



**het  
visserij  
blad**

VRIJDAG 23 DECEMBER 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 49 — 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, Varosseleau 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

(773AV)

# EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK  
Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

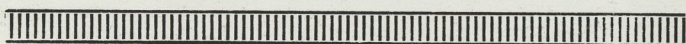
(7386V)

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 23 december 1977 - Nr. 49

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —  
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 132 GULDEN  
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE  
TELEFOON (059) 70 77 13 - 70 77 14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —  
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

Naar aanleiding van het nieuwe jaar zal het eerste nummer van „Het Visserijblad” slechts op vrijdag 13 januari en niet op 6 januari verschijnen.

## De Belgisch- Nederlandse Zeemansalmanak 1978 verschenen 40ste JAARGANG

Heden is de Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak voor 1978 verschenen. Het is de 40ste uitgave welke thans zo maar 1.308 bladzijden inhoud telt.

De inhoudstafel weergeven zou ons een ganse bladzijde rubrieken moeten doen vermelden.

Wat we echter met genoegen vaststellen is niet alleen, dat dit lijvig boekwerk op alle vissersvaartuigen in België en Nederland hoort, maar dat de Diensten van het Zeewezen, Mail- en Loodsboten, alsook alle Zeemachtschepen deze aan boord gebruiken.

Bij het verschijnen van deze 40e «Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak» ten dienste van de zeevissers en zeevaarders, hebben wij eens te meer betracht alle zeelieden, vissers en nijveraars zoveel mogelijk van praktisch nut te zijn.

Wanneer wij deze 40e uitgave vergelijken met deze in andere landen verschijnend, dan moet ons klein landje met onze «Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak» niet beschamend opkijken. Integedeel! Van Franse en Duitse zijde wordt ons boekwerk als voorbeeld van de meest volledige zeemansgids voor de Noordzee, het Kanaal en Frankrijk aanzien.

Dit hebben wij in de eerste plaats te danken aan onze knappe medewerkers uit Nederland, onze Belgische Diensten van Openbare Werken en de Zeevaartinspectie en tenslotte aan de velen die ons steeds in binnen- en buitenland met raad en daad bijstaan.

Dit jaar is onze aandacht niet alleen gegaan naar de vele wijzigingen van de nieuwe «Bepalingen tot Voorkoming van Aanvaring op zee», maar ook naar de vele wrakken welke in de Noordzee gelegen zijn. Gezien het hier vele honderden zijn, hebben wij ons nochtans moeten beperken tot deze welke een gevaar betekenen voor de vaarroutes en de visserij zelf.

Verder werden de bepalingen opgenomen in verband met de nieuwe vaarroutes welke te volgen zijn in het kanaal (Nauw van Kales) en tenslotte werden ook de Wet en de Koninklijke Besluiten opgenomen welke in 1977 het licht zagen in verband met de keuring van de vis en het vissen in de 12 mijlszone.

Wat de yachting betreft, werden ook de besluiten inzake de opgelegde veiligheidsnormen opgenomen, zodat yachtmensen, zeelieden en vissers het werk als een onmisbare gids zouden kunnen blijven raadplegen. Ook werd meer aandacht verleend aan de vaarroutes, en de havens van de Noordzee en de Atlantische Oceaan, waarheen onze vissersvaartuigen nu de visserij gaan beoefenen, zelfs tot aan de Marokkaanse Kust.

In het licht van deze gegevens gezien, hopen we dat de gebruikers er van, er alle nut zullen uithalen, nodig om de veiligheid van hun vaartroutes te bewerkstelligen.

De uitgever  
P. VANDENBERGHE

## HET QUOTASTELSEL EN DE WANTOESTANDEN HIERDOOR GESCHAPEN

We hebben in onze nummers van 2, 9 en 16 november het relaas weergegeven van twee redacteuren van «Vrij Nederland» omtrent de toestand voor kotters geschapen door het quotastelsel in de belangrijkste Nederlandse vissershavens.

In ons vorig nummer hadden we het over de wantoestanden in Urk door deze quotaregeling tot stand gekomen. We zetten de interviews aldaar afgenomen door de redacteuren van «Vrij Nederland» verder, om eens te meer aan te tonen hoe kwetsbaar, onlogisch en weinig doorslaand het kwotastelsel is en tot welke toestanden het aanleiding heeft gegeven in zwarte markt, ontwikkeling van de marktprijzen tengevolge van de deloyale concurrentie onder vishandelaars, enz..... De reders werden in dit stelsel niet gesteund door de regering en het mes op de keel gezet door de banken, die zware interesten en aflossingen eisen, hebben de vissers aldus tot dergelijke wanhoopsdaden gedreven. We herhalen dat we hen hiervoor geen verwijt kunnen maken, maar halen die wantoestanden aan om aan te tonen dat het quotastelsel en de aard van de kredietverlening hen tot dergelijke daden hebben verplicht.

In België hebben we het geluk over het N.M.K.N. als kredietverlener te beschikken, een instelling gepatroneerd door de Staat, en van tussenkomst in de interesten verleend door de Staat, te genieten. In Nederland is men overgeleverd aan de private banken en wie deze kent, kan best begrijpen wat dit betekent.

Wat nu speciaal het artikel betreft verschenen in het nummer 50 van de «Visserijwereld» en waarin we lezen dat het Belgisch Visserijblad met plezier (?) de modder aanmengt waarmee de Nederlandse kottervisser zich argeloos moet bekladden, verwijzen we de heer J. M. Walhout naar ons artikel op de eerste bladzijde, 2e kolom, verschenen in onze uitgave van 9 december en waarin we schrijven :

«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 Elme 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.

En verder schrijven we :

«Dat wil niet zeggen dat we de eigenaars van vissersvaartuigen veroordelen, maar we WILLEN DAARMEDE AANTONEN DAT HET QUOTASTELSEL DAARTOE AANLEIDING GEGEVEN HEEFT, IN ACHT NEMEND DE ENORME GEINVESTERDE 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 EKONOMISCH EN STRUKTUREEL BELEID IN DE VOORBIJE VIJF JAAR VAN OVERHEIDS-WEGE MET AL DE GEVOLGEN DAARAAN VERBONDEN, WAARDOOR GANSE FAMILIES HUN KAPITAALTJE ZOU-DEN ZIEN VERLOREN GAAN EN WAARVAN HET QUOTASTELSEL ZOALS HET IS OPGEVAT, DE OORZAAK IS».

Dit wil dus duidelijk zeggen, deze feiten gebeurd zijnde, dat we de argumenten voorbrengen om de vissers te verontschuldigen of om minstens hun handelswijze met een zeker begrip voor te stellen, alhoewel dit wettelijk geen goedkeuring kan noch mag zijn.

We vinden het daarom echt spijtig, dat de heer J. M. Walhout van Breskens, de dingen niet leest, zoals ze zijn en in de eerste plaats tracht de schuldigen te vinden aan deze ergerlijke toestand. We lezen immers terug in hetzelfde stuk ondertekend door bovengenoemde heer dat het voor hem een desillusie is uit de reactie van de Amro-bank (Amsterdam - Rotterdam) te moeten constateren, dat de weergave van het interview door Vrij-Nederland JUIST IS GEWEEST !

We hebben ten slotte onze eigen vissers en visserij te verdedigen en niettegenstaande het begrip dat we in ons blad opbrengen voor de Nederlandse vissers die hierin betrokken zouden zijn worden ook onze vissers en visserij het slachtoffer van het quotastelsel, zoals het opgevat is om de visserij te redden (?)

P. Vandenberghe

(Vervolgt blz. 2)

# HET QUOTASTELSEL EN DE WANTOESTANDEN DAARDOOR GESCHAPEN

## DE PK-RACE

De kotters werden groter en de vangsten geringer, maar de vissers hoefden daar zo gauw nog niet wit van weg te trekken. Want de prijs die ze voor hun tong kregen steeg elk jaar meer. In 1966 kregen ze nog maar f 3,50 voor een kilo. In 1971 af f 5,98. En in 1976 niet minder dan f 11,98.

Ze maakten dus, ook toen het met de tong al minder ging, nog altijd gouden jaren.

En ze investeerden in steeds nieuwere, steeds grotere schepen. In 1973 liepen er 43, in 1974 maar liefst 51 gloednieuwe kotters van de helling. In totaal investeerde de Nederlandse platvisvloot in 1973 in nieuwe schepen en vervangende motoren 107 miljoen gulden en in 1974 zelfs 150 miljoen gulden.

Een jaar later kwam de eerste saneringsregeling: het is bijna ongelofelijk om te zien met welke kracht de Nederlandse kottervloot zich heeft vernieuwd en uitgebreid aan de vooravond van haar onontkombare teruggang.

Er was dus, in 1973 en 1974, sprake van een enorme investeringshousse. De gangbare verklaring luidt, voorzover het Urk betreft, dat de Urker een aap is. Hij ziet dat zijn buurman een grote boot heeft: die moet hij ook. Koopt buurman een splinternieuwe decca-navigatieapparaat, ook hij zal en moet die in de stuurhut hebben.

Het is, als altijd met zulke verklaringen, onzin. Waar het om gaat is, dat dezelfde overheid, die in 1975 met vangstbeperkende maatregelen en een saneringsronde kwam, in 1973 en in 1974 de bouw van nieuwe grote schepen nog zéér gestimuleerd heeft.

Op 15 juli 1972 voerde de overheid voor de vissers een speciale vorm van «investeringsaftrek» in. Als een vissersman een nieuwe kotter kocht, dan mocht hij gedurende vijf jaar vijf procent van wat hij voor die boot betaald had van zijn belasting aftrekken. Een beetje kotter kostte toen al twee miljoen, dus dat leverde, die eerste vijf jaar een voordeel op van zo'n ton per jaar.

Bovendien — en nu bevinden we ons in de donkere krochten van het Nederlandse belastingsysteem — mocht hij die nieuwe boot «versneld afschrijven». Hij stapte naar de bank, leende 2 miljoen, beloofde dat hij dat geld in vijftien jaar zou terugbetalen: maar van de belasting mocht hij doen alsof hij het in vijf jaar terugbetaalde.

Het gevolg van beide was dat een visserman wel gek was als hij in die tijd geen hele grote, hele dure, hele mooie boot kocht.

Natuurlijk — de visstand ging achteruit. Maar de prijzen vlogen toch omhoog?

Zeker — hij stak zich bij de bank in enorme schulden. Maar dat deed iedereen en ze hadden op Urk nooit anders gedaan.

En zeiden ze van het ministerie niet dat grote boten alleen maar voordelen hadden? Het Landbouw-Economisch Instituut beloofde in 1973 (Economische perspectieven voor de kottervaart) dat een grotere boot hogere vangsten, minder kosten en grotere winsten betekende.

De visserman las die LEI-studies misschien niet, maar hij stapte naar zijn boekhouder of naar zijn accountant en die begrepen het des te beter. En ze wisten het de visserman ook gauw genoeg duidelijk te maken: hij moest als de bliksem naar de werf om een boot te bestellen, want anders was hij een dief van zijn eigen portemonnee.

De accountant keek het 's avonds allemaal nog eens na en zag dat het klopte. Met zijn twee keer zo grote nieuwe schip zou de visserman die net bij hem geweest was economisch gezien weliswaar minder verdienen dan met zijn twee keer kleinere, oude trouwe bootje. Maar door al die belastingvoordelen in de eerste vijf jaar zou hij in die tijd toch belangrijker méér overhouden.

Het probleem was slechts: hoe krijg ik mijn klant de visserman over vijf jaar opnieuw naar de werf? Want als hij dan niet wéér van schip veranderde, dan zou hij, alle belastingvoordeel genoten, zich bont en blauw betalen aan de fiscus voor de verdere tijd dat het schip in de vaart bleef.

En dus liep, in 1973 en 1974, de ene kotter na de andere van de helling.

Eind 1973 kwam de oliecrisis.

Begin 1975 werden vangstbeperkende maatregelen ingevoerd.

Eind 1975 kwam de eerste saneringsronde, het volgend jaar de tweede.

En nu, eind 1977, zitten de vissers met hun mooie grote boten hopeloos voor het blok.

## DE ECONOMEN

«Alles overziend kan dan ook gesteld worden dat de visserij op de platvis in alle opzichten een interessante bedrijfstak voor de financier is», schreef drs. W. P. Davidse dit jaar nog. Drs. Davidse is een medewerker van het Landbouw Economisch Instituut (LEI). En hij

schreef zijn artikel, men kan het haast raden, in het huisorgaan van de RABO-bank.

Een blinde kan zien dat het niet waar is — en wie zijn ogen open heeft kan, bij voorbeeld in een andere LEI-studie, vinden dat er dit jaar nog helemaal niets in de visserij is geïnvesteerd.

Het LEI heeft, sinds 1973, weinig anders gedaan dan de visserman een grotere boot injagen, ondertussen allerlei alarmerende berekeningen publicerend waaruit moest blijken hoe gigantisch groot het verlies was dat die boten leden.

Het ene was, beperkt-economisch gezien, even verantwoord als het andere: dat ze ondertussen elkaar uitsloten was kennelijk slechts duidelijk voor iemand die er niet zes jaar voor geleerd had.

En bovendien: het LEI is een overheidsinstelling. De overheid vaardigde vangstbeperkende maatregelen uit. In de studies van het LEI wordt daar niet mee gerekend.

Als Brussel zijn zin krijgt, mag Nederland volgend jaar nog maar 6.000 ton tong vangen, tegen 9.200 ton nu.

Een berekening van het LEI uit 1973 gaat ervan uit dat de vloot over een paar jaar, om rond te draaien 36.000 ton tong zou moeten aanvoeren.

Ze zeggen erbij: bij ongestoorde ontwikkeling. Maar dat die storingsen zullen komen, blijkt nimmer uit hun adviezen. Dat hoeft ook niet, want, schrijft het LEI in 1975, die biologen kun je toch niet vertrouwen: «het aantal van hun waarnemingen is beperkt, waardoor de onzekerheidsmarges groot zijn.»

Gelukkig heeft het LEI zich, in het jongste jaaroverzicht, zelf afdoende belachelijk gemaakt.

Ze kwamen, over 1975, aan met herziene cijfers. Dat kan. Soms verandert de situatie plotseling, nieuwe feiten kunnen het verschil tussen voorlopige en definitieve cijfers vaak opmerkelijk beïnvloeden.

We zoeken dus naar die nieuwe feiten. Maar we vinden ze niet. Want dat blijkt niet de oorzaak van het verschil — de oorzaak blijkt een nieuwe berekeningswijze die het LEI toepast.

En plotseling had de Nederlandse kottervloot, in 1975, geen 40,7 miljoen verlies meer geleden, doch nog slechts 21,2 miljoen.

Zo werkt het economenverstand.

Een visser maakte een jaarwinst van 220.000 gulden. Hij stak zich in de nieuwe meubelen, rookte een dure sigaar, stapte in zijn nieuwe Mercedes en reed naar de boekhouder, die hem met zorgelijk gezicht ontving, want zo juist was de nieuwste LEI-studie binnengekomen waaruit bleek dat hij weliswaar een jaarwinst van 220.000 gulden gemaakt had, maar dat hij dus eigenlijk een verlies had geleden van 398.000 gulden — het voorbeeld is van het LEI zelf (Investeringsbeslissingen, 1977, pag. 31).

De visser schrok en vroeg: wat is er mis met me?

Kalm maar jongen, zei de boekhouder, het komt maar van het LEI. De boekhouder wist wat het LEI in feite deed: de allerstrengste normen van bedrijfseconomische financiering aanhouden, die op geen enkele wijze met de realiteit overeenkwamen.

Daar kwam het LEI dus in 1977 ook achter.

En plotseling vonden zij de ene uitzondering na de andere, die weliswaar hun oorspronkelijk theorie ongemeoid liet, maar die bij elkaar zo omvangrijk waren, dat er nu maar weer eens op kasbasis, en niet op bedrijfseconomische grondslag gewerkt moest worden.

## DE BANKIER

Er is een simpele, viseconomische vuistregel: om redelijk rond te kunnen komen moet je jaarlijks ongeveer duizend gulden per pk maken.

De jongens van Kramer hebben een boot van 2.000 pk.

Die moet dus 2 miljoen per jaar omzetten.

Ze mogen 38.000 kilo tong vangen: dat is 380.000 gulden.

Ze mogen 70.000 kilo schol vangen: dat is 170.000 gulden.

Als ze zich aan de bepalingen houden, zijn ze dus al failliet.

Ze hebben hun boot in 1973 laten bouwen. De bank gaf ruimhartig krediet, dat was mooi. Maar ze moesten tegelijk hun huis en hun auto en hun andere bezittingen als onderpand inleveren. Als ze dus failliet gaan, dan kunnen ze voortaan te voet naar de bank om alles wat ze elders ooit nog zullen verdienen, daar in te leveren.

Conclusie: ze overtreden uiteraard de bepalingen.

Nu dezelfde redenering voor de hele Nederlandse kottervloot.

Die telt 298.000 pk, en moet dus 298 miljoen omzetten om rond te kunnen draaien.

Samen mogen de Nederlandse kottervissers 9.200 ton tong vangen dat is 92 miljoen gulden.

(Vervolg blz 5)

## ONZE KERST- EN NIEUWJAARS- EDITIE

Deze week verschijnt « Het Visserijblad » op 12 bladzijden. Onze Kerst- en tevens Eindejaarseditie verschijnt volgende week donderdag, dus vóór het einde van het jaar.

Dit nummer zal niet minder dan 72 blz. inhouden, waarin talrijke artikels van de Overheid, technische en wetenschappelijke medewerkers worden opgenomen, zowel van uit Holland als België.

Met dit nummer treedt ons vakblad zijn 45e jaargang in nadat het gesticht werd, met als medewerkers-stichters, de hh. Robert Verschelde, directeur bij het Zeewezen; Karel De Zuttere, afdelingshoofd der provincie en sekretaris van de Hogere Raad voor Zeevisserij en de heer Gust Velt-hof, directeur van de vissers-haven van Oostende.

Bij zijn ontstaan werd het finantieel gesteund met een toelage van de Staat, de provincie en de stad.

De verschijning begroet door koning Albert, gouverneur Baels en Dr. burgemeester Moreaux.

Sedertdien is « Het Visserijblad » voor al wie de problemen van de visserij wil volgen, een onmisbare schakel in het beroep, vrij van alle meningsuitingen en politiek en hoopt het in deze moeilijke tijden, de steun te zullen kunnen blijven van de ganse visserij.

P. Vandenberghe

## VERPLICHTE BIJDRAGE FONDS

### SCHEEPSJONGENS

Het Staatsblad van 17 december 1977 maakt een koninklijk besluit bekend houdende vaststelling van de verplichte bijdrage van de reders van Belgische vissersvaartuigen aan het fonds voor scheepsjongens. Die bijdrage is thans voor 1978 vastgesteld op 45 centiemmen op de bruto opbrengst.

Voor de vangsten in het buitenland verkocht, wordt als basis genomen de op de verkoopdag geldende officiële middenkoers.

De bijdragen dienen gestort of overgeschreven op bankrekening nr 477-3319501-38 van het Fonds voor Scheepsjongens, Koninginnelaan 59 Oostende.

Voorheen was deze bijdrage dezelfde als voor 1978.

## REDERS LEEST UW VAKBLAD

# Reeds meer dan 1 miljoen ton verhandeld in Oostendse haven

Je kijkt er van op, maar als je de cijfermuziek van onze scheepvaarttrafik even onder de ogen neemt, dan stel je vast dat de eerste negen maanden van 1977 een schitterende vooruitgang betekenen. Was 1976 al een recordjaar, dan wordt 1977 beslist nog beter!

De hiernavolgende gegevens hebben slechts betrekking op de activiteiten binnen het havengebied, beheerd door de stad Oostende en gelegen achter de Demey-sluis, met inbegrip van de Diepwaterkaai.

Van begin januari tot eind september 1977 werd in onze haven 1.009.221 ton goederen aangebracht (stijging van 23 pct, als we vergelijken met dezelfde periode 1976) en 67.041 ton goederen afgevoerd (stijging 21 pct). Samen dus een verhandeling van 1.076.262 ton goederen.

Wat werd er nu zoal aangevoerd gedurende de eerste negen maanden van 1977?

De voornaamste aanvoergoederen zijn:

- grint 606.220 ton
- petroleumderivaten 240.000 ton

- fosfaat 39.900 ton
- fenol 33.00 ton
- vlaslemen 22.000 ton

Dat alles werd aangebracht door 842 koopvaardij-schepen (tegenover 792 in 1976) met een gezamenlijke tonnemaat van 718.346 BNT (543.803 BNT in 1976)

En voor wie nog meer cijfers wil, hier ook de afvoertrafik voor dezelfde periode:

- meststoffen 33.048 ton
- zetmeel 10.547 ton
- voertuigen 10.000 ton

Al is Oostende geen Antwerpen of Rotterdam, toch loont onze handelshaven beslist de moeite.

Een haven hebben, betekent verbonden zijn met de rest van de wereld. Bovendien kan onze haven beslist aangezien worden als milieuvriendelijk en voegt ze een heel eigen kleurtje toe aan de toeristische regenboog van onze stad.

Maar vooral moet ze een bron van tewerkstellingsmogelijkheden worden: een levende toekomst voor een springlevende stad!



Directie, Redactie en Personeel  
wensen de lezers en adverteerders van ons blad  
een voorspoedig 1978.

## SHOPPING TRIPS DOVER

De Regie voor Maritiem Transport vestigt de aandacht van de reizigers die zich naar Engeland wenssen te begeven om er te gaan winkelen, op het feit dat vanaf 2 januari a.s. via de zeevaartlijnen Oostende-Dover of Folkestone opnieuw de mogelijkheid bestaat tijdens de vroege ochtend uit Oostende te vertrekken.

De afvaarten zijn als volgt:  
05u00 naar Folkestone (niet op zondagen)

05u15 naar Dover Eastern Docks  
06u35 naar Folkestone  
07u35 naar Dover Western Docks

De prijzen van de 48 uur excursiebiljetten («Shopping Trips») zijn vanaf 1 januari 1978 de volgende:  
Oostende — Dover (of Folkestone) en terug 588 F.

Oostende — Canterbury en terug 652 F.  
Oostende — Londen en terug 862 F.

# De Belgisch- Nederlandse Zeemansalmanak 1978 verschenen

De 40e jaargang van dit lijvig boekwerk is verschenen. Het bevat dit jaar meer dan 1.300 bladzijden en wordt op alle vissersvaartuigen, zowel de Nederlandse als de Belgische, welke de Noordzee en de Atlantische Oceaan bevaren tot aan Afrika, gebruikt. Ook de Belgische Zeemacht, de Loodsdiensten en mailboten hebben dit werk aan boord.

Het is uitgegroeid tot een onmisbaar element op de brug van elk schip dat in de Noordzee vaart zowel van Koopvaardij als van Visserij en op het bureel van ieder zakenkantoor dat rechtstreeks of onrechtstreeks met de Maritieme bedrijvigheid is begaan.

De oplage is beperkt en de prijs vastgesteld op 700 fr. waaraan dient bijgevoegd 42 fr. B.T.W. en 65 fr. verzendingskosten, te storten op postchecknummer 000-0418987-44 van het «Nieuwsblad van de Kust», H. Baelskaai 30, Oostende.

De BTW is niet verschuldigd voor schepen. (90 fr. voor buitenland).

### HET IS TEVENN VERKRIJGBAAR :

#### A. IN BELGIE

- ter drukkerij «Nieuwsblad van de Kust», Hendrik Baelskaai 30 te Oostende;
- Beroepsvereniging «Hand in Hand», Tijdokstraat 34, te Zeebrugge;
- O.V.A. Vismijn, Oostende;
- MARTIN & Co, Bruwersvliet 28, 2000 Antwerpen;
- Fa. BOGERD, Bruwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

#### B. NEDERLAND

- IJmuiden stores, Trawierkade 44, IJmuiden;
- Handelsondernemingen MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen;
- Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam;
- Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek Observator, Steenhouwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

# NIEUWE LOODSBOOT IN BEDRIJF GENOMEN

Vorige week vrijdag werd, in tegenwoordigheid van een groot aantal prominente uit de maritieme middens, de gloednieuwe loodsboot 6 in bedrijf genomen en meteen staat deze eenheid al een eerste taak te wachten: morgen vrijdag trekt het schip de grote vlakke op voor een werkbeurt aan de Westpost onder bevel van kapitein Georges Beauprez die een twintig opvarenden onder zijn hoede heeft. Op de korte plechtigheid werd o.a. de aanwezigheid opgemerkt van de hh. Marcel Vanden Bosch namens de Minister van Verkeerswezen; Robert Van Craeynest en Vandendyck namens van het Bestuur van Zeewezen en Binnenvaart; De Bock, nautisch directeur van de Loods- en Reddingsdiensten der Kust; Depaepe districthoofd bij het Bestuur van het Zeewezen en Binnenvaart; Vanlooche, directeur van de Nautische Dienst en natuurlijk de h. Wijnakker, directeur van de tijdelijke vereniging Scheepswerven van Langerbrugge — N.V. Fulton Marine die de eenheden bouwde.



De nieuwe loodsboot nummer 6, klaar voor het zware werk op de grote vlakke. (Foto NVDK-WDB)

Deze loodsboot 6 is de tweede in een reeks van drie die door voornoemde werf werd gebouwd. Binnen enkele maanden wordt de derde afgeleverd en dan kan het Bestuur van Zeewezen gaan denken aan o.a. de vernieuwing van de sleepboten die Oostende als station hebben. Ook dat is een zaak die bij hoogdringendheid de nodige aandacht verdient.

Loodsboot 6 biedt plaats voor 22 loodsen en die worden in werkelijk optimale omstandigheden gelogerd. Overigens kan wel gesteld worden dat het comfort aan boord een van de meest in het oog springende aspecten is van de vlootvernieuwing. Uiteraard werd ook een bijzondere aandacht besteed aan de

is. Door het in bedrijf nemen van loodsboot 6 kan «de vijf» nu opgelegd worden; dit vaartuig vindt een steekje bij de andere, reeds afgedankte loodsboten die werden overgedragen aan de Registratie der Domeinen. Door het in bedrijf nemen van de jongste eenheid beschikt men, samen met de nog in het voorjaar af te leveren loodsboot, dan over vier vaartuigen, met name de drie zusterschepen en loodsboot 1 die reeds een viertal jaren in bedrijf is en die dan meteen het «oudste» vaartuig van de vloot wordt.

De loodsboten, «Kotters» zoals de ingewijden dat noemen, liggen gemeerd op zo'n twintig mijl buitengaats en dienen als op- of afstap, punt voor de loodsen die vaartuigen moeten bemannen op weg van en naar de Belgische kusthavens of Westerschelde.

## TECHNISCHE GEGEVENEN

De loodsboot, gebouwd om te worden ingezet op de Noordzee, meer bepaald op de toegangswegen tot de Westerschelde, wordt voortgestuwd

door twee dieselmotoren. Twee speciale bootskranen behandelen 4 werkboden, bestemd voor het transport voor loodsen. Constructief noteren we de machiniekamer in het midden, één schoorsteen en 2 masten, uitwaaiende voorsterven, kruiserhek en draaibare straalbuis als roer.

Het schip heeft drie dekken, waarvan twee over de volle scheepslengte. Onder het tussendek in het voorschip bevinden zich de hutten der loodsen. Op het tussendek hebben deze loodsen een wasplaats, een lokaal voor opschik, een eetzaal en een ruim en comfortabel ingericht rook- en TV-salon ter beschikking.

Hier zijn ook de accommodaties van de bemanningsleden met respectievelijk in het voorschip de hutten, de wasplaats, de opschik- en de eetzaal van de officieