



**het
visserij
blad**

VRIJDAG 9 DECEMBER 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 47 — 44e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

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

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, Varoseleau en Vettewinkel)

(7772V)

REDERS en VISSERS

koopt steeds bij Uw

KOOPERATIEVE

HAND IN HAND

Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54 41 17 / 54 41 92 - 54 46 56

Na de uren

Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(7773V)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK
Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

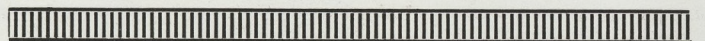
(7386V)

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK



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

Drukkerij P.V.B.A.

„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”

H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 059/70 77 13 - 14

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

Het gamma omvat volgende mappen :

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

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

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

KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE
NOORD ATLANTISCHE OCEAAN
ZEEDELICATESSEN

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

het visserijblad

Vrijdag 9 december 1977 - Nr. 47

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

E.E.G. Slooppremie

Deze week hebben de negen ministers van Landbouw en Visserij nogmaals getracht ergens een punt te vinden waarop ze elkaar zouden kunnen bereiken en begrijpen. Maar wanneer we dit schrijven, weten we nog niet of de Belgische voorzitter Humblet er in geslaagd is zijn kollega's op dit reikpunt te krijgen.

Benevens de kwota, de controle der vaartuigen en der vangsten, het invoeren van een minimummaaswijdte van 80 of 90 mm, zou ook kunnen beslist worden een slooppremie in te voeren in het Europa der negen, teneinde de vangcapaciteit definitief of voorlopig te verminderen.

Het is ooit een Belgische gedachte geweest om, als de EEG gelooft en aanvaardt wat de wetenschap vertelt, over de hoeveelheden vis die er nu en morgen voorradig zijn en wat er maximum mag van gevangen worden, diezelfde EEG ook te laten vastleggen en verordenen hoeveel vaartuigen, welk maximum tonnage en hoeveel totale pk door de EEG-landen globaal mag worden ingezet en geëxploiteerd.

Het lijkt een logische gevolgtrekking, die aanvaardbaar zou zijn en eerlijk bevonden, wanneer de vangcapaciteit per land zou worden vastgelegd. Wij zijn namelijk van oordeel dat de vangcapaciteit van België niet meer mag verminderd worden, willen wij als visserijnatie blijven bestaan.

Tot het verminderen van de globale vangcapaciteit wordt daarom een slooppremie met EEG-tussenkomst in het vooruitzicht gesteld. We vinden het voorbarig op de details van het voorstel nader in te gaan, omdat nog heel wat elementen door de lidstaten in discussie worden gehouden en derhalve kunnen gewijzigd worden. Wel vinden wij het belangrijk over de grond van het voorstel te filosoferen wetende, dat DE EEG VOOR 50% ZAL TUSSENKOMEN (België zou desgevallend voor ieder Belgisch te slopen vaartuig de andere 50% moeten betalen) en DE BIJDRAGE VAN BELGIË IN DEZE EEG-POT ZOU CIRCA 80 MILJOEN FRANK BELOPEN.

Het voorstel tot slopen of tijdelijk uit de vaart nemen van EEG-vaartuigen zou geen enkele lidstaat verplichten. Dus België zou bv. wél kunnen verplicht worden 80 miljoen bij te dragen, zonder de verplichting voor de eigen reders dit voorstel toegankelijk te maken.

Men schijnt dus tot het besef gekomen te zijn, dat tot op heden de plaatselijke saneringsbesluiten en sloopreglementen tot weinig anders hebben gediend dan om het oud roest uit de vaart te nemen, zoals een Nederlands weekblad onlangs schreef, zonder dat de vangcapaciteit ook maar met één ton zou verminderd geworden zijn.

80 MILJOEN

Na veel palabers, veel vergaderingen, al te veel toegevingen en onrechtvaardige gevolgtrekkingen, slaagde men er in 2×25 miljoen te krijgen van de regering om ons „oud roest” bij de slopers te krijgen. Het heeft zelfs tot gevolg gehad, dat men sindsdien in ambtenaarskringen de ongeschreven wet huldigt, dat deze buitengewone slooppremie tevens inhoudt, dat geen nieuwe (tweedehandse) vaartuigen onze vloot mogen helpen moderniseren.

Nu echter zou België verplicht zijn 80 miljoen per jaar gedurende 4 of 5 jaar in de EEG-kas te storten om Engeland en consoorten toe te laten hun onrendabele IJslandvloot en andere mastodonten te slopen op kosten van de gemeenschap, terwijl diezelfde gemeenschap tevens bereid gevonden wordt Ierland en Engeland te subsidiëren in de bouw van een nieuwe vissersvloot en hun landbouw te helpen moderniseren.

OP PEIL BLIJVEN

Sinds de invoering van onze buitengewone slooppremie, is het advies aan de minister inzake scheepskredieten voor nieuwbouw of invoer steeds negatief geweest met het argument dat men niet én kan slopen én kan moderniseren. Maar als we voor de volgende 5 jaar beroep zullen doen op een EEG-slooppremie ZONDER DAT ER NIEUWE VAARTUIGEN MOGEN BIJKOMEN OF ZONDER DAT DE REDERS VOOR NIEUWBOUW

(Vervolgt op blz. 3)

Het onzinnige van het quotastelsel ONGEHOORDE WANTOESTANDEN IN NEDERLAND MET DE MEDEHULP VAN DE OVERHEID

We hebben in ons hoofdartikel van vorige week eens te meer het onzinnige van het quotastelsel doen uitschijnen in verband met het zoeken naar een oplossing tegen het uitputten van onze Noordzee en het Kanaal.

Dat dit artikel met gemengde gevoelens is onthaald, is begrijpelijk.

De techniekers die zich met het vraagstuk op Europees vlak bezig houden, zijn er zich van bewust, dat het huidige stelsel inderdaad geen voldoening geeft en aanleiding geeft tot een volledige economische ontwrichting van de markt, zowel voor wat de prijzen, de vangsten en de juiste aanvoer betreffen.

Maar de wetenschapsmensen schijnen er zich niet van bewust en de economen hebben een zekere vrees dat andere maatregelen te veel op het eenzijdige vlak zullen belanden.

Wat men er ook over denke of beslisse, blijven we bij de stelling dat, wil men de visserij in het Kanaal en de Noordzee vlug redden, alleen maatregelen inzake netmazen, het uitroeien van de industriële visserij en de vangsten door fabriekschepen in en buiten de EEG, de visserij kan redden, gepaard gaande met een verbod van visserij gedurende bepaalde tijdstippen van het jaar op bepaalde visgronden en broeiplaatsen.

Voeg daaraan toe het verbod binnen de twaalfmijlszone te vissen voor schepen van meer dan 50 Br. Ton en 300 P.K., en dan alleen zal er vlug een kentering ten goede geschieden.

DE WANTOESTANDEN IN NEDERLAND

Ons artikel over de wantoestanden in Nederland heeft ophef gemaakt, maar men beweert, dat dezelfde toestanden in de andere Europese landen bestaan.

Wij kunnen hierop antwoorden dat alhoewel de veilplicht in België ook niet verplicht is, alle vaartuigen ter hallen hun vis verkopen.

Weliswaar belanden kleine hoeveelheden buiten de markt, maar het onmeedogend optreden van de controlediensten van de B.T.W., heeft daaraan veel verholpen!

Meer nog! Men is zelfs te voortvarend en schrijf de vis op, welke eenvoudige vissers als hun «etentje», sedert oudsher naar hūjs meedoen, wat aan overdrijving grenst.

Wij zijn het niet welke de ongehoorde toestanden in Nederland te Urk aan het licht brengen, maar wel het weekblad «Vrij Nederland» dat in België gelezen wordt en waarin een reportage van de hand van twee knappe journalisten Elma Verheyen en Gerard Van Westerloo, weergeeft wat daar met de medeplichtigheid, althans volgens hen, van de Gemeentelijke Overheid geschiedt, wat nergens anders het geval is, wat er ook gebeure.

Hierna vervolgen we wat zij in dit blad verder over de toestanden in Urk weergeven.

Dit wil niet zeggen dat we de eigenaars van vissersvaartuigen veroordelen, maar we willen daarmee aantonen dat het quotastelsel daartoe aanleiding gegeven heeft, in acht nemend de enorme geïnvesteerde kapitalen welke ingezet werden door eenvoudige mensen, die in de handen zitten van de banken en wier zware lasten het gevolg zijn van een zeer slecht economisch en structureel beleid in de voorbije vijf jaar van Overheidswege met al de gevolgen daaraan verbonden, waardoor ganse families hun kapitaalje zouden zien verloren gaan en waarvan het quotastelsel zoals het is opgevat, de oorzaak is.

Hierna geven we het vervolg weer van wat we in «Vrij Nederland» daarover te lezen kregen.

P. Vandenberghe

(Vervolgt blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

HET GEHEIM VAN DE URKSE VISSERIJ

Het geheim is goed verborgen. We zoeken ernaar en langzamerhand krijgen we de stukjes bij elkaar. Het is een uitgeknipt systeem om de vangstbeperking te ontduiken. En daar heeft de afslag niet niks, daar heeft de afslag juist van alles mee te maken.

We gaan met ons materiaal terug naar de leiding van de afslag.

Wij zeggen : Er is dus vis die wel via de klok verkocht wordt en er is vis die niet via de klok verkocht wordt. Beide worden in de afslag gesorteerd. Voor de vis die wel via de klok gaat betaalt de visser 2¼ t.h. sorteerkosten. Wie betaalt de sorteerkosten voor de vis die niet via de klok gaat ?

De afslag : «Dat weten wij niet. De sorteerdere vallen niet onder de afslag. Ze vormen een aparte vereniging. De betaling regelt de visser direct met de sorteerdere.»

Wij : De leider van de sorteerdere geeft toe dat de afslag de administratie regelt.

De afslag : «Nou ja, wij verlenen inderdaad wat administratieve medewerking.»

Wij : Dan weet u ook precies hoeveel vis niet via de klok verkocht wordt. De afslag : «Inderdaad.»

Wij : Zijn de wegers wél rechtstreeks in dienst van de afslag ?

De afslag : «Ja. Er zijn ook een paar particuliere wegers.»

Wij : Meestal loopt een particuliere weger samen op met een gemeentelijke.

De afslag : «Inderdaad.»

Wij : Dan maakt de gemeentelijke de officiële weeglijst en de particuliere de lijst van vis die niet via de klok gaat.

De afslag : «Zo zou het best kunnen gaan.»

Wij : Er zijn dus twee weeglijsten. Een officiële. En een onofficiële.

De afslag : «Een officiële. En misschien nog een kladjje.»

Wij : De visser betaalt, behalve 2¼ t.h. sorteerkosten ook nog 3 t.h. afslagkosten. Betaalt hij die óók voor vis die niet via de klok gaat ?

De afslag : «Ik dacht van niet.»

Wij : Maar ook voor die vis wordt van de faciliteiten van de afslag gebruik gemaakt.

De afslag : «Dat is juist.»

Wij : Dan verleent u onbetaalde diensten.

De afslag : «Misschien betalen ze die kosten toch wel.»

Wij : Als de afslag zich direct laat betalen voor de vis die niet via de klok gaat, dan weet de afslag dus heel nauwkeurig om hoeveel vis het gaat.

De afslag : «Dat moet dan wel ja.»

Wij : Die gegevens staan niet in het jaarverslag.

De afslag : «Daar komen ze inderdaad niet in voor.»

Wij : Maar u moet ze wel tegenover de gemeente verantwoorden.

De afslag : «Dat gebeurt ook.»

Wij : Hoe ?

De afslag : «Wij geven nog een tweede jaarverslag uit. Daar valt wél uit te lezen hoeveel er niet via de klok gaat.»

Wij : U werkt dus met twee dubbele boekhoudingen : met een dubbel jaarverslag.

De afslag : «Tegenover de gemeente is alles verantwoord.»

Wij : Om hoeveel vis gaat het precies ?

De afslag : «Niet zoveel. Vijf procent ongeveer.»

Wij : Vijf procent van wat ?

De afslag : «Van de totale aanvoer.»

Wij : Alleen tong wordt niet via de klok verkocht.

De afslag : «Dat klopt.»

Wij : Hoeveel procent van de tong dus ?

De afslag : «Dat zou zo'n 25 procent van de tong zijn.»

Wij : Er gaat dan 600 ton tong buiten de klok om. Dus voor ongeveer 6 miljoen gulden. Deze gegevens, waarover u dus wél beschikt, geeft u die wel door aan de visserij-inspectie ?

De afslag : «Daar is nog nooit om gevraagd.»

Wij : En als dat zou gebeuren ?

De afslag : «Dan zouden wij in een ernstig gewetensconflict verzeild raken.»

IN FREEZING

Hein Kramer, directeur eigenaar van het Urker fileerbedrijf UVAA en een der grootste viskopers wijst met een breed armgebaar naar de zitplaatsen. Hij moet, via het MULO-engels van zijn secretaresse, nog even een telefonische order uit Italië afwerken. «Wat,» zegt hij, «5.000 kilo tong en 5.000 kilo scholfilet ? Over drie dagen ? Zeg maar dat dat niet kan. Zitten ze erom te springen ? Houden ze aan ? Nou ja, ik zal mijn best doen.»

Het meisje legt de hoorn op de haak.

«Het staat klaar vanzelf,» lacht Kramer, «je moet altijd eerst zeggen dat je het niet hebt, dat is business. Zo werkt het op de afslag ook. Is er een kist te weinig, dan vechten ze voor de laatste, en reken dan maar dat de prijs omhoog vliegt.»

