de week).

**IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE**

	14.376.714		
Schelvis grote	58,—71,60		
Schelvis midden	40,60-50,—		
Schelvis klein	32,—		
Kabeljauw	76,80-95,20		
Gul	42,80-75,—		
Wijting	33,—34,80		
Schaat			
Zeebaars	30,—35,40		
Leng	41,70-50,—		
Schartong	30,—38,20		
Heilbot	122 -180		
Koolvis	36,40-40,60		
Hondstong	40,—56,—		
Zeewolf			
Staart			

**Tong- en pladijsprijzen**

**TONG**

**Oostende**

	14-11-1977	15-11-1977	16-11-1977
Lappen	243 -256		
Grote	232 -247		
3/4	165 -279		
Blok	248 -270		
Voor-kleine	220 -227		
Kleine	163 -174		
Slips			

**Zeebrugge**

Grote	228 -242	225 -231	230 -231
Blok	241 -256	242 -250	232 -238
Fruut	255 -261	231 -253	228 -242
Schone kleine	240 -252	197 -229	184 -217
Kleine	207 -211	173 -201	170 -186
Tout petit	190 -195	165 -189	158 -172
Slips			

**Nieuwpoort**

Tong I	208 —,—		233 —,—
Tong II	227 —,—		230 —,—
Tong III	240 —,—		220 -247
Tong IV	231 —,—		218 -229
Tong V	199 —,—		190 -228
Kleine	166 —,—		160 —,—

**PLADIJS**

**Oostende**

	14-11-1977	15-11-1977	16-11-1977
Grote			41,60-56,40
Grote tek			41,—
Kleine tek			41,60,—
Derde slag			
Platjes			18,20,—

**Zeebrugge**

I	37,—42,—	36,—43,—	39,—44,—
II	36,—40,—	34,—38,—	35,—42,—
III	30,—33,—	33,—38,—	28,—34,—
IV	22,—27,—	17,—24,—	17,—25,—
V			

**Nieuwpoort**

Moeien			
Grote pladijs	50,—		35,—
Drielingen	55,—		38,—
Platjes	60,—		25,—

**WANNEER ZAL HET MONTGOMMERYDOK VERBETERD WORDEN ?**

Dagelijks komen er klachten van vissers en ook van al wie bij laag water het Montgomerydok binnenvaart, van het feit dat ze bij laag water in het slijk zitten, daardoor met schroef ergens opslaan en dat men niet kan in- of uitvaren.

Het is een openbaar geheim dat het baggeren in dit dok langs de zijde van de stadskaal, een gevaar voor instorting van de kaaimuur met zich brengt.

Nu de oostelijk kaaimuur waar de burelen van de Zeevaartsinspectie en het Loodswezen gelegen zijn, volledig heropgebouwd werden nadat ook hier zich talrijke verzakkingen hebben voorgedaan, komt het ons voor dat het groot tijd wordt, dat aan de vernieuwing van de westelijke zijde ook wordt gedacht en gewerkt.

Of zal men wachten tot er zich onverwachts een catastrofe voordoet ?

Het baat niet twee yachtdokken te hebben met sluisen welke een half miljard gekost hebben, wanneer men ook de rest van het dok niet geschikt maakt voor alle vaartuigen welke van het tijdok moeten gebruik maken.

't Is niet alleen nodig, maar een noodzakelijke voorzorgsmaatregel.

De Openbare Overheid en onze stadsverheid schijnen daaraan al gedacht te hebben, maar verder niet.

**DRIEJARIG ONDERZOEK OP KWIKGEHALTE IN VIS**

Aan een artikel uit de AFZ Hamburg ontleen we de resultaten van een driejarig onderzoek op het kwikgehalte in verscheidene vissoorten. Hiervoor werden niet minder dan 7 duizend vissen uit de Noord-Atlantische Oceaan onderzocht, dus van die soorten die regelmatig op onze tafel komen of er kunnen op komen. Slechts 0,6 % overschreed zeer licht de grens van de algemeen als ongevaarlijke aanvaarde norm en dit dan nog hoofdzakelijk bij heilbot en haaisoorten. Wat de hoofdsorten betreft, die normaal op een vistafel komen, namelijk kabeljauw, koolvis en rode poot die bijna 90 % uitmaken van de in onze West-Europese havens aangevoerde vis en die speciaal onderzocht werden, werd een gemiddeld kwikgehalte vastgesteld van 0,229 per duizend terwijl de aangenomen grens bij regelmatige consumptie één per duizend is.

Men mag dus zeggen dat het kwikzilvergehalte in de vis die door onze vissers gevangen wordt, zeer toelaatbaar is en bijgevolg absoluut geen aanleiding kan geven tot enige ongerustheid hetgeen men doorgaans niet kan zeggen van het vlees dat op onze tafel komt en waarover een zeer bekende Gentse hoogleraar en toxicoloog zegt dat het slachtvee praktisch zonder uitzondering van het spuitje krijgt met antibiotica, enkele weken vóór hun slachtbeurt om op een zwaar gewicht te komen.

**ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE - DOVER - FOLKESTONE**

De aandacht van de reizigers die zich naar Engeland wensen te begeven, wordt erop gevestigd dat ingevolge herstellingswerken aan de carferrybrug te Folkestone in november, de hiernavolgende diensten zullen worden afgeleid op de volgende data :

Zaterdag 26 november 1977 :  
— Folkestone — Oostende : de 19 uur dienst vertrekt uit Dover E. D.  
— Oostende — Folkestone : de 19.30 uur dienst legt te Dover W. D. aan om 22.10 uur.

Zondag 27 november 1977 :  
— Folkestone — Oostende : de 00.05 dienst vertrekt uit Dover W. D. in aansluiting met de boottrein uit Londen.

— Oostende — Folkestone : de 01.30 uur dienst legt aan te Dover W. D. om 04.30 uur. Aansluitende boottrein naar Londen om 05.34 u.  
Voor het vervoer van lokale reizigers van Folkestone Harbour naar Dover Marine en vice versa zal een speciale busdienst worden ingelegd.

Opgelet : alle hierboven vermelde vertrek- en aankomsturen zijn uitgedrukt in de lokale tijd.

**DE DIEFSTALLEN AAN DE VISSERSHAVEN WAAR BLIJFT DE POLITIE ?**

Onze politie is een prachtig stel geworden die zich bezig houdt met allerlei mensen te pesten omdat ze geen riem aan hebben in stad wanneer ze per auto rijden, omdat ze niet vlug genoeg vijf frank bijvoegen wanneer ze te lang in een restaurant blijven zitten, of omdat ze te traag of te rap rijden, enz.....

Ze komen 's morgens rond 7u30 een wandelingetje doen langs de H. Baelskaai of de vismijn om te zien of ze niemand kunnen snappen die scheef staat, enz.....

Maar 's nachts controle uitoefenen waar het moet, dat kunnen ze niet.

Aan en in de vismijn en op de schepen zijn de inbraken legio en een wekelijkse gewoonte geworden.

Het is zover gekomen dat deze inbraken plaats hebben in het zicht van de woningenbewoners van de H. Baelskaai.

Vorige week is dit opnieuw het geval geweest en heeft men op vier aldaar liggende vissersvaartuigen brutaal ingebroken, vernield en gestolen.

Zou men niet beter de politie, die aan de Oostendse bevolking meer dan honderd miljoen kost per jaar, eenvoudig afschaffen. Vijf rijkswachters doen tien maal nuttiger werk dan vijftig van onze hotten-totten, die er nog alleen zijn voor het syndikaat waartoe ze behoren.

Een bestolen reder

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	14-11-1977	14-11-1977	15-11-1977	15-11-1977	16-11-1977	16-11-1977	14-11-1977	16-11-1977	14-11-1977	16-11-1977	14-11-1977	16-11-1977	14-11-1977	16-11-1977
Tarbot. groot (123)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel (123)	.....	290 -304	.....	294 -310	.....	187 -267	.....	270 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (123)	.....	170 -228	.....	145 -189	.....	122 -129	.....	180 ,,-	.....	200 -156	.....	.....	.....	.....
Griet : groot (123)	.....	130 -136	.....	120 -135	.....	110 ,,-	.....	130 ,,-	.....	165 -160	.....	.....	.....	.....
middel (123)	116 ,,-	158 -160	.....	134 -146	.....	142 -150	.....	.....	.....	120 -150	.....	.....	.....	.....
klein (123)	.....	135 -145	.....	108 -115	.....	106 -111	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis : groot	70 ,,-	90 ,,-112	.....	98 ,,-100	.....	52 ,,-55 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel	46 ,,-66 ,,-	.....	48,60-80 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein	27,80-30,80	.....	32 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek : groot	.....	.....	21 ,,-22,60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	41 ,,-43,20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (I)	45 ,,-78 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog (123)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (23)	.....	74 ,,-	.....	60 ,,-64 ,,-	.....	70 ,,-75 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten (23)	.....	68 ,,-	.....	52 ,,-54 ,,-	.....	75 ,,-	.....	55 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart (23)	.....	72 ,,-	.....	54 ,,-58 ,,-	.....	75 ,,-	.....	60 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Halve mans (23)	.....	53 ,,-	.....	35 ,,-39 ,,-	.....	56 ,,-	.....	54 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt (2)	.....	55 ,,-	.....	32 ,,-34 ,,-	.....	56 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog (2)	.....	30 ,,-	.....	20 ,,-24 ,,-	.....	23 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	85 ,,-108	120	96 ,,-101	108 -110	128	.....	96 ,,-105	106 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (groot)	28 ,,-94 ,,-	95 ,,-120	26 ,,-95 ,,-	90 ,,-100	24 ,,-103	101 ,,-	45 ,,-80 ,,-	50 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (middel)	.....	78 ,,-36 ,,-	.....	46 ,,-54 ,,-	.....	49 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	.....	44 ,,-49 ,,-	.....	40 ,,-42 ,,-	.....	38 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting : groot	17,40-29,60	29 ,,-34 ,,-	13,80-27,80	28 ,,-30 ,,-	.....	35 ,,-41 ,,-	20 ,,-27 ,,-	35 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein	.....	19 ,,-25 ,,-	.....	16 ,,-19 ,,-	.....	18 ,,-21 ,,-	16 ,,-19 ,,-	25 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schar	.....	24 ,,-27 ,,-	25,80-29,20	20 ,,-22 ,,-	22 ,,-31 ,,-	16 ,,-22 ,,-	30 ,,-	26 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol	34 ,,-102	95 ,,-105	58,60-126	98 ,,-104	58 ,,-83 ,,-	110 -124	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	32 ,,-37,40	30 ,,-32 ,,-	38 ,,-	28 ,,-30 ,,-	.....	32 ,,-39 ,,-	40 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	12 ,,-14 ,,-	.....	.....	.....	19 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	51 ,,-51,60	.....	52 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	46 ,,-80 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	172 -108	.....	174 -108	.....	88 ,,-195	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	10 ,,-16 ,,-	.....	.....	.....	25 ,,-	26 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon (rooibaard)	21 ,,-41,20	.....	.....	.....	40,20 ,,-	.....	40 ,,-	25 ,,-40 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe Poon (knorh.)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Knorhaan	24 ,,-71,20	.....	.....	.....	40 ,,-	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Langoesten (midden)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
'klein)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

**Lees "HET VISSERIJBLAD"**

## DE AANVOER VAN VIS IN IJMUIDEN

De aanvoer liet de vorige week weer eens veel te wensen over. Als eerste moet dan niet onvermeld blijven het beslist niet erg meewerkende weer. De kleinste vaart heeft hier veel hinder van ondervonden. Tot ieders verbazing hebben de spanvissers toch niet onverdienstelijk kunnen vissen. Maar de kroon werd dit keer gespannen voor de kotters die als de z.g.n. bordedvissers betiteld worden. Deze schepen zagen kans om meerdere malen per week naar binnen te komen met de leukste vangsten aan gul en wijting, al dan niet vergezeld van een enkele kist platvis. Het was voor enkele schepen zelfs mogelijk om in slechts één enkele nacht een goede f 100.000 boven water te varen. Dit had wel voor gevolg dat de aanvoer zeer eenzijdig op gul en wijting was afgestemd. Aan de maandagmarkt werd nog wel het een en ander van platvis aangevoerd, maar veel had dit niet te betekenen. Met de verdere aanvoer vanuit de noordelijke Noordzee was het helemaal slecht gesteld. De handel moest zich tevreden stellen met de aanvoer van de VL 105. Dit schip had na een reis van twaalf dagen kans gezien om met een goede 500 bakken vis de thuisreis te beginnen. Door schaarste aan koolvis en kabeljauw kon dit schip zijn reis afsluiten met een besomming van f 44.000. Onvermeld mag niet blijven dat de vis die aangeboden werd van een schitterende kwaliteit was. De handel op zijn beurt heeft dit alles geweldig gehonoreerd. Voor de honderd bakken wijting werd gemiddeld f 65 betaald voor de 290 bakken meest kleine schelvis kon een gemiddelde van f 70 worden gemaakt. De regels grote kabeljauw, die weliswaar erg zwaar waren, werden gehonoreerd met f 540 per 10 stuks. De koolvis per 125 kg was goed voor f 360. Alles heeft er dan ook aan meegewerkt om tot de gemelde besomming te komen. De geringe vangst had in eerste aanleg wel wat verwondering gewekt, maar nu bekend is dat de IJM 57 «Zeehaan» na een volle reis ook nog maar net 500 bakken aan boord heeft, is het toch wel een bewijs dat er zeer weinig vis te vangen is op de noordelijke Noordzee. Want het is toch wel bekend dat schipper Klinkenberg en zijn mannen hun sporen op de noordelijke Noordzeewisserij wel verdiend hebben. Nog maar weinig keren is het voorgekomen dat er met zo'n kleine lading thuisgevaren moest worden.

Met de haringvisserij in de Galway-baai wil het nog steeds niet erg lukken, waardoor de grote eenheden deze visserij hebben losgelaten om weer uit te gaan zien naar een lading kleine makreel. Al het betere, zoals grote makreel en wat sardien wordt dan ook in dank meegenomen en de grote kwantumts zorgen vanzelfsprekend voor een redelijke uitkomst. Met ladingen die variëren van 10.000 tot 15.000 pakken diepvriesvis verschijnen deze broeders dan weer in de thuishavens. De kleinere trawlers houden deze visserij in de Galway-baai nog wel even vast. Wanneer er wat haring buit gemaakt kan worden, kan deze voor een zeer hoge prijs van de hand gedaan worden, zodat men echt niet zoveel behoeft te vangen om aan een redelijke besomming te komen. De spanvissers KW 45 - KW 85 en de KW 42 - KW 135 hebben de haringvisserij losgelaten en zijn

naar de Noordzee vertrokken om uit te zien naar wat rondvis.

vreemde eend in de bijt. In de ha-

Deze week dus was er wel een ringhaven arriveerde de in Woubrugge gebouwde hektrawler «Elly Ekkinga» welke aan de vloot in Cuxhaven was toegevoegd. Vandaaruit werd dit schip naar IJsland verkocht. Het arriveerde hier onder IJslandse vlag en de naam «Dagnib». Ruim 3000 kisten kabeljauw en gul werden vanuit het ruim op auto's geladen en van hieruit verzonden.

In ruim 20 uur tijd was dit werk achter de rug. Opmerkelijk was dat hier van een stukje gemechaniseerde lossing gesproken kon worden. Het gebrek aan mankracht doet steeds meer de eis naar voren komen dat er hoog nodig naar mechanisatie omgezien moet worden. Het wordt of is hoog tijd. Het Beverwijkse vislosbedrijf, dat nu al enige jaren de diepvriesschepen van de verschillende rederijen lost met behulp van lopende banden heeft dit schip, zij het op bescheiden wijze, nu ook zo gelost waardoor de losplanken overbodig werden. Door het te laat arriveren van de auto's moest, om het werk gaande te houden toch een beroep op de losplanken worden gedaan om de vis die in kisten verpakt verzonden werd, boven te krijgen. Bij het lossen van de laatste 500 kisten heeft men dit ook via de lopende band gedaan, maar toen stond aan het eind van de band een tweetal rollenbanen en werden de volgestorte kisten, na gevuld te zijn, verder geschoven en aan het eind van de band van ijs voorzien in de auto geschoven. Wanneer deze band op twee snelheden kan draaien, deze ging nu iets te hard, en de band wordt breder, dan moet het mogelijk zijn dat de pakkers de vis aan deze band sorteren. Met behulp van een heftruck kan dan de vis achter de pakkers vandaan naar de plaats van verkoop gebracht worden. Onder deze band zal dan een tweede bandje moeten zorgen voor de afvoer van het ijs dat mee gelost wordt, en terug in de haven verdwijnt. Mogelijkheden te over om hier eens ernstig over na te denken. Aan de papierfabriek, is eveneens door het Beverwijkse vislosbedrijf, een Engelse trawler gelost met diepvoren vis, ook deze vis is per auto aangevoerd, en ook dit schip is met behulp van kranen en lopende banden gelost. Het ene kan leergeld geven voor het andere.

## NIEUWE REDDING-MOTORBOOT VOOR DEN HELDER

In maart 1975 ging bij een reddingsactie in Holland een reddingsboot verloren.

In Holland heeft men van de gelegenheid gebruik gemaakt om er voor dit gebied (Waddenzee en Den Helder) een nieuwe te bouwen welke vorige week al te water is gelaten en zijn proefvaart reeds doet, daar deze volledig afgewerkt werd.

Daar schijnt men zoveel geen tijd nodig te hebben als bij ons om te moderniseren en te bouwen. Hier moet men jaren met een zeer verouderde reddingsdienst voortdoen.

## VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 8 november werd aangevoerd : 115 kg. tong; 2 kisten tarbot en griet; 991 kisten kabeljauw; 52 kisten koolvis; 290 kisten schelvis; 495 kisten wijting; 41 kisten schol; 99 kisten schar; 45 kisten makreel en 22 kisten diversen.

Prijzen in guldens : Per 1 kg. : Grote tong 16,01; grootmiddel tong 15,17; klenmiddel tong 13,32; tong één 12,99; tong twee 10,50.

Per 40 kg. : hammen met kop 130; steenbolk 40; fint 20; tarbot 340-285; griet 193; kabeljauw één 288-167; kabeljauw twee 260-160; kabeljauw drie 200-148; kabeljauw vier 152-140; kabeljauw vijf 120-70; koolvis één 130-120; koolvis twee 121-119; koolvis drie 106; schelvis één en twee 136; schelvis drie 120; schelvis vier 94-64; schol twee 148-138; schol drie 112-110; schol vier 104-82; wijting drie 80-45; makreel twee 70-47; schar 102-67; bot 20; haai 76-62; harders 244-230.

De besommingen waren : VL.105 f 44.700; IJM.18 f 4.400; IJM.27 f 4.060; IJM.207 en IJM.209 f 14.800; UK.200 f 4.500; UK.208 f 13.900; KW.137 f 6.300; KW.152 f 4.000; KW.173 f 8.400; KW.221 f 9.700; KW.9.700; KW.226 f 2.100

Aan de woensdagmarkt van 9 november werd aangevoerd : 1.227 kisten kabeljauw; 573 kisten wijting; 6 kisten schol; 188 kisten schar; 40 kisten makreel en 11 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg. : kabeljauw twee 240-170; kabeljauw drie 190-152; kabeljauw drie 140-126; kabeljauw vijf 112-67; schol vier 144-112; wijting drie 61-32,40; makreel twee 62-29; schar 72-47; steenbolk 72-47; harders 172; bot 21; fint 31.17.

De besommingen waren : KW.68 f 12.100; KW.124 f 7.500; KW.125 f 9.800; KW.152 f 4.400; KW.173 f 7.600; KW.206 f 10.700; KW.221 f 10.300; UK.48 + UK.78 f 9.200; UK.135 + UK.145 f 6.650; UK.200 f 3.700; UK.208 f 8.900; IJM.18 f 3.100; IJM.207 + IJM.209 f 10.500; verder waren er 4 Texelaars met een totaal aan besomming van f 32.000.

Aan de vrijdagmarkt van 11 november werd aangevoerd : 1.875 kg. tong; 24 kisten tarbot en griet; 943 kisten kabeljauw; 402 kisten wijting; 136 kisten schol; 97 kisten

schar; 19 kisten makreel en 17 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : tarbot 17,81-17,08; grote tong 16,99-16,69; grootmiddel tong 16,59-15,91; kleinmiddel tong 14,10-13,24; tong één 12,78-12,16; tong twee 10,87-10,12.

Per 40 kg. : tarbot 576-147; griet 272-166; kabeljauw één 282; kabeljauw twee 352-206; kabeljauw drie 196-162; kabeljauw vier 138-132; kabeljauw vijf 118-69; schol één 142-134; schol twee 152-140; schol drie 130-96; schol vier 158-72; wijting drie 72-33; makreel twee 43-40; schar 76-57; haai 104-67; steenbolk 56-49; fint 12-8; bot 30-27.

De besommingen waren : KW.4 f 9.800; KW.167 f 20.800; KW.175 f 13.300; LJK.48 + UK.78 f 11.000; UK.135 + UK.145 f 7.400; UK.200 f 1.900; UK.208 f 6.900; IJM.18 f 1.700; IJM.27 f 1.100; IJM.127 + IJM.209 f 12.000; verder waren er 6 kotters uit Texel met een totaal besomming van f 63.000.

Aan de maandagmarkt van 14 november werd aangevoerd : 16.850 kg. tong, 207 kisten tarbot en griet, 2768 kisten kabeljauw, 78 kisten schelvis, 948 kisten wijting, 1.818 kisten schol, 344 kisten schar; 219 kisten makreel en 195 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per kg. : tarbot 19,91-17,28, grote tong 18,03-16,31, grootmiddel tong 17,04-16,13 kleinmiddel tong 14,88-13,66, tong één 14,10-12,67, tong twee 11,97-11,11.

Per 40 kg. : tarbot 568-272, griet 301-140, kabeljauw één 264-236; kabeljauw twee 244-168; kabeljauw drie 178-160; kabeljauw vier 152-126; kabeljauw vijf 130-65; schelvis vier 112-78; schol één 112-78, schol twee 130-108, schol drie 112-94, schol vier 86-80; wijting drie 72-45; makreel één 48-47, makreel twee 45-21,60; makreel drie 21; schar 80-43; tong-schar 220-68; steenbolk 45-33; krab 38-24; bot 33-20; hammen met kop 224-136; kleine kreeft 312-276; haai 86-42.

De besommingen waren : KW.11 f 35.300; KW.22 f 39.400; KW.24 f 35.000; KW.25 f 39.600; KW.29 f 45.500; KW.34 f 33.200; KW.44 f 19.400; KW.45 f 39.300; KW.51 f 42.500; KW.55 f 29.400; KW.88 f 21.500; KW.113 f 14.800; KW.117 f 24.000; KW.137 f 12.500; KW.145 f 30.600; KW.149 f 34.600; KW.152 f 16.600; KW.167 f 2.400; KW.173 f 2.900; KW.189 f 26.800; KW.194 f 25.800; KW.206 f 10.200; KW.214 f 38.500; KW.226 f 29.400; SCH.256 f 17.200; WR.32 13.800; WR. 57 f 36.100; IJM.44 f 41.100; IJM. 154 f 20.500; IJM.221 f 20.200; IJM.207 en IJM.209 f 3.100.

Aan de dinsdagmarkt van 15 november werd aangevoerd : 29 kisten kabeljauw; 166 kisten koolvis; 108 kisten schelvis; 221 kisten wijting; 73 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg. : kabeljauw één 204; kabeljauw twee 200; kabeljauw drie 170; kabeljauw vier 160; kabeljauw vijf 108-90; witte koolvis drie 130; schelvis één 210-204; schelvis twee 162-160; schelvis drie 162; schelvis vier 150-120; koolvis één 140-135; koolvis twee 138-122; koolvis drie 130-120; koolvis vier 108-90; wijting drie 90-74; lommen 112, leng 120-103; pootjes 50-42; hammen met kop 210-140; haai 94-88; schartong 76; hake 314-204.

REDEERS  
LEEST UW  
VAKBLAD

# BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

De vissers kunnen voor hun PUNTEN hiernavolgende beschermkledij bekomen :  
Een punt is ÉÉN FRANK waard !

KNIELAARS  
LAARS gevoerd met wol  
DIJLAARS  
HEUPLAARS  
OVERALL blauw goed maat 50 tot 56  
maat 58

BROEK blauw goed  
VEST blauw goed maat 48 tot 56  
maat 58

BROEK met borststuk maat 48 tot 56  
maat 58

JUMPERS blauw goed  
small en medium  
large  
extra-large

ZUIDWESTER (lange kap)

OLIEHEMD zonder kap  
met kap

OLIESCHORT

OLIEBROEK met bretels

GUTTERS

AIRCOAT BROEKEN  
broeken met bretel  
maat 42 56  
58 60

JUMPERS aircoat

Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende, bij HAND IN HAND ZEEBRUGGE en bij „Sailors Shop”. Kaai 13, Nieuwpoort, tel. (058) 23.54.08

(5050N—8049V)

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

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)

# 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, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN



# HULP in MOED

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.