Wij zeggen dat we willen weten op welke wijze hij de vis die hij buiten de klok om koopt met de vissers verrekent.

«Nou kijk dat gaat zo. Wacht effe, dan haal ik de administratie erbij. De afslag houdt dus voor de visserman in de gaten hoeveel hij aan mag voeren, en de rest gaat dus buiten de klok om. Nou dan sturen wij de visser een rekening, geleverd aan ons, zo veel kilo zeevis, daar kan niemand uit opmaken wat het is. Vanzelf moet daar achteraan een rekening van zo veel tong en zo veel schol en zo veel dat, want anders kan de visser het niet controleren met de briefjes van de sorteer. Nou en dan scheurt hij vanzelf die achterste rekening eraf en die gaat dan in een aparte boehouding.»

Ik zit er zelf wel een beetje mee, want doe je wel goed aan de overheid. We betalen gewoon BTW. Ik had hier laatst iemand van de BTW en die zei ook, meneer Kramer, u heeft het uitstekend voor elkaar en eigenlijk is het volkomen legaal.

Begrijp je ? Ik zit met de quotering. De visserman zit met de quotering. Die komt bij mij van «kan je niet helpen,» dus dat is christelijke naastenliefde.»

Wij zeggen : Als er werkelijk beperkingen komen in de aanvoer, dan moet u dat toch ook merken ?

Kramer : «Vanzelf ga je weleens denken, er werken hier tenslotte mensen. Dus ik heb tegen mijn bedrijfsleider gezegd, jongen, kunnen we nu niet es iets doen. En toen dacht ik, varkenskoppen, we hebben die diepvries en we hebben filleerdere, dus waarom geen varkenskoppen. Nou toen heb ik dus die man van het arbeidsbureau 's morgens achter zijn ontbijt weggehaald en hem meegenomen naar de burgemeester en die zei ook, Kramer, voor zo iets mag je me uit bed halen, dus die zijn nu bezig met subsidie.»

Ik ben ook naar Californië geweest. Kijken voor de export. Nou is voor een Urker buiten Urk alles vreemd, dus hoe gaat het. Je gaat eerst eens kijken of daar geen Urkers zitten, en die zaten er. Dus die heb ik meegenomen, de grote stores langs. Ik had boeken bij me met foto's van de UVAA en dan zei ik, this is UVAA, we are in freezing, ik ken dus vanzelf geen Engels, alleen een beetje business-Engels, maar ze snapten het heel goed.»

Als we bij de deur staan horen we Kramer nog roepen. «Die order voor Italië, is die al de deur uit?»

ZWARTE VIS

Er is dus witte vis — die gaat gewoon via de klok.

Er is ook wit-zwarte vis — die gaat wel via de afslag maar niet via de klok.

En er is, ten slotte, zwarte vis. Die gaat rechtstreeks van de visser naar de koper.

De hoeveelheid zwarte vis valt het moeilijkst te bepalen. Een woordvoerder van «Visserijbelangen», de Urker vissersvereniging, schat de hoeveelheid zwart verkochte tong alleen al voor het afgelopen jaar op één miljoen kilo.

De vraag is : wordt er dan niet gecontroleerd ? De overheid heeft daar een speciale dienst voor : de Algemene Inspectie Dienst (AID). De functionarissen van deze dienst zouden, voor een effectieve controle slechts een kortstondig verblijf in het visruim van elke afmerende kotter hoeven te riskeren.

We gaan naar de haven van Delfzijl waar de meeste Urker kotters het weekend blijven liggen. In het havenkantoor zit de staf garnalen te pellen. Wij vragen naar de heren van de AID.

«De AI-wat?» vraagt een havenmeester met volle mond.

«De AID. De Visserij-inspecteurs.»

«O, die,» zegt de havenmeester. «Die hebben we hier al in geen weken gezien.»

Het is vrijdagmiddag : de Urker vrachtwagens laden in om de vis naar de afslag te rijden. Met een ervan mogen wij meerijden.

De chauffeur heeft er kennelijk al menig uurtje opzitten. Hij leunt met zijn ellebogen op het stuur en gluurt over de rand naar de tegenliggers.

Hem maakte het niet uit waar hij de vis heenreed. Het kon gewoon naar Urk. Maar het kon ook rechtstreeks naar de handelaar. Noem het zwarte vis als je wilt. Dat maakte hem ook niets uit. Vorig jaar was het erg. Toen verdwenen er complete vrachtwagens met vis. Reden zonder stoppen naar de handelaars. Tot aan Parijs toe reden ze. Wat de hoeren in de hallen aan tong verstouwd, dat hielden wij niet voor mogelijk. En de hoge heren vanzelf. Twintig gulden kost een tong daar, en ze vreten het als pannekoeken. Over een paar weken zou het wéér erg worden. Dan ging die vangstbeperking uitwerken, nou, dan begrepen wij het wel.

Wij vragen of hij zelf ook wel vis zwart koopt en verkoopt.

Vanzelf deed hij dat. Je had zo je eigen handelaartjes. En je eigen vissersmannen. Van die visser waar hij nu voor reed, daar had hij zo 12, 13 kistjes van kunnen kopen. Toch altijd nog 4.000 gulden.

(wordt vervolgd)

E.E.G. Slooppremie

(Vervolg van blz. 1)

FOEGA STEUN Zouden krijgen, zal onze vloot over 5 jaar nog hoogstens 100 verouderde vaartuigen tellen, nauwelijks toereikend om 500 vissers tewerk te stellen en al te gering geworden om onze groothandel aan de kust te houden.

Als dit iemands bedoeling kan zijn, zou men best onmiddellijk al onze visserijsscholen sluiten en het Proefstation verkopen aan de EEG.

Maar omdat zulks eenvoudig de bedoeling niet kan en niet mag zijn, omdat we begrijpen dat Engeland moet geholpen worden met zijn onrendabele IJslandvloot, omdat we aanvaarden dat bijvoorbeeld Denemarken moet gesteund worden als honderden of duizenden werknemers uit de vismeelindustrie plots op straat komen te staan, omdat we het uitschreeuwen dat Nederland van 130.000 Bruto ton uitgroeide tot 330.000 Bruto ton en WIJ van 30.000 tot 20.000 ton wegzinken, mogen we niet langer wachten om de EEG aan het verstand te brengen, dat voor België EEN HEROPLEVING VAN DE VISSERIJVLOOT noodzakelijk geworden is.

Na kennisname van wat de EEG deze week en de kerstweek konkreet zal hebben vastgelegd, komen we hier uitvoerig op terug.

JEF DEROOSE

Bediende rederscentrale afwezig in visafslag te Oostende

Men schrijft ons :

Het is niet de eerste maal dat de bediende van de Rederscentrale die in de afslag dient aanwezig te zijn voor de aanduiding en de controle van de opgevangen vis, in het Oostends gezegd, «zijn kat zendt».

Verleden vrijdag ter gelegenheid van de visverkoop van de kleine kustvissers en de daaropvolgende zaterdag toen de kustvissers met hun vis aan de markt kwamen, was er nergens een bediende van de Rederscentrale te bespeuren. De opgevangen kleine wijting werd aan de zorgen van de stadstegen-schrijvers overgelaten die ergens een pakhuis-houder dienden over te halen om de vis in de frigo ter bewaring op te nemen tot deze vis de volgende maandag zijn rechtmatige bestemming zou krijgen. De stadstegen-schrijvers zelf hadden er eenvoudig hun pollevijnen kunnen aan vegen, maar als de vis bleef fstaan, dan kon men er zeker van zijn, dat de een

of ander zich hierover wel ging ontfermen en dat deze kleine, maar zeer verse en smakelijke wijtingsjes wel ergens in de handel gingen terecht komen. Dergelijke nonchalance vanwege de Rederscentrale moet onvermijdelijk aanleiding geven tot misbruiken, of deze in de hand werken. Voor zover we weten is de zorg en de controle voor de opgevangen vis, zeker niet het werk van de tegenschrijvers, alhoewel we deze mensen voor deze vorm van plichtsbewustzijn toch moeten gelukwensen. Ere aan wie ere toekomt, maar anderzijds is reglement ook reglement en we vinden het noodzakelijk dat er eens bij de bevoegde diensten nagegaan wordt hoe het komt dat men van deze zijde in gebreke blijft en of het waar is, dat sommige bedienden nogal gemakkelijk met opgevangen vis omgaan, zonder dat er controle is over de wijze waarop opgevangen vis zijn bestemming krijgt.

Een vishandelaar.

MENSEN DIE WIJ NIET VERGETEN

Twee jaar geleden vatte Vantorre Cyriel, broer van de schrijver van het boek „De Kavijaks”, het plan op, het leven van enkele overleden vissers op papier te vereeuwigen. Aanvankelijk beschreef hij er een verhaal, dit als bijdrage voor het driemaandelijks tijdschrift „Ibis-tros”. Deze eerste bijdragen hadden zulk een succes dat Vantorre besloot er een bundel van uit te geven. Alzo toog hij verder op zoek naar de naastbestaande familieleden van de meest gekende typische zeeapostels zoals : Jan Tap, Pee Raape, Sellemus enz..... Ten huize werd hun liefde en leed er onverbloemd verhaald zoals ze hadden geleefd.

Terloops haalt Vantorre aan : Het is zo, dat de toekomst zo razend snel op ons afkomt, dat wij nu en dan eens graag opkijken om ons even vast te klampen aan het verleden. De mens loopt gevaar als een

drenkeling door een draaikolk te worden meegesleurd en alle houvast te verliezen. We zijn op hol geslagen en hebben behoefte aan een adempauze, aan bezinning, aan vaste grond.

Vantorre Cyriel is er tenslotte in geslaagd, waarschijnlijk de eerste van Heist, een bundel te beëindigen uit het leven van 12 oude vissers van Heist, een bundel die trouwens van blijvende waarde wordt bestempeld.

Het boekje is opgeluisterd met talrijke pentekeningen, welke het soms roerend, dan weer een tikkeltje humoristisch aandoen.

Het bevat 54 bladzijden en wordt uitgegeven als speciale uitgave van „Ibis-tros”. De prijs is vastgesteld op 100 fr. en komt ten goede aan de Ibis-kinderen.

Het is vanaf heden, uitsluitend te verkrijgen bij Zeedijk 102 of in het Ibis-lokaal, Knokkestraat 28, beide te Heist.

Ziele dienst voor de bemanning van de O.807

Het was in de storm van 9 november dat de O.807 «Maurice» verging, waarbij drie vissers te beureuren vielen, nl.

Pierre PINCKET

Geboren te Oostende op 6 augustus 1936
Echtgenoot van Mevrouw Jacqueline DECKMYN

Roger PINCKET

Geboren te Oostende op 1 mei 1948
Echtgenoot van Mevrouw Rosita FLORIZOONE
Vader van ALAIN

Didier GROENVYNCK

Geboren te Oostende op 23 juni 1962

Het is op dinsdag 13 december om 10.30 u. dat er in de St. Petrus en Pauluskerk te Oostende een ziele dienst plaats heeft. Daarna zullen bloemen neergelegd worden aan het monument der Zeelieden.

Een verdienstelijk mens ging heen

Vrijdagvoormiddag had in de kerk van Christus Koning te Brugge, de begrafenis plaats van de heer Jules Vandewalle, ere-directeur van het stadsbestuur van Brugge, overleden op 28 november in de ouderdom van 76 jaar. De afgestorvene is de vader van de heer Hendrik Vandewalle, adjunct kabinetschef van de vroegere minister van landbouw, de heer Lavens en van de huidige minister Humblot.

Onder de talrijke aanwezigen bemerkten we o.m. oud-minister en volksvertegenwoordiger Lavens, secretaris - generaal L. Van de Moortele, de heer Struyck, directeur - generaal bij het ministerie van landbouw, de heer R. Maertens, inspecteur bij het ministerie van landbouw, de heer R. Bauwens, voorzitter van de Rederscentrale, de heer Vandenberghe Prosper, directeur van Hulp in Nood en Scap, talrijke vrienden, waaronder ook reders van Oostende, de Oost- en Westkust.

Na de dienst werd er een rede gehouden door dokter Panier, die wees op de talrijke verdiensten van de overledene tijdens zijn loopbaan op het stadhuis van Brugge, waar hij gedurende tien jaar ook de privé secretaris was van oud-burgemeester Pierre Vandamme, die steeds op zijn grote begaafdheid, eerlijk denken en streven ten bate van al wie op hem mocht beroep doen, mocht rekenen.

De overledene was immers gedurende 45 jaar aan het Brugs stadsbestuur verbonden, waar hij als een eenvoudige bediende was begonnen en zichzelf had opgewerkt, door zijn werklust, nauwgezetheid en zijn doorzicht. Hij is ook verschillende jaren secretaris geweest van een stedelijke commissie die zich bezighield met de visserijzaken.

Na zijn op pensioenstelling, elf

jaar geleden, bleef hij doorwerken als secretaris van het Brugs dispensarium waarover dokter Panier in zijn rede van hem zegde, dat hij dit deed zonder veel omhaal, met veel gezag, zeer eerlijk e tot de laatste dag steeds hulp biedend en raad gevend waar het nodig was.

's Morgens had hij nog steeds ter dispensarium de werkzaamheden geregeld, zodat van hem zeker mag gezegd, dat hij zijn tijd niet in ledigheid heeft gesleten en zijn enig verlangen steeds was : de mensen ten dienste staan.

Zijn heengaan is voorz ijn omgeving het dispensarium en al wie op hem beroep deed, een groot verlies.

Aan Mw Vandewalle, haar kinderen en familie, biedt ons blad en de Belgische vissersgemeenschap zijn innige deelneming aan in de zware rouw welke hen komt te treffen.

De redactie.

BRANDBESTRIJDING AAN BOORD VAN ZEESCHEPEN

Het is heden vrijdag 9 december 1977 dat te 20 uur in het Volkskundemuseum te Antwerpen, een openbare lezing plaats heeft omtrent brandbestrijding aan boord van zeeschepen.

Deze voordracht wordt er gehouden door kapitein ter lange omvaart en oud bevelhebber van het zellopleidingsschip Mercator, de heer Roger Ghys, broeder van onze havenkapitein.

Dergelijk thema te Oostende gehouden, zou even interessant zijn voor al wie vaart en op een schip werkzaam is.

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Schipper

Germain Ackx

zorgt voor de show

Dinsdag heeft de Onderzoeksraad voor de Zeevaart ruim twee uren besteed aan het onderhoor van één zaak, met name de aanvaring die zich medio juni van dit jaar voordeed tussen de Z.588 en de Engelse cargo «Suzan Julia», maar dat was dan ook een «mysterieuze zaak» zoals raadslid Ghys het zegde. Schipper Ackx Germain, kennelijk goed van de tongriem gesneden, vertelde tijdens het onderhoor zo'n eigenaardige zaken, dat de Raad er op bepaalde momenten zelfs de juiste koers bij verloor maar dat had dan weer voor gevolg dat de verklaring van de betrokken schipper met een erg scheef oog werd bekeken.

Wat was er gebeurd? Op 19 juni was de Z.588 aan het proefvaren wegens motorherstellingen die te Breskens werden uitgevoerd. Moest wel, want het vaartuig was gearterd door de firma SAKEM met zetel te Lichtenstein voor niet erg duidelijke redenen. Zaak is echter dat schipper Germain Ackx destijds vernoemd werd in verband met illegaal bevoorraden van de sluikzender Mi Amigo (schipper Ackx: onzin, ik leverde ooit eens 1.000 liter drinkwater maar dat is alles) en kwam een tweede keer in de belangstelling toen hij over boord van de Z.588 sprong in de Zeebrugse vissershaven toen de plaatselijke zeevaartpolitie hem wilde onderhouden. Gelukkig kon hij gered worden.

De feiten nu? In de nacht bevond de Z.588 zich ter hoogte van Zeebrugge met in de buurt, op amper anderhalve mijl, de Engelse cargo «Suzan Julia». Aan boord van de Z.588 o.a. zoon Ackx student aan de technische school te Brugge, maar die tussendoor wel het certificaat van bekendheid had gehaald maar verder een zeer beperkte navigatie-ervaring had. Niettemin verliet Germain Ackx toch de brug om aan een natuurlijke behoefte te voldoen. Onverantwoord natuurlijk in de gegeven omstandigheden maar dat leek hem nauwelijks een zorg. En dan begonnen de scheve verklaringen: schipper Ackx beweert helemaal geen aanvaring gevoeld te hebben toen hij zich benedenscheeps bevond maar... de tegenpartij claimt een vergoeding van 1.300.000 F. Geen deukje dus. Erg eigenaardig is bovendien dat schipper Ackx in zijn oorspronkelijke verklaring aan het Waterschoutambt beweert geen nadere gegevens te kunnen verstrekken over de feiten... gezien hij ontoerekenbaar is. Daarvoor baseert hij zich op een ongeval dat zich in de maand mei zou hebben voorgedaan waarbij hij «op z'n kop» was gevallen en sedertdien in doktersbehandeling was. Hij was regelmatig «uit balance» weet hij te vertellen, maar een vermelding in zijn logboek nopens deze feiten deed hij niet. Kon ook niet, vertelt hij, want ik had geen logboek aan boord omdat er... geen te verkrijgen waren op het Waterschoutambt. Trouwens, zo

zegt Germain Ackx, de Waterschout te Zeebrugge had er wel een handje van weg mij te pesten, maar met die verklaring schoot hij regelrecht in het hart van rijkscommissaris Bentein die in een Franse coeleire schoot en duidelijk liet verstaan dat dergelijke insinuaties terzake niet dienend waren en bovendien onjuist... en daar schrok Germain Ackx wel even van op.

Niets gekort evenwel! Hij bleef er bij dat hij niets afwist van de aanvaring maar uit de getuigenis van zijn amper 16-jarige zoon bleek wel degelijk dat de Z.588 en de «Suzan Julia» in aanvaring waren gekomen. Erg lichtjes evenwel, beweert Jan Ackx, die slechts enkele maanden praktijk had en dan nog tijdens de vakantieperiode.

xxx

Tenslotte velde de Raad nog vonnis inzake de lekkage die zich voordeed op de O.318 «Belgian Sailor» op de IJslandse visgronden waardoor het vaartuig inderhaast Teykjavik moest binnenlopen. Daar werd de averij hersteld maar door dat ongeval verviel ambtshalve het certificaat van deugdelijkheid.

Schipper Marcel Pots nam ter plekke wel degelijk iemand bij de hand voor bijstand maar die deed hij, althans naar de mening van rijkscommissaris Bentein, niet op een adekwate manier. Kort: de O.318 ving de thuisreis aan met een vervallen certificaat van deugdelijkheid en daarvoor krijgt betrokken schipper een waarschuwing aangesmeerd.

xxx

Uiteindelijk liet rijkscommissaris Bentein nog verstaan dat hij in de volgende zitting — en dat wordt vermoedelijk komende dinsdag — advies zal geven inzake de scheepsramp die zich voordeed met de B.604 «Ibis» na de aanvaring met het Engelse vrachtschip «Bowstream». (R.B.)

Schadegevallen

De O.306 berokkende bij het uitvaren in de sluis van de Vissershaven te Oostende, schade aan de O.32, waardoor stuurboordplanken werden ingedrukt.

De O.303 van de rederij Martinsea, moest met korre in de schroef door de «Zeemeeuw» naar de haven van Oostende opgesleept worden.

Van de Z.548 werd, door het feit dat een achterlandvast was losgeraakt, de SB zijde schade berokkend. Ook de Z.558 liep hierdoor schade op.

VAN MANNEN EN DE ZEE

Met deze stoere titel publiceert Marcel Poppe, directeur-generaal bij het ministerie van Verkeerswezen, de evolutie van een eeuw Vlaamse zeevisserij «1875-1975».

Met een verrassende feitenkennis, die veel meer gericht is op mensen dan op cijfers, doet de auteur ons terugblikken op de visserij van gisteren tot honderd jaar geleden.

We lezen er over zowel Vanderveen als Neyts, over de werf De Graeve als Deweerdt, over de teleurgang van de stoomvisserij en over de opkomst van Zeebrugge, ons wijzend op de bloeiperiodes en de tijden van grote miserie, die onze visserij in 'n eeuw gekend heeft en overleefd heeft.

Het werk is geen roman maar de belijdenis van een man die onvoorwaardelijk in de visserij geloofde en voor visser en reder een enorme waardering heeft, met daarachter schuilgaande de diepe overtuiging van de reële mogelijkheden in de toekomst.

Iedereen, die van ver of nabij met de zeevisserij te maken heeft, zou dit werk moeten lezen en herlezen. Vele van de huidige pessimisten zullen misschien pas dan begrijpen, hoe ons bedrijf zich telkens heeft weten te redden en zich ook thans weer zal opwerken, zoals het dit ook heeft gekund in de grootste Europese crisis aller tijden, over welke dertig jaren Marcel Poppe schrijft: «In een periode (1930-1940) waarin de zeevisserij zijn oude voorspoed definitief scheen verloren te hebben, een periode waarin niet alleen de Belgische visserij, maar geheel de West-Europese visindustrie met zware moeilijkheden kampte, zag een groep wilskrachtige vissers - reders de kans de Vlaamse visserij met een serie van 26 moderne treilers te verrijken, die de buitenlandse visserij ons kon benijden. Het werk, de verdienste, het doorzicht van deze vissers - reders kunnen moeilijk genoeg in het daglicht gesteld worden.» aldus de schrijver.

J.D.

NOTA DER REDACTIE

Inderdaad. Dit prachtig werkje welke rijkelijk van foto's voorzien is, werd begin der maand uitgegeven en is verkrijgbaar in de Internationale Boekhandel, Adolf Buylstraat en op Opex, in Standaard Boekhandel, Kapellestraat te Oostende, ter drukkerij van Het Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30 Oostende, voor de prijs van 150 F per boekje, BTW inbegrepen.

DE BELEVENISSEN VAN EEN BRITSE VISSER IN WEST-AFRIKA

Een Britse kustvisser uit Fleetwood heeft in West-Afrika zowat het avontuur van zijn leven medegemaakt. Schipper Fairclough was aangeduid als raadgever bij het in bedrijf zetten in Gambia van 5 in plastic gebouwde vissersvaartuigjes die te Fleetwood aan boord geladen werden van een Deense kustvaarder. Deze boten van een tiental meter lengte, werden door de West-Afrikaanse maatschappij besteld.

De schipper zelf vloog van Dakar om vandaar uit Banjul in Gambia te bereiken, waar de vaartuigen zouden gelost worden. Ze kregen echter geen vergunning om te vissen en werden in deze haven geweigerd. De schipper vond de vaartuigen, na van de ene haven naar de andere gereisd te hebben, tenslotte in Togoland. Daar werden de boten tenslotte vrijgegeven nadat er heel wat papieren bij te pas kwamen. Het eerste werk van de schipper was de boten te laten leegpompen die door tropische regens praktisch vol stonden. Hij nam dan het bevel over deze boten om ze naar Libreville te brengen in Gabon, zo een reis van nagenoeg 800 mijlen. De nodige fuel werd opgedaan die echter van slechte kwaliteit was, zodat in de onder de reis twee boten machinedefekt kregen en door de anderen dienden opgesleept. Tot overmaat van ramp brak zich de algemene vertegenwoordiger van de West-Afrikaanse maatschappij die mede was, bij een val aan boord een rib. Tenslotte in Gabon aangekomen, wenste men hen daar niet te ontvangen en werden zij als verdacht beschouwd door de overheden. Zij moesten bij het bereiken van Libreville terug om 5 dagen buiten de 200 mijlszone te gaan opliggen en wachten, dit niettegenstaande zich aan boord een tekort aan voedsel deed gevoelen. De Britse schipper weigerde en verzocht om de repatriëring en vloog terug naar Engeland.

De schipper verklaarde dat in deze West-Afrikaanse landen de bureaucratie lamme is, wat alle praktische initiatieven onmogelijk maakt. Als men denkt in orde te zijn met een dienst, dan is men het nog niet voor een andere dienst. Verder denkt men gewoon dat men de vis komt stelen en er wordt dan ook bijzonder op de veiligheid van de visserijlimieten gevaakt liever dan deze uit te baten. De zee is er bijzonder visrijk, maar aan land is er niets georganiseerd. Het is er een echte «hutsepot».

Gevraagd of hij er met deze enkele reis genoeg van had, antwoordde hij dat hij toch nog bereid zou gevonden worden terug te gaan om er niets te organiseren. Er is daar inderdaad een rijk vispotentieel.

In het licht van dit verhaal gezien, begrijpen we beter de ellentlange onderhandelingen die de rederij Van Lul André heeft moeten houden om alles in kannen en kruiken te krijgen voor zijn overvaart naar Sénégal en voor het bekomen van de visserijvergunningen. Hoedje af voor het doorzettingsvermogen van onze Belgische reder.

KORTE BERICHTEN

OVERZICHT DOOR BIOLOGEN OP DE VISSTAND IN DE NOORDZEE

Volgens de biologen wettigt de haringstand nog altijd een vangstverbod van minstens twee jaar ! in de Noordzee en Keltische Zee. Wel is de haringstand op de Westkust van Schotland en in de Manx redelijk goed, maar juist hierom moet men beletten, dat men zich op de vangst van deze haring zou gaan werpen en is een drastische kontingentering van de vangst ook daar noodzakelijk. Ook strenge beperkingen zijn noodzakelijk in de Westerse Ierse Zee voor de zogenaamde Mourne-haring. De haring van de Theems-monding dient ook verder beschermd. Wat dus in het bijzonder de haring betreft, zijn de biologen in het algemeen nog altijd van oordeel, dat deze bijzondere bescherming nodig heeft.

Wat sommige andere pelagische soorten betreft, zijn de vooruitzichten beter, onder andere voor wat de makreel aangaat in de Noordzee en voor de Zuidkust van Engeland. Nochtans dienen ook daar beperkende maatregelen genomen in de bevruchtingstijd. De vooruitzichten voor de sprot-stocks zijn daarentegen goed. De stocks van blauwe wijting zijn zelfs groot te noemen en kunnen zonder gevaar bevestigd worden, terwijl anderzijds de koolvis meer kan bevestigd worden.

De vooruitzichten voor de ronde vis in de Noordzee zijn redelijk goed, terwijl anderzijds de pladijsstocks aangegroeid zijn, hetgeen trouwens merkbaar zou zijn in de vangsten. Drastische beperkingsmaatregelen zijn echter nodig om de tongenstand in de Noordzee te beschermen. Diepzeetrellers die niet meer op IJsland konden vissen, hebben wel enigszins de kabeljauw- en schelvisstand van West-Schotland aangetast. Voor deze stocks zouden er, volgens de wetenschapsmensen, beschermende maatregelen dienen genomen te worden.

De kabeljauwstand in de Noordwest-Atlantiek, is nog altijd arm, maar deze van de Noord-Oost verbeterd, dank zij de genomen beschermingsmaatregelen. De schelvisstand in deze gebieden is echter nog altijd te laag. Ter hoogte van de Faroë heeft men te veel op kabeljauw en schelvis gejaagd en de Britse vloot zal hiervan zeker de nadelige gevolgen moeten dragen.

Wat de schelpvisserij betreft, bestaan er onder de Britse kust nog mogelijkheden om deze in sommige gebieden te gaan uitbreiden.

Deze uitspraken komen van het Lowestoft-laboratorium, uitgegeven in een geschrift getiteld „Fishing Prospects”. Het is duidelijk dat hier vooral de bioloog aan het woord komt en men in deze kringen altijd de neiging heeft ietwat te overdrijven. In dit licht gezien, is de inhoud van deze vooruitzichten toch wel gunstig te noemen, behalve dan voor de haringstand die nog altijd dik zou dienen beschermd te worden. Voor de andere vissoorten, uitzondering gemaakt voor de tong, zou de toestand zich gunstig schijnen te ontwikkelen.

E.E.G. STELT ONDERZOEK IN NAAR AANWEZIGHEID RUSSISCHE FAKTORIJSCHEPEN

Zoals men weet, zijn de E.E.G.-wateren thans aan de Russische vloot verboden. Nochtans treft men verscheidene Russische fabrieksschepen aan vóór de kusten van Cornwall, die de makreel van de Engelse en vooral Schotse seiners opkopen. In feite vissen de Russen dus niet. Nochtans heeft de E.E.G. een onderzoek ingesteld om na te gaan door welke vaartuigen de Russen bevoorrad worden en welke vlag deze vaartuigen voeren.

Ook in het Britse Lagerhuis greep er hieromtrent een kontroverse plaats tussen verscheidene lagerehuisleden. Sommige verwijten vooral de Schotse seiners, de makreel onrechtstreeks te vissen voor industriële doeleinden via de Russische moederschepen. Men heeft op deze leveringen praktisch geen controle, zodat de Britse reglementen gemakkelijk door de eigen vaartuigen kunnen overtreden worden. Zoals men weet, heeft Groot-Brittannië beschermingsmaatregelen uitgevaardigd op de makreelvangst opdat men hier niet in hetzelfde straatje zou belanden als van de haring. Daarom moest, onder meer, de gevangen makreel in kisten opgeslagen worden met ijs bewaard en aangeboden als voor consumptie bestemd. Het is duidelijk dat de Britten die voor de Russen varen en dus niet in een Britse haven aanlanden, wel zullen proberen dit reglement te ontlopen.

Anderzijds vraagt men zich ook af, of het varen voor Russen een niet-aanvaardbaar omzeilen van een E.E.G.-besluit is om de Russen geen toegang meer te verlenen tot de gemeenschapswateren.

Inderdaad zouden de Russen een volgende maal een stap verder kunnen gaan en zelfs Britse vaartuigen kunnen gaan uitrusten voor de vangst in de gemeenschapswateren, door overeenkomsten allerhande, het verlenen van kredieten, het nemen van participaties in p.v.b.a.-rederijen en dergelijke meer. In geval van opgelegde kwota voor bepaalde vissoorten, zou er aldus veel vis onttrokken worden aan de Britse markt en zou het voor de E.E.G. ook moeilijk zijn om de overladings van de Britse vaartuigen in Russische of vreemde moederschepen naar juistheid van de hoeveelheden te gaan controleren.

Men kan natuurlijk de aanwezigheid van Russische treilers en fabrieksschepen niet verbieden voor zover deze vaartuigen zelf niet vissen, maar wellicht kan een E.E.G.-of een Britse maatregel uitgevaardigd worden waarbij overladings op vaartuigen die niet tot de „Negen” behoren verboden worden.

TOPPRIJZEN VOOR KABELJAUW IN GROOT-BRITANNIE

In de laatste week van het slechte weder, kreeg men ook in Groot-Brittannië topprijzen voor kabeljauw. Kabeljauw uit de Noordzee prijsde om en rond de 5 duizend B. fr. de ben en kabeljauw uit Boreneiland nog altijd 4.300 B. fr.

630 VISSERS WERKLOOS IN GRIMSBY!

Verleden week kende Grimsby het rekord van het aantal vissers die aan de kaai stonden, namelijk 630 ! Dit is niet alleen het gevolg van het opliggen van heel wat diepzeetrellers, maar nu vooral door het uitvallen van de Noorse vangstgronden, gezien de Britten er reeds hun kontingent voor 1977 hebben uitgeput en slechts in 1978 terug zullen toegelaten worden.

E.E.G.-FONDSEN TOCH NOG ALTIJD WELKOM VOOR SHETLANDVISSERS

De Shetlandvissers die evenmin hoog oplopen met de toetreding tot de E.E.G. omdat ze hun visserijgronden aldus in de Gemeenschap moeten brengen, zijn anderzijds niet vies van E.E.G.-subsidies en waarborgen.

Volgens de laatste E.E.G.-cijfers, is zowat 20 miljoen gegaan voor nieuwbouw en uitrusting van 6 vaartuigen en voor een verbetering van de haven van Scalloway.

Dit welkom zijn van E.E.G.-fondsen is echter ook voor Britten en Ieren, die anderzijds diegenen die hun in deze fondsen voorzien of helpen voorzien, uit hun wateren wensen te houden.

REUSACHTIG ZUIVERINGSPROJECT VOOR DE FRANSE KUSTWATEREN ZAL BELGIE TOEGEVEN AAN WAALSE EISEN ?

Voor de eerste 3 komende jaren werd in Frankrijk een krediet van 5,7 miljard B.fr. uitgetrokken voor een eerste uitvoering van een zuiveringsproject, dat in een tijdperk van 15 jaar de volledige zuiverheid van de Franse kustwateren wil bewerkstelligen vanaf de Seinemonding tot deze van de Gironde. In dit gebied vinden we 18 zones, namelijk de Calvados, de baai van Veys, Noord-Contentin, de zone van Le Havre, de baai van de Mont St-Michel, La Rance, de baaien van St-Brieux, Morlaix, Audierne, de rede van Brest, Zuid-Finistère, de Golf van Morbihan, de Loire-Atlantiek, de baai van Bourgneuffen van Noirmoutier, de Vendée, Pertuis-Breton, de stranden van Charente-Maritiem en Marennes-Oléron.

Het gaat hier niet alleen om, de stranden zuiver te maken, maar ook de mogelijkheden te verbeteren en nieuwe te scheppen voor de schelpen akwakultuur voor de Franse kust. Over deze lange kust worden hierin bijna 700 gemeenten betrokken en een kustbevolking van meer dan 2 miljoen inwoners met hierbij in het seizoen een toeristische bevolking van zowat 3,5 miljoen. Voor de schelpkultuur, waaronder vooral de oester en mossel, is dit anti-pollutie-project van uitzonderlijk belang.

Inderdaad herinneren we ons nog duidelijk de polemieken die een paar jaar terug plaats vonden over de onzuiverheid van de oesters nadat een paar professoren zich over de studie hiervan gebogen hadden. Dit had een zware verkoophandicap voor gevolg en het heeft heel wat voeten in de aarde gehad vooraleer de getroffen sektor zich hiervan

enigermate kon herstellen. We verwijzen in dit verband ook naar de processen door de vissers van de Seinebaal gevoerd tegen de industrieus Than et Mulhouse wegens de grote vervuiling en de gunstige uitspraak voor de rechtbank ten voordele van de vissers, zonder dat „Than et Mulhouse” zich hier echter veel aan gelegen laat.

In dit project is de Franse regering de voornaamste geldschieter samen met de Departementen en Gemeenten. Ook de producentenorganisaties, wat in het bijzonder de schelpdierenkweek en de akwakultuur betreffen, zouden hieraan deelnemen. Met zijn vele stranden, baaien, inhammen, enz..... is de Franse kust zeer geschikt om er een werkelijke conchillyniverheid te ontwikkelen. In ieder geval werd er in Frankrijk gestart met de voorbereiding van het zuiver maken van de stranden en de kustwateren, terwijl we bij ons nog altijd nergens zijn. Integendeel duikt wederom het gevaar van de Waalse smeerpijp op, die men er nu toch zou wensen door te krijgen als compensatie voor de kredieten bestemd voor Zeebrugge ! Deze smeerpijp waarop aansluitingen voor veel Waalse bedrijven zouden voorzien worden voor het afvoeren van hun afvalwateren, zou ergens rond Nieuwpoort in zee uitmonden en onze stranden en kustwateren, kilometers in het ronde vervuilen en voor alle biologisch leven onmogelijk maken. Het is in ieder geval noodzakelijk dat men zich hier in België aan het voorbeeld van Frankrijk spiegelt en komaf maakt met een anti-pollutie aktie.

P.V.

DE DRIE GEGIJZELDE VISSERS LOSGELATEN

De drie, vóór de kust van de oude Spaanse kolonie van de West-Sahara, gegijzelde vissers werden door het Polisario terug vrij gelaten. Het Polisario wenste door de gijzeling druk uit te oefenen op dat West-Sahara, dat gedeeld werd tussen Marokko en Mauretanië, zijn onafhankelijkheid zou bekomen. De gegijzelde vissers waren afkomstig uit de Canarische eilanden en uit Galicië.

Engeland

EEN NIEUW TYPE VAN BRETOENS KUSTVAARTUIG

Door het Franse Ministerie van Marine werd een nieuw type van kustvaartuig aanvaard. Het is vooral bestemd voor de Bretoense kust en heeft volgende kenmerken.

Lengte over alles : 16 meter, vlottende lengte : 14,25 m., breedte 5,30 m., holte 2,13 m. Dit vaartuig kan bijna 11 duizend liter brandstof aan boord nemen en heeft een visruim van 21 M3. Het is voor 6 man voorzien ! Het heeft een overdekte brug en de stabiliteit zou het zelfs mogelijk maken, dat men zelfs 8 duizend kg. in eens aan boord zou kunnen nemen. De kost ? Zowat 9,5 miljoen B. fr. voor een vaartuigje van beneden de 30 bruto-ton ! En zeggen dat dit economisch rendabel moet gemaakt worden !

NOG EEN STEM VOOR EENZIJDIGE BRITSE AKTIE

Nadat de Britse minister Callaghan en nadien ook de minister van Landbouw en Visserij, John Silkin, de mogelijkheid van een eenzijdige Britse aktie had laten doorschemeren ter bescherming van de Britse vissers tegenover deze van de partnerlanden, heeft nu ook de h. Frank Judd, adjunct-minister voor Buitenlandse Zaken de eventualiteit van dergelijke maatregel laten doorschemeren. Dit is misschien ook wel bedoeld om de uitvoerende kommissies en de ministerraad van de E.E.G. onder druk te zetten. De adjunctminister zegde dit ter gelegenheid van zijn speech gehouden op het jaarlijks diner van het Nautisch Instituut van Southsea op de Zuidkust van Engeland. De schuld van het niet tot stand komen van een intern visserijreglement voor de E.E.G. werd er natuurlijk op de rug van de partnerlanden geschoven. Dat het echter Groot-Brittannië is, die de moeilijkheden opstapelt, werd nu nog eens bewezen, gezien dit land weigert zijn overeengekomen verhoogd aandeel voor 1978 in het landbouwbudget van de „Negen“ te betalen. Het gaat hier over een 4 miljard, die dan maar door de andere landen zal moeten bijgepast worden !

BRITSE REGERING ONDERZOEKT VOORSTEL VERGOEDING HARING-VERWERKINGSBEDRIJF

De Britse regering onderzoekt een voorstel voor tegemoetkomingen aan het haring-verwerkingsbedrijf wegens het feit, dat het bedrijf zijn uitrusting niet kan doen renderen door gebrek aan grondstof als gevolg van de haringvangststop. Hulp zou mogelijk zijn via het pakket maatregelen door de regering uitgevaardigd voor de benaarding van de werkverschaffing. Het project zelf werd bij de regering ingediend door de Vereniging van Haringkopers. Volgens deze vereniging zou een regeringstussenkomst het mogelijk maken de moeilijke periode als gevolg van het verbod op de vangst van haring, door de komen zonder afdankingen en de overgangperiode voor het herstel van de haringstocks, te overbruggen.

TOCH IJSLANDSE VIS IN GRIMSBY VIA NEDERLAND

Niettegenstaande de zich uitbreidende „ban“ op de aanvoer van vis in Groot-Brittannië door IJslandse treilers, kreeg men verleden week in Grimsby toch verse IJslandse vis via een omweg.

Een grootinvoerder ging deze vis te IJmuiden ophalen waar een treiler uit IJsland verse vis in de markt zette. Hij bracht deze met wagens naar Groot-Brittannië waar de IJslandse vis zelf tot in Grimsby geraakt, namelijk de haven van waaruit de aktie tegen het lossen van de IJslandse treilers uitgegaan is. Het is inderdaad zo, dat de IJslandse treilers overall elders in de havens van het kontingent aanvaard worden. De meeste van deze vis is voor West-Duitsland bestemd. In Groot-Brittannië is men vooral op de uitkijk voor kabeljauw en gul omdat dit zowat de nationale vischotel is. Door het uitvallen van de Britse vloot, zowel in IJslandse wateren als uit de Barentssee, is er natuurlijk een groot tekort op de Britse markt.

Dat deze IJslanders Oostende niet meer aandoen, is het gevolg van de triestige onverantwoorde eisen in zake loon voor het lossen, zonder van de rest te spreken.

ITALIE NIET, FRANKRIJK WEL

Italië dat traditioneel voor de kusten van Guinéa-Bissau, Sénégal en Mauretanië vist, werd deze visgronden verboden, terwijl Frankrijk er wel in slaagde er verder te gaan vissen. Hiertoe kreeg Frankrijk van de E.E.G. de toelating tot onderhandelen met de betrokken oeverstaten, vermits Frankrijk die tot de E.E.G. behoort, geen afzonderlijke onderhandelingen mag ondernemen, noch afzonderlijke akkoorden afsluiten. In feite sluit Frankrijk een overeenkomst af in naam van de E.E.G. Naar het schijnt zou nu ook Nederland belang stellen in een dergelijke overeenkomst voor zijn grote treilers.

MOGEN DE SCHOTTEN WEL HARING VISSEN ?

Een Schotse visser en purse seiner heeft vorige week zonder toelating middel gevonden om in een nacht zo maar 100 ton haring te vissen.

Daar de haringvisserij verboden is, werd hij voor de rechtbank gedaagd, waar de rechter hem vrij sprak.

De haringvisserij is in het Kan. van Bristol verboden voor elkeen.

De vissers van Z.-West Engeland zijn vervolgd omdat zij niet mogen en anderen het toch doen en..... vrijgesproken worden.

TOCH NOG EEN NIEUWE TONIJNVISSER IN FRANKRIJK OP STAPEL

Niettegenstaande heel wat grote treilers in Frankrijk aan het buitenland verkocht worden ofwel stilgelegd, komt er toch nog een nieuwe tonijnvisser op stapel op de werven van de „Ateliers et Chantiers de la Manche“, die instellingen hebben te St.-Malo en Dieppe. De nieuwe te bouwen tonijnvisser meet 68 meter, zal uitgerust worden met een motor van 3600 PK en zal gebouwd worden voor een rederij van Concarneau met participatie van de konservennijverheid. Daar is moed voor nodig.

Nationale maatregelen bij E.E.G.-visserijoverleg in Brussel ?

BRUSSEL. — De EEG-raad van visserijministers heeft dinsdag, de tweede vergaderdag, nog geen concrete besluiten opgeleverd. Een groot deel van de dag ging heen met beraad in werkgroepen, dat 's avonds wel afgesloten was, maar nog geen rapporten had opgeleverd. Toch kon de Belgische raadsvoorzitter, Antoine Humblet, op dat werkgroepenberaad een werkdokument baseren, waarin voorgesteld werd het nemen van nationale maatregelen tot behoud van de visstand mogelijk te maken, als een lidstaat zou vinden dat de Europese Commissie daar op een of ander punt niet voldoende aan doet.

Iedereen wil wel zo'n regeling, maar Nederland en Duitsland willen er wel strengere voorwaarden aan verbinden, terwijl Engeland en Ierland voor zichzelf juist zoveel mogelijk vrijheid van handelen wensen.

De raad, die pas laat in de middag voor het eerst als complete ministerraad bijeen was gekomen, was midden op de avond nog niet over het onderwerp uitgepraat. Volgens het voorzittersvoorstel zouden zulke nationale maatregelen wel de goedkeuring van de Europese Commissie moeten hebben en ook zou in voorkomende gevallen de ministerraad een stem in het kapittel moeten krijgen.

Het moeilijke punt van de vijftig-mijlszone, die Engeland en Ierland voor zichzelf wensen, was tot dins-

dagavond nog helemaal niet ter sprake gekomen, al had de Britse minister Silkin daar liever over gesproken dan naver de cijfers, waarmee de Europese Commissie aangaf hoeveel vangstverlies de verschillende lidstaten zouden lijden door de door haar voorgestelde maximum vangsthoeveelheden.

Gisteren zouden er bilaterale gesprekken zijn tussen de Europese Commissie en de verschillende landendelegaties. Gistermiddag zouden de ministers als raad bijeen komen in de hoop deelakkoorden te kunnen bereiken. Vervolgens wil men op 19 en 20 december de visserijproblemen verder bespreken over het voorstel van raadsvoorzitter Humblet inzake nationale regelingen tot behoud van de visstand.

PECHERIES A VAPEUR

naamloze vennootschap
Maatschappelijke zetel :
H. Baelskaai 14, Oostende
H.R. Brugge,
Afdeling Oostende 172.

Buitengewone algemene vergadering op woensdag 28 december 1977 te 11 uur, Luxemburgstraat, 19 (vierde verdieping) te Brussel.

Dagorde :

- 1) Vervroegde ontbinding en in vereffeningstelling van de vennootschap.
- 2) Benoeming van de vereffenaars.
- 3) Bepaling van hun machten en emolumenten.

Neerlegging van de aandelen vijf volle dagen vóór de vergadering, ten maatschappelijke zetel, of bij de Bank Brussel Lambert, te Oostende, en te Brussel Regentiestraat, 2.

Te koop :

Splinter nieuwe blok van SCHEEPSMOTOR

(acht Cilinder Diesel)

Merk Generaal Motor Corps

Cleveland Diesel Emzine Dia.
Model v 20 P.H. 1500 M.P.R. A.588-8
Atag M.P.R. 1500 M.88 A T. 8
Model 0 3 L 3 N 30 R.F.M.
O.D. G.C.A.C. volts 800 K.W.
S.A.E.S. 280 M.
8. T. 808 A.O. 85-0-512

Telefoon : (059) 26.60.18

(8059V)

(8058N)

De snelle vervuiling van de zee en het grote gevaar voor de zeevisserij

(Vervolg en slot van het artikel verschenen in ons nummer van 24 november)

Naast de maatregelen in deze Conventies, treffen we hier en daar ook enige, meestal erg vage bepalingen omtrent de tellurische vervuiling aan. De Conventie van de Noorse Staten is enkel toepasselijk op schadelijke milieuactiviteiten, voorkomend vanaf vaste bronnen (= vanaf het vasteland, en vanaf de «continental shelf») (2). Het probleem wordt eveneens aangeraakt in het bilateraal akkoord tussen Denemarken en Zweden, 5 april 1974 over de zeevervuiling. De EEG wijst op het feit dat de te nemen maatregelen in dit verband, in coördinatie met de strijd tegen de vervuiling van de zoete wateren moeten worden genomen; zij snijdt de kwestie aan in het voorstel van de Commissie van de EEG aan de Raad voor een richtlijn i.v.m. de afvalstoffen afkomstig van de titaandioxyde-industrie (3). De Conventie van Brussel 1969 sluit de vervuiling vanaf booreilanden uit (art. 2§2. Onder «schip» verstaat de Conventie van Oslo ook vaste en vlottende platforms (art. 19§2) (4) «Dumping» in de London Conventie 1972 omvat tevens stortingen vanaf platforms en andere kunstmatige bouwwerken op zee (5). De London Conventie 1973 schikt deze groep eveneens onder «vanaf schepen» (art. 2§4) (6). Dezelfde idee vinden we terug in het voorstel voor een richtlijn van de Raad van de EEG inzake lozing van afvalstoffen in zee, gedumpt vanaf schepen en luchtvaartuigen, waaronder tevens zijn begrepen vaste en drijvende platforms (7).

3. Institutioneel kader

Zowel de Conventie van Parijs als de Conventie van Helsinki stelt een Commissie in. Deze is samengesteld uit vertegenwoordigers van de onderscheiden Verdragstaten. Zij is bekleed met een waarder van functies; n.l. i.v.m. controle over de toepassing van het Verdrag en de doeltreffendheid van de genomen maatregelen, het geven van aanbevelingen tot uitwerking van en tot adoptatie van nieuwe regelingen, het verspreiden en het innen van informatie, bevordering van de samenwerking in beide Conventies besloot men tot oprichting van een Interimcommissie in afwachting van de inwerkingtreding van het Verdrag. De beslissingen van de Helsinki Commissie moeten bij unanimiteit worden genomen (art. 12-15, 22-23). Hetzelfde principe vinden we terug in de Parijs Conventie. Indien de unanimiteit hier niet wordt bereikt, dan mag bij ¾ meerderheid worden beslist; deze beslissing geldt dan enkel voor de pro-stemmers (art. 11-18). De Conventie van Oslo richtte een soortgelijke Commissie op; de beslissingen moeten er genomen bij unanimiteit en worden slechts van kracht na unaniem aanvaarding door de Regeringen van de Verdragstaten (art. 18§2). We stellen vast dat van een eigenlijk supranationaal toezichtsorgaan geen sprake is.

Andere Verdragen leggen de sekretariaatsfuncties in handen van een bestaande organisatie. Deze methode treffen we aan in de Conventie van Londen 1972 en Barcelona

1976. Zij spreken over de «Organisatie». Het Verdrag van Barcelona wijst de U.N.E.P. aan tot waarnemende «organisatie» (art. 13-18).

4. Maatregelen

De Conventies geven alle eerst zeer vage bepalingen; n.l. de plicht van de Verdragsluitende Partijen tot het nemen van alle nodige maatregelen ter voorkoming, vermindering of uitbanning van de verontreiniging; zij moeten hierbij ook samenwerken. (Helsinki art. 3§1, Barcelona art. 4. (Parijs art. 18§1)

In Barcelona staat men nog ver achter op het vlak van de vervuiling vanaf het land. Omtrent deze bron werd immers nog geen protocol opgesteld ter aanvulling van het algemeen verdrag. Er zijn dan ook nog geen specifieke maatregelen genomen. De Conventie van Helsinki, hoewel eveneens van globale aanpak, staat heel wat verder. Het probleem van de tellurische vervuiling vormt hiervan een onderdeel (art. 6) en wordt nader uitgewerkt in de bijlagen II & III. Zeer opmerkelijk is dat er geen absoluut gebruiksverbod is. De introductie van belangrijke hoeveelheden van schadelijke stoffen wordt afhankelijk gemaakt van een speciale voorafgaande toelating, welke kan worden herzien. De Conventie van Parijs geeft, na het opleggen van een algemene verplichting, zeer uitgebreid specifieke maatregelen volgens de schadelijkheidsgraad van de stoffen. De meest gevaarlijke stoffen moeten worden uitgebannen (art. 4§1a, 4§2a, 4§3, bijlage A deel I). De minder schadelijk vervuulende stoffen (bijlage A deel II) worden aan een strenge controle onderworpen. Zij mogen slechts gelooft met een herzienbare toelating van de bevoegde autoriteiten; de inbreng ervan in zee moet ten zeerste worden beperkt (art. 4§1b). De partijstaten nemen omtrent beide hogere groepen individueel en/of gezamenlijk programma's of maatregelen (art. 4§3). De radioactieve stoffen vormen een aparte groep, daar zij reeds het voorwerp van onderzoeken waren (art. 5). Men zal bij het nemen van maatregelen dan ook hiermee rekening moeten houden; men zal tot een onderlinge coördinatie moeten komen bij de studie en het toezicht van deze stoffen (art. 10-11). Alle andere verontreinigende stoffen zijn ondergebracht in de laatste categorie (art. 6). Hoewel het Verdrag hieromtrent geen specifieke maatregelen oplegt, hebben de Staten de algemene plicht om de verontreiniging te beperken en te voorkomen, rekening houdend met de aard en de hoeveelheid van de stoffen in kwestie, de stand van de huidige verontreiniging van het water, enz.

Vóór deze Conventie waren er toch reeds zeer algemene bepalingen over de tellurische vervuiling aan te treffen. In de preambule van het Verdrag van Oslo, merkt men op dat de vervuiling door vele bronnen ontstaat, waaronder stortingen in rivieren, estuaria, afvoerkanalen en pijpleidingen onder nationale rechtsmacht. Het Verdrag legt in art. 1 een zeer algemene plicht op aan de Verdragstaten n.l. «all possible steps». Dezelfde opmerking vinden we terug in de preambule van London Conventie 1972. Hier verplicht de Conventie partijen om in-

dividueel en gezamenlijk een effectieve controle op alle bronnen van vervuiling van het zeemilieu te bevorderen (art. 1). In de deklaratie van Stockholm geeft de recommedatie nr. 92 de plicht tot beperking van de verontreiniging vanaf het land.

5. Controle

In geen enkele van de drie Conventies is er een internationale controle; er is geen supra-nationaal orgaan. De Partijen hebben zich wel verbonden tot optreden op individuele en gezamenlijke basis; en tot samenwerking bij het tot stand brengen van een permanent parameterwaarnemingsnet (Parijs art. 1 & 2, en art. 11). In het Verdrag van Barcelona voorziet in art. 10 de oprichting van een verontreinigingscontrolesysteem. Ook in geen enkel ander verontreinigingsverdrag is een politiemacht op volle zee voorzien. Er is wel toezicht van de Commissie voorzien maar deze tast de soevereiniteit van de Staten niet aan.

6. Aansprakelijkheid

Cfr. de Conventies van Helsinki en Barcelona zullen de Verdragstaten zo vlug mogelijk individueel of gezamenlijk hierover maatregelen, procedures opstellen, (Helsinki art. 17, Barcelona art. 12). Dit is eveneens het geval in de London Convention 1972 (art. X). De Conventie van Parijs vermeldt niets dienaangaande.

7. Geschillen

In elke Conventie wordt een regeling ingevoerd om de geschillen i.v.m. de interpretatie of de toepassing van het Verdrag te beslechten. In het Verdrag van Parijs (art. 21, bijlage B) en het Verdrag van Barcelona (art. 22, bijlage A) stelt men een arbitrage, met uitbouw ervan in de bijlage in. De Conventie van Helsinki stelt de mogelijkheid tot arbitrage en het Internationaal Gerechtshof open (zonder nadere commentaar) (art. 18).

Een gelijkaardige geschillenregeling vinden we terug in het Verdrag van Brussel 1969 (bijlage, hoofdstuk II). Het London Verdrag 1972 bepaalt dat de Verdragstaten bij de eerste bijeenkomst een procedure voor geschillenregeling moeten opmaken (art. XI).

BESLUIT

De zeevervuiling zit omvat in de milieuvervuiling. Zij kan niet op zichzelf worden behandeld. Men moet rekening houden met de ecologische eenheid. Men kan het geheel niet zomaar uiteen rafelen.

De «tellurische vervuiling» is een bron van vervuiling, die zich volledig op het soevereine grondgebied van een Staat bevindt. Elke Verdragstaat moet nu verder werken aan een ver doorgedreven milieu beleid. Men zal moeten ingrijpen in landbouwbeleid, industrie, huishoudafval..... Samenwerking tussen de Staten onderling, de Staten en de bedrijven, en elk individu is vereist. Een sterk gecoördineerde samenwerking op wetenschappelijk en technisch onderzoek en het doorspelen van informatie moet leiden tot een harmonischer evenwicht in on-

ze steeds meer geïndustrialiseerde maatschappij en ons leefmilieu, dat ten alle prijze moet worden behouden. Een zeer belangrijke taak wacht de Commissies. Men moet komen tot een strenge bestraffing. Er is nood aan een internationale politiemacht en een onafhankelijke Internationale Rechtbank.

We moeten de feiten niet trachten te verkleuren, doch ze onder hun ware gedaante zien, zoniet dreigt het gevaar dat de voorspelling van M. Maeterlinck bewaarheid zal worden: «Alles wijst erop om te zeggen dat de mens, laatstgekomen op deze Aarde weleens de eerste zou kunnen zijn die haar zal moeten verlaten.....»

Yolanda VANDEN BOSCH

X X X

(1) Conventie Helsinki

Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, Helsinki, 22 maart '74. tekst in : I.L.M. 1974, blz. 544-597; N.D.L.S. IV, blz. 445-498; nog niet in werking getreden; de Interimcommissie werkt reeds.

Conventie Parijs

Convention for the Prevention of Marine Pollution from Landbased sources, Parijs, 4 juni 1974; tekst in : I.L.M. 1974, blz. 352; Trb 1975, 29,32-47; N.D.L.S. IV, 1975, blz. 499-613; nog niet in werking getreden; de Intercommissie is in werking

Conventie Barcelona.

Ontwerp-verdrag in UNEP-report of the intergovernmental meeting on the protection of the mediterranean. Barcelona, 28 juni - 4 februari 1975; tekst in : I.L.M., 1975, blz. 464-503.

Convention for the protection of the Mediterranean Sea against pollution, mte : 1/ Protocol concerning co-operation in combating pollution of the Mediterranean Sea by oil and other harmful substances in cases of emergency, en 2/ Protocol for the prevention of the Mediterranean Sea by dumping from ships and aircrafts, Barcelona, 16 februari 1976, I.L.M. 1976, nog niet in werking.

(2) Conventie Noorse Staten.

Convention on the protection of the environment Stockholm, 19 februari 1974 ; tekst in : I.L.M., 1974 blz. 591-597.

Declaration on the environmental action program, 22 november 1973, I.L.M. 1974, blz. 164-216, in het bijzonder blz. 186-189; Publicatieblad E.G., nr. C 28/18 (-2-1976)

(4) Conventie Oslo

Convention for the prevention on marine pollution by dumping from ships and aircrafts, Oslo, 15 februari 1972 ; tekst in : U.N. Leg. Ser., 1974, blz. 475-463; in werking treding 1975.

(5) Conventie London 1972

Convention of the Prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matters, London, Mexico-City, Moscow, Washington, 29 december 1972; tekst in : U.N. Leg. Ser., 1974, blz. 464-474; nog niet in werking getreden.

(6) Conventie London 1973

Conventie ter voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen; London, 2 december 1973; tekst in : I.L.M. 1973, blz. 1319; nog niet in werking getreden.

(7) E.E.G. Publicatieblad, C 40/4; 20 februari 1976 : art 1 en art 282.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Schepen van de West hebben we tijdens de afgelopen week alleszins genoeg aan de afslag gekregen. Van de West en van de Kust wel te verstaan. Gul en nog eens gul tot iedereen zijn dikte had en de prijzen een aardige buiteling naar beneden maakten. De kleine gul, voor een paar weken nog aan 1500 F, zakte dinsdag op zeker ogenblik terug tot 850 F. Wijting moest opgevangen worden, wat ook een aardig verschil met de prijs van voor veer, tien dagen was die toen 24 en bij de 40 F bedroeg volgens de grootte. Schar en steenschol zijn twee andere slachtoffers van de plotse aanvoer toename. Toename die trouwens te verwachten was gezien het grote aantal schepen dat dezelfde dag naar dezelfde visgrond uitgevaaren was.

De prijzen hebben er moeten aan geloven. Het was immers niet alleen te Oostende dat de aanvoer veel ruimer was en uit kleine gul bestond. Bovendien was de vraag uit het buitenland geringer.

Wel veel vraag was er naar IJslanvis. Hier kregen rode zeebaars, blauwe leng en koolvis onverwachts hoge prijzen. Kabeljauw en gul deden het ook hier minder goed. Schelvis was schaars en ook weer duur. Er was immers geen enkele vangst van de Monkey Bank aan de afslag. Soorten als vlawijting, heek, zeewolf en schelvis waren dan ook niet te zien. Wijting was er des te meer. Teveel zelfs want er werd geen prijs meer bekomen. Zelfs de grote sortering zakte naar 15 F maar haalde daarna toch weer bij de 20 F. Goede resultaten gezien deze bereikt werden na korte reizen. Toch wel veel minder dan mocht verwacht worden. Het hoogste cijfer was voor de O.216 die aan .356.000 F geraakte.

De tongprijzen zijn tijdens de voorbije week eveneens gedaald. Te Oostende was de aanvoer nochtans niet bijster groot, integendeel. Vooral de kleine sorteringen vonden geen genade en vielen zelfs terug tot 95 F. Geen enkele sortering haalde nog de 200 F het kg. De andere fijne soorten, griet en tarbot, lieten ook van hun pluimen. Grote griet zakte zelfs van 115 F naar 982 F. Alleen staartvis bleef op peil die soort werd echter praktisch niet aangevoerd. De garnalvissers moesten het weer met mini- vangstjes doen nadat een paar dagen voorgaande weken een lichte heropleving gekend werd. De prijzen zijn gaan schommelen tussen 85 en 125 F, de vangsten zijn echter te klein om van een renderende visserij te kunnen spreken. Anderzijds zijn ook de gulvangsten kleiner en krijgt men er lagere prijzen voor. Seizoenbedrijvigheid (sprot- en haringseizoen) is helemaal niet te zien.

OOSTENDE

VRIJDAG 2-12-1977

WEST			
Z.597	7	235	— 239.116
N.720	4	140	— 170.200
N.706	6	240	— 248.816
N.408	2	45	— 57.320
KUST			
O.148-491	1	70	— 92.400
O.18-111	1	20	— 24.620
O.101	1	15	— 12.180
O.23	1	25	— 27.910
O.77-805	1	23	— 25.750

MAANDAG 5-12-1977

WEST			
N.41	7	350	— 325.330
N.752	7	280	— 331.230
O.285	6	430	— 405.962
O.275	7	330	— 298.705
O.66	6	250	— 287.360
O.279	4	430	— 435.215
O.206	6	300	— 250.445
N.715	2	40	— 64.493
N.736	3	90	— 102.476
O.123	7	220	— 274.865
Z.499	8	160	2.250 547.732

O.134	9	200	— 184.583
O.26	7	200	— 144.360
O.243	7	330	— 290.270

IJSLAND

O.216	18	670	— 1.356.432
O.129	18	400	— 815.325

KUST

N.45	6	300	— 310.875
O.229	6	220	— 189.302
Z.209-509	8	200	— 201.440

NOORD

O.198	8	200	860 435.563
-------	---	-----	-------------

DINSDAG 6-12-1977

WEST			
N.15	4	210	3.190 616.006
N.719	10	345	— 381.102
N.708	8	340	— 312.690
O.141	8	310	— 260.715

WOENSDAG 7-12-1977

WEST			
Z.38	8	470	— 434.423
O.127-303	8	430	— 372.070

KUST

O.148-491	2	118	— 113.396
O.23	1	22	— 21.640
O.20-211	1	18	— 18.810
O.552	1	10	— 9.330
O.116-142	2	50	— 50.810
O.77-805	2	46	— 48.770
O.150	1	12	— 9.920
O.225-101	1	18	— 13.685

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 2-12-1977

W				
Z.600	150	65	5	181.060
Z.512	600	55	5	279.650
Z.575	150	80	5	198.260
Z.55	400	50	5	319.170
Z.573	600	75	12	364.130
Z.563	—	130	5	228.951
Z.437-558	(gul + wijting)			200.720
Z.468-601	»			108.730
Z.184-447	»			55.044
Z.403-520	»			95.830
Z.538-554	»			240.320
				2.271.865

MAANDAG 5-12-1977

Z.321	1.200	60	7	371.427
Z.431	1.200	180	14	479.663
Z.570	250	30	3	105.920
Z.578	100	40	3	85.860
Z.507	1.500	80	7	424.184
Z.537	400	80	7	220.754
Z.599	100	120	5	222.950
KN				
Z.200	4.000	280	18	1.189.105
Z.331	2.000	150	9	531.978
Z.571	1.400	450	10	976.790
O.186	5.500	360	18	1.727.367
Z.580	200	360	18	1.727.367
Z.580	200	50	4	126.245
Z.564	1.200	65	3	400.572
Z.492	1.300	150	—	399.465
Z.402	100	80	9	316.051
Z.468-601	(gul + wijting)			93.948
Z.471-472	»			113.696
Z.560-201	»			135.256
Z.554-538	»			86.030
Z.403-520	»			76.930
Z.548-400	»			95.870
				8.179.961

DINSDAG 6-12-1977

Z.506	1.800	75	—	643.640
Z.510	1.400	20	—	310.740
Z.427	200	20	—	278.080
Z.183	3.300	55	—	678.804
Z.516	200	60	—	249.300
Z.324	2.800	65	—	689.528
Z.42	4.400	85	—	1.027.270
Z.437-558	(gul)			144.860
Z.551-430	»			111.530
Z.184-447	»			122.630
				4.256.382

WOENSDAG 7-12-1977

W				
B.5	2.000	255	10	799.049
KRP				
Z.307	200	90	8	292.614
W				
Z.465	1.200	70	10	338.750
K				
Z.497	1.100	190	12	414.740
Z.468-601	(gul + wijting)			62.630
Z.554-538	»			79.430
Z.472-471	»			47.410
Z.403-520	»			93.440
				2.128.063

VISMIJNRECHTEN TE ZEEBRUGGE

Vanaf 1 januari 1978 zal de vismijnretributie als volgt zijn :

- VIS :**
5 % op het brutoverkoopprijs ten laste van de reder ;
1 % op de aankoop ten laste van de handelaar.
- GARNAAL :**
2 % op het brutoverkoopprijs ten laste van de reder ;
1 % op de aankoop ten laste van de handelaar.
- KOPERSKAART :** zoals voorheen : 3.000 fr.
- KUISEN :**
voor afsputten en ev. schilderen van de vaartuigen : een verhoging van één derde.

Hiertegen werd gereageerd door advocaat Vandebroele die berekend had, dat deze verhogingen aan de stad een méér-inkomst van 10 miljoen fr. verzekert. De Rederscentrale Oostkust schijnt nochtans akkoord te zijn en wiegt de leden in slaap van er voor te ijveren de handelaars meer en de reders minder te doen betalen.

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

(5728V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

2-12	6	40.650	955.992			
5-12	21	283.110	7.472.678			
6-12	4	62.450	1.669.673			
7-12	4	59.700	1.099.714			
	35	445.910	11.198.057			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

30-11	12	909	73.514	65,—	90,—	
1-12	9	435	39.224	77,—	98,—	
2-12	7	329	34.711	96,—	120,—	
3-12	7	352	35.467	88,—	115,—	
5-12	5	295	33.568	107,—	117,—	
6-12	5	187	24.777	117,—	147,—	
	45	2.507	241.261	65,—	147,—	

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

2-12	3	302	27.384	82,—	96,—	
5-12	4	290	24.977	81,—	92,—	
7-12	3	187	18.983	90,—	111,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

1-12	1	4.251	264.756			
2-12	3	17.357	399.956			
5-12	6	33.262	642.469			
7-12	3	15.047	298.177			

Staalraadtuwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR:

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

NIEUWPOORT

DONDERDAG 1 DECEMBER

Z.505 264.756

Dit vaartuig loste 700 kg. tongen met een 5 bennen tarbotjes en grieten, 15 bennen platvis, 10 bennen rogsoorten en verder wat kleine hoeveelheden «achter» vis. Tevens 15 bennen St. Jacobschelpen. De tarbot en grieten werden goed verkocht. De tongen kregen 181 fr. voor de grootste soort, de 2de soort 204, de 3de 224, de 4de 202, de 5den 155 en voor de kleine werd 111 fr. gegeven. Platvis was langs de lage kant. Zo kregen de «moeien» 1.200 fr., de platvis 1.450, de drielingen 1.400 en voor de visjes werd 900 fr. opgetekend. De «moerroggen» 3.000 fr. de benne, de tilten 2.610, de grote scherpsaarten 2.450, en de kleine 2.010 fr. De St. Jacob-schelpen werden verkocht aan 1.870 fr. de benne van 100 stuks.

Dit was de donderdagmarkt!

VRIJDAG 2-12-1977

Drie vangsten van «gullevisser» samen 17.400 kg. Het is maar normaal dat dit gaat over vangsten van: kabeljauw, gullen, wijting en enkele bennen zandschullen. Dit maal was er meer kabeljauw maar jammer genoeg de prijzen merklijk gedaald. Zo werden de bennen kabeljauw, en «extra» kwaliteit verkocht aan 1.950 à 2.280 fr. voor de grootste. De andere gulsoorten van 1.800 à 1.250. De voorkeine van 1.120 à 1.200 fr. De minis 750 fr. de benne. Grote wijting 940 à 1.000 fr., en de kleine gingen toch weg, maar slechts de opvangprijs 650 fr. Lage prijzen voor de zandschullen: grote van 700 à 1.000 fr., en de kleine (nochtans goed gesoort) kregen slechts 470 fr. (niet gegut!). Zo verliep de vrijdagmarkt met een eindcijfer voor de visvangsten van 399.956 fr.

MAANDAG 5 DECEMBER

N.700	63.250		
N.346	50.645	+ RC	1.751
N.723	225.342	+ RC	6.151
N.738	107.659	+ RC	302
N.761	113.608	+ RC	2.406
N.172	36.887	+ RC	1.455
N.788	36.887	+ RC	1.455

De maandagmarkt kreeg 33.250 kg. te verwerken. Wat rare vis van een drietal schepen, maar slechts 150 kg. tongen, verder een dertig bennen rogen, maar ook een 100 bennen speerhaaien, kabeljauw, gulsoorten en wijting. Tarbot kreeg voor middenslagbestjes 180 fr. de kg. Grieten tot 120 fr. De tongen van 162 fr. voor de lappen, de 2den 181, de 3den 206, de 4de soort 211, de 5de 172, en een «kliksje» kleine van 38 kg. werd gekocht aan 140 fr.

De moerroggen werden verkocht aan 3.000 fr., de tilten 2.500 fr. Grote wijting van 1.050 à 1.410 fr., de kleine van 720 à 650 en enkele bennen moesten opgevangen worden. De zandschullen kregen doorgaans 15 à 25 fr. de kg.

Kabeljauw van de Westvisser werd gekocht van 2.000 fr. tot 1.850 fr. de benne. Deze van de kustvisserij werden beter betaald en kregen 2.400 en 2.500 fr. De andere gulsoorten waar goedkoop van 1.200 à 1.750 fr. De voorkeine gullen tussen 800 en tot 1.100 fr., en de kopers waren kieskeurig; wat normaal is, als bepaalde soorten goedkoop gaan, is dit een teken

van overvloed op alle markten. 't Zelfde deed zich voor met de speerhaaien: trek was er nu eenmaal niet in voor deze soort, daar er zowel in het buitenland, als op onze markten overvloed was van speerhaaien. Het gevolg was dan ook: slechts prijzen van 600 à 700 fr. de benne! Waar verleden week voor enkele bennen die op de markt stonden tot 2.200 fr. gegeven werd!

Het eindcijfer van de visverkoop was 642.469 fr.

De vier garnaalvisseren hadden 290 kg. garnaal die van 81 à 92 fr. de kg. verkocht werden! (Ook maar flauwe vangstjes, en dit in het najaar!).

WOENSDAG 7-12-1977

N.700	22.311	N.172	59.817
N.788	59.817	N.470	76.491
N.590	76.491		

Drie vangsten van gullevisseren, die samen 15.050 kg. vis losten. Waar we op de maandagmarkt reeds hoge prijzen noteerden, gaf de woensdag een verbetering. De kabeljauw kreeg van 2.400 tot 2.600 fr. de benne. De gullen van 2.200 à 1.500 tot 1.200 fr. De voorkeine van 850 tot 900 fr., zelfs enkele bennen 990 fr. De kleinste of «mini's»: 650 à 680 fr. De grote wijting, die in beperkte mate aanwezig was, kreeg plots een sprong de hoogte in, en dit van 850 à 1.060 fr. de benne. De kleine wijting keek maar triestig: enkele bennen moesten opgevangen worden, en «goed» gesorteerde kregen toch 680 en 700 fr. De grote zandschullen 1.140 fr., en de kleine «niet gegut» 480 fr. Gegutte kleine gingen weg aan 680 fr. de benne. Platvis was er, maar heel kleine koopjes die 38 fr. de kg. kregen!

Dit over de woensdagmarkt met een eindcijfer van 298.177 fr.

Met de garnaalvisserij is het niet om te boffen in aanmerking genomen het tijdperk van 't jaar, die anders in deze periode toch goede vangsten kon geven. Het «spant» om er 80 kg. bij elkaar te krijgen. Zou de oorzaak te zoeken zijn door de «opretende» kleine wijting en gulletjes die reeds meer dan een maand in de kustwateren jagen? Dat kan wel! De garnaalprijzen deze week waren tussen 81 fr. en 110 fr. de kg.

PRACHTIGE SCHENKING

Aan het Rijksstation voor Zeevisserij werd door de familie Meulenbergh uit Ieper, een aantal boeken uit de bibliotheek van wijlen Jean Meulenbergh overgemaakt.

Wijlen Jean Meulenbergh, geboren in Dusseldorf in 1903 en overleden in Spanje (Estepona) in 1976, is wel bekend onder de Oostendse vissers die in Zaire zijn geweest. In dit land heeft hij na drie jaar Indië, trouwens 49 jaar van zijn leven doorgebracht. Eerst liet hij zich in met cartografie, later met de visserij en nog later met hydrografie. Hij was lid van de Koninklijke Academie voor Wetenschappen en auteur van verschillende wetenschappelijke werken.

De boeken die o.m. betrekking hebben op biologie, chemie en micro-biologie, zullen ongetwijfeld een verrijking en aanvulling vormen voor de bibliotheek van het Rijksstation voor Zeevisserij.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	5-12-1977		
Schelvis grote	50,—58,20		
Schelvis midden	42,—47,20		
Schelvis klein	35,40-37,—		
Kabeljauw	34,80-40,—		
Gul	30,40-35,—		
Wijting	33,80-38,—		
Schaat	71,20-76,—		
Zeebaars	42,60-47,60		
Leng	43,60-57,—		
Sohartong	42,—46,—		
Heilbot	165 -176		
Koolvis	22,60-35,60		
Hondstong	62,—,—		
Zeewolf			
Staart			

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	5-12-1977	6-12-1977	7-12-1977
Lappen	162 -165	155 -164	
Grote	165 -176	162 -165	
3/4	169 -191	175 -181	
Blok	156 -186	170 -189	
Voor-kleine	138 -170	160 -163	
Kleine	100 -123	100 -110	
Slips			

Zeebrugge

Grote	171 -176	146 -162	155 -137
Blok	175 -176	163 -178	164 -166
Fruut	174 -176	167 -182	180 -190
Schone kleine	154 -159	143 -161	166 -180
Kleine	121 -141	111 -121	113 -116
Tout petit	95,—101	97,—102	105 -110
Slips	87,—95,—	91,—93,—	97,—99,—

Nieuwpoort

Tong I	162 —,—		
Tong II	181 —,—		
Tong III	206 —,—		
Tong IV	211 —,—		
Tong V	172 —,—		
Kleine	140 —,—		

PLADIJS

Oostende

	5-12-1977	6-12-1977	7-12-1977
Grote	21,—23,20	23,40-26,—	20,—,—
Grote iek	19,80-32,40	19,—20,—	
Kleine iek	19,—21,40	20,—,—	22,60,—
Derde slag	18,60-19,40	18,60-19,60	
Platjes	16,—,—	16,—,—	16,—,—

Zeebrugge

I	19,—22,—	19,—20,—	20,—24,—
II	21,—23,—	19,—21,—	24,—26,—
III	19,—20,—	20,—21,—	26,—31,—
IV	16,—17,—	17,—19,—	16,—17,—
V			

Nieuwpoort

Moeten			
Grote pladijs	24,—,—		40,—,—
Drielingen	27,—,—		40,—,—
Platjes	20,—,—		40,—,—

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 9 DECEMBER 1977

WEST : Z.34 (70 m. + 2.500 tong).

MAANDAG 12 DECEMBER 1977

IJSLAND : O.317 (700 m., t.t.z. 325 bonen, 120 kab-gul, 200 bl. leng, 50 gutvis, 5 varia).
O.202 (350 m.), O.318 (350 m.).
KANAAL : O.83 (160 m., 2.000 tong), O.118, O.135, O.33.
MONKEY BANK : O.274, O.128.
WEST : N.3, O.306, Z.502, N.709, N.705, N.706, Z.597, O.35, Z.209/Z.509, N.720.

DINSDAG 13 DECEMBER 1977

WEST . O.66, O.279, O.123.

WOENSDAG 14 DECEMBER 1977

WEST : O.275, O.285, O.26, N.41.

TE KOOP
Goed onderhouden
HOUTEN
VISSERSVAARTUIG

Geb. 1942

Motor Caterpillar 1973 - 160 pk
Brutoton : 20,21 - Netto 7,77

(8057V)

WIJZIGING
AFVAARTEN
OOSTENDE -
FOLKESTONE -
OOSTENDE

De aandacht van de reizigers die zich naar Engeland wensen te begeben, wordt erop gevestigd dat ingevolge herstellingswerken aan de carferrybrug te Folkestone in december 1977, de hiernavolgende diensten zullen worden afgeleid op de volgende data :

MAANDAG 12 DECEMBER 1977 :

Folkestone - Oostende : de 19u. dienst vertrekt uit Dover E.D.

Oostende - Folkestone : de 19u.30 dienst legt aan te Dover W.D. om 22u.10.

DINSDAG 13 DECEMBER 1977 :

Folkestone - Oostende : de 00u.05 dienst vertrekt uit Dover W.D. in aansluiting met de boottrein uit Londen om 21u.30 :

Oostende - Folkestone : de 01u.30 dienst legt aan te Dover W.D. om 04u.30. Aansluitende boottrein naar Londen om 05u.35 is voorzien.

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.

OOSTENDE

DOVER/FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 11 tot 17 december 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 11 december 1977 bijkomende afvaart te 23.15.

Op 12, 13, 14, 15 en 16 december 1977 bijkomende afvaarten te 2.15 en te 23.15.

Op 17 december 1977 bijkomende afvaart te 2.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Alle dgen te 1.30 (1) en te 19.30 (2).

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 12, 13, 14, 15, 16 en 17 december 1977 bijkomende afvaarten te 3.20 en 6.20.

Afvaarten uit Folkestone :

Alle dagen te 0.05 (3) en 19.00 (4)

**HOOGWATER-
BOEKJE 1978
VERSCHEENEN**

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 8 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.

**ZEEVARENDEN,
VOLG DE
NIEUWE
AANGEDUIDE
ZEEROUTES**

De aandacht van de zeevarenden wordt getrokken op de onderrichtingen 'reffende de routing van schepen, zoals o.a. aangehaald in Berichten aan Zeevarenden van 13 januari 1977 nr. 1 (zie 1/41 en volgende).

Het aantal vaststellingen van overtredingen die ons werden toegezonden door Franse en Engelse overheden, neemt steeds uitbreiding.

De zeevarenden worden dan ook dringend verzocht de voorgeschreven routing van schepen nauwkeurig op te volgen.

De Hoofdwaterschout de Kust,
O. VERMEULEN.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	5-12-1977	5-12-1977	5-12-1977	5-12-1977	6-12-1977	6-12-1977	6-12-1977	6-12-1977	7-12-1977	7-12-1977	7-12-1977	7-12-1977	7-12-1977	7-12-1977
Tarbot . groot (123)	203	-216	224	-235			177	-243			240	-257		
middel (123)	145	-176	168	-183	154	-163	150	-169			140	-158	180	-
klein (123)	75	-121	70	-115	99	-127	105	-112			108	-112	120	-
Griet : groot (123)	110	-123	74	-81	93	-96	51	-96			92	-98	110	-
middel (123)	103	-	53	-62			50	-74			67	-78		
klein (123)	61	-	31	-46	60	-71	21	-54			54	-60		
Schelvis : groot														
middel														
klein														
Heek : groot														
middel														
klein														
Lom														
Leng														
Rog (1)	51	-63	51	-72	28	-61	60	-71	47,40-68		50	-53	60	-
Keilrog (123)											51	-78	60	-
Rog (23)														
Tilten (23)			38	-60			38	-52			37	-40	50	-
Scherpstaart (23)			42	-61			49	-70			47	-	40	-
Halve mans (23)			15	-29			17	-30			27	-29	28	-
Teelt (2)			14	-28			16	-30			25	-		
Katrog (2)			6	-13			6	-15			10	-		
Kabeljauw	41	-44	26	-41	43,60-47		42	-47	38	-43	50	-52	40	-50
Gul (groot)	17	-42	37	-	14,20-50,40		42	-46	14	-42	46	-50	13	-38
Gul (middel)			32	-			28	-34			38	-41		
Gul (klein)			22	-24			20	-24			24	-28		
Hozemondhamme	183	-												
Wijting : groot	13	-21	15	-19	13	-18	23	-26	13	-18,40	20	-26	20	-28
klein			13	-15			13	-14			13	-18	14	-13
Schar	13	-17,60	13	-16	8,80-12		10	-12	7,80-14		12	-15	20	-25
Steenhol	14,20-89,40		40	-69	18	-46,40	40	-44	18	-42	45	-50		
Zeehaal	13,60-17,20		16	-18			17	-						
Hondshaal									17,80	-				
Doornhaal														
Pieterman														
Makreel														
Horsmakreel														
Zeekeeft														
Schaat														
Zeebaars (klipvis)														
Kongeraal			10	-										
Schartong														
Volle haring														
Ijle haring														
Haringshaal														
Steenhol					7,80	-			7,80	-				
Heilbot														
Koolvis														
Steur														
Zeewolf														
Pollak					46	-								
Zonnevis														
Koningsvis														
Vlaswijting			42	-										
Zeeduivel			60	-128			71	-163						
Schotse schol			45	-			45	-						
Zeehond			9	-10			9	-11			10	-		
Bot														
Rode Poon (roobaard)	25	-34	36	-			22	-			24	-32		
Grauwe Poon (knorh.)	14,20	-	12	-	20,20	-	10	-			12	-		
Rode Knorhaan					58	-								
Posten			6	-			7	-9			10	-14		
Langoesten (midden)														
(klein)														

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 30 november werd aangevoerd : 2.745 kg tong; 28 kisten tarbot en griet; 1.802 kisten kabeljauw; 423 kisten koolvis; 54 kisten schelvis; 585 kisten makreel; 275 kisten schol; 4 kisten makreel; 206 kisten schar en 99 kisten diversen.

Per 40 kg.: schartong 80, steenbolk 48-38; tongschar 242-187; hake één 284; hake twee 262; hake drie 220-110; hake vier 140; hammen met kop 168-134; leng 104-97; lommen 96; haai 110-97; poontjes 63; tarbot 512-264; griet 366-164; kabeljauw één 132-108; kabeljauw twee 160-108; kabeljauw drie 152-100; kabeljauw vier 118-90; kabeljauw vijf 92-60; koolvis één 121; koolvis twee 121-116; koolvis drie 114; koolvis vier 96-88; schelvis één 126; schelvis twee en drie 110; schelvis vier 128-110; schol één 108-90; schol twee 104-96; schol drie 92-84; schol vier 102-71; wijting drie 73-40; schar 61-37; makreel twee 82-76.

Aan de donderdagmarkt van 1 december werd aangevoerd : 4.475 kg tong; 46 kisten tarbot en griet; 2217 kisten kabeljauw; 274 kisten wijting; 618 kisten schol; 209 kisten schar; 4 kisten makreel en 59 kisten diversen.

Per 40 kg.: tarbot 498-230; griet 305-125; kabeljauw één 130-102; kabeljauw twee 138-104; kabeljauw drie 120-108; kabeljauw vier 104-88;

HET NUTTIG WERK VAN HET HOSPITAAL-KERKSCHIP „DE HOOP”

Bij de terugkeer van zee kregen we zoals naar gewoonte verslag over

het werk van dit steeds hulpbiëdend vaartuig, dat in alle weer en wind en in alle zeeën waar de visserij werkt, zich verdienstelijk maakt.

Van 26 oktober tot en met 17 november legde het opnieuw niet minder dan 2.375 zeemijl af. Het eerste gedeelte van deze reis, nl. tot 7 november werd met een concentratie trawlers doorgebracht aan de Westkust van Ierland. Daarna werd gestoomd naar een concentratie trawlers welke visten rondom Lands End. Deze reis werd veel hinder ondervonden van het slechte weer en diverse malen moest met de schepen een schuilplaats worden gezocht. Gedurende deze periode, werden 36 schepen geholpen waarvan een Engelse trawler, 32 patiënten verzorgd, 36 medische adviezen gegeven, aan 30 schepen duizend liter water overgemaakt, 13 technische reparaties uitgevoerd, 45 weerberichten nweergegeven en acht visopsporingen gedaan.

Het zou interessant zijn eens te weten wat het Belgisch visserij-waachtchip zo allemaal doet om de Belgische vissersvaartuigen te helpen. Of dient het alleen maar om beleefdheidsbezoekjes af te leggen?

kabeljauw vijf 86-46; schol één 106-84; schol twee 120-84; schol drie 104-70; schol vier 100-66; wijting drie 66-32,40; makreel twee 83-47; schar 59-37; tongschar 211-141; haai 132-66; steenbolk 45-39; fint 30-16; bot 33-26; krabbepoten 73.

De besommingen waren : KW 34 f53.000; 137 f16.800; 167 f8.000; 206 f9.200; 214 f11.900; WR 244 f2.300; IJM 27 f2.200; UK 208 f9.800. Spanvissers : UK 218 en 236 f8.700; 200 en 234 f7.500; 135 en 145 f2.500; 48 en 78 f11.100; VD 20 en YE 25 f3.890; IJM 207 en 209 f9.200. Verder was er één kotter uit Goedereede en 10 kotters uit Texel met een gezamenlijke besomming van f140.000.

Aan de maandagmarkt van 5 december werd aangevoerd : 28.380 kg tong; 295 kisten tarbot en griet; 3.245 kisten kabeljauw; 758 kisten koolvis; 161 kisten schelvis; 507 kisten wijting; 4002 kisten schol; 430 kisten schar; 12 kisten makreel; 221 kisten diversen.

Prijzen in guldens : Per 1 kg.: tarbot 14,21-13,07; grote tong 12,80-12,46; grootmiddel tong 13,15-12,62; kleinniddel tong 10,90-10,35; tong één 9,92-8,20; tong twee 7,82-7,38.

Per 40 kg.: tarbot 440-156; griet 192-52; kabeljauw één 132-96; kabeljauw twee 132-103; kabeljauw drie 126-96; kabeljauw vier 108-90; kabeljauw vijf 72-35; koolvis één 114-108; koolvis twee 120; koolvis drie 122-92; koolvis vier 76-72; schelvis één 190; schelvis twee 132; schelvis drie 94-84; schelvis vier 90-76; schol één 70-63; schol twee 69-63; schol drie 60-50,80; schol vier 51-38; wijting dre 65-39; makreel 52-42; schar 42-17; leng 242-75; ham met kop 190-100.

De besommingen waren : KW 123 f79.030; 4 f3.360; 11 f 27.880; 22 f44.180; 24 f47.520; 25 f 14.910; 29 f9.940; 44 f25.680; 45 f 23.980; 51 f28.390; 55 f32.920; 88 f 37.210; 113 f18.180; 117 f25.820; 145 f30.910; 149 f20.130; 167 f7.340; 173 f1.230; 189 f39.010; 194 f26.700; 206 f3.100; 214 f2.210; 221 f25.410; 226 f16.060; SCH 256 f8.500; UK 1 f 24.500; WR 32 f27.230; 57 f31.260; IJM 20 f7.940; 44 f53.530; 115 f 43.410; 211 f28.140; 207 en 209 f 10.530.

Aan de dinsdagmarkt van 6 december werd aangevoerd : 665 kg tong; 27 kisten tarbot en griet; 2.166 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 423 kisten wijting; 239 kisten schol; 214 kisten schar en 14 kisten diversen.

Prijzen in guldens : Per 1 kg.: grote tong 12,44; grootmiddel tong 13,11; kleinniddel tong 10,45; tong één 8,41; tong twee 7,73-7,41; tarbot 13,20-13,00.

Per 40 kg.: bot 23-20; steenbolk 33-27; schar 52-50; wijting drie 63-32,40; schol één 71-68; schol twee 70-68; schol drie 67-63; schol vier 65-44; schelvis drie 128-100; tarbot 450-170; griet 136-62; kabeljauw één 144-120; kabeljauw twee 144-116; kabeljauw drie 140-118; kabeljauw vier 102-88; kabeljauw vijf 86-20.

De besommingen waren : HD 7 f34.000; UK 208 f7.600; IJM 25 f1.700; WR 244 f3.800; YE 138 f1.500; IJM 18 f2.700; 27 f3.800. Spanvissers : IJM 207 en 209 f9.800; UK 48 en 78 f12.000; 135 en 145 f9.400; 200 en 234 f8.000; 218 en 236 f13.000; 23 enSCH 36 f12.000; VD 19 en 73 f18.800; 20 en YE 25 f14.800. Verder waren er 6 Texelaars met een totaal van f48.000.

UITSPRAAK VAN DE HOLLANDSE RAAD VOOR DE SCHEEPVAART

SCHERPE KRITIEK OP ONBEMAND ZIJN VAN BRUG BIJ AANVARING „MONICA”

Zowel de schipper als de dienstdoende matroos van de diepvries-hektrawler „Monica” VL 89 van rederij Kwakkelstein worden door de Raad voor de Scheepvaart schuldig geacht aan de scheepsramp op 26 november vorig jaar, waarbij de Franse vissersboot „Aurore Borale” is overvaren.

Bij deze ramp kwamen vijf opvarenden van het Franse scheepje om, terwijl slechts de schipper en de dienstdoende matroos gered konden worden. De ramp gebeurde bij de ingang van het Engels Kanaal 's nachts rond drie uur. De Raad voor de Scheepvaart heeft er ernstig kritiek op, dat er tijdens de ramp niemand op de brug van de Monica aanwezig was.

De Monica was de dag tevoren uit de thuishaven IJmuiden vertrokken op weg naar de visgronden bij Ierland. Rond half drie nam een matroos de wacht over, terwijl er op ongeveer 6 en 8 mijl twee schepen te zien waren. Op het moment, dat een van deze schepen op ongeveer anderhalve mijl afstand was, verliet de matroos de brug om te vragen wanneer de schipper gepord wilde worden. Hij was er op dat moment van overtuigd, dat de Monica voor het visende schip langs zou lopen, hoewel hij de koers van het scheepje, dat aan stuurboord naderde, niet had gecontroleerd.

TWEE OVERLEDENDEN

Terwijl de matroos niet op de brug was had de aanvaring plaats. Het Franse vissersscheepje zonk onmiddellijk. De schipper en twee de machinist van de Monica hebben hun schip direkt gestopt en

men wist twee van de zeven opvarenden te redden. De Monica is na de verdere nacht zoeken 's morgens naar Cobh gevaren om de overlevenden aan land te zetten.

Uit het onderzoek van de Raad voor de Scheepvaart is duidelijk geworden, dat de schipper van de Monica regelmatig maar één man op wacht had. Uitdrukkelijke bevelen, dat de brug altijd bemand moet zijn, heeft de schipper nooit gegeven en als het erg rustig was verliet de schipper zelf ook wel eens de brug. Ook voor het porren van de wacht verliet men altijd even de brug. De Raad voor de Scheepvaart heeft hier ernstige kritiek op en heeft al meerdere malen uitgesproken, dat de brug nimmer onbemand mag zijn.

Uit het onderzoek is ook gebleken, dat aan boord van het Franse vissersscheepje Aurora Borealis slechte wacht is gehouden. Al op vrij grote afstand is de Monica gezien, maar daarna is op het kruisende schip niet meer gelet, ook al omdat de dienstdoende matroos het idee had, dat het schip zonder gevaar zou passeren. Toen het schip op nauwelijks honderd meter opnieuw werd gezien, kon de matroos nog wel de schipper waarschuwen, maar was het al te laat om nog koers te verleggen of achteruit te slaan.

Bij de strafbepaling heeft de Raad voor de Scheepvaart hiermee rekening gehouden. De schipper van de Monica, die overigens niet meer vaart, kreeg een berisping, terwijl de dienstdoende matroos voor zes maanden zijn bevoegdheden kwijt is.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 28-11 t/m 2-12-1977

Door 87 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
47.523 kg.	Tong	f 531.151,76	van f 17,83 tot f 7,37
13.751 kg.	Tarbot	f 122.067,28	van f 27,50 tot f 4,50
164.020 kg.	Schol	f 319.582,39	van f 3,08 tot f 1,28
101.965 kg.	Kabeljauw	f 181.208,80	van f 5,38 tot f 1,04
5.065 kg.	Griet	f 18.055,83	van f 5,86 tot f 1,90
6.640 kg.	Schar	f 7.653,15	van f 1,99 tot f 0,50
8.915 kg.	Wijting	f 9.664,63	van f 2,64 tot f 0,81
2.040 kg.	Schelvis	f 4.095,75	van f 2,44 tot f 1,08
1.595 kg.	Steenbolk	f 1.296,89	van f 1,40 tot f 0,50
1.190 kg.	Lever	f 1.366,63	van f 1,20 tot f 0,78
1.176 kg.	Haai	f 1.925,50	van f 2,20 tot f 1,25
882 kg.	Tongschar	f 3.070,67	van f 5,70 tot f 2,64
620 kg.	Bot	f 363,75	van f 0,95 tot f 0,40
437 kg.	Ham	f 3.828,01	van f 9,69 tot f 3,30
154 kg.	Hozemond	f 369,80	van f 3,98 tot f 1,50
2.013 kg.	Diversen	f 3.389,31	
357.986 kg.		f 1.209.090,15	

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**



Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 812.29



■
Gedekte risico's :
eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig

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

■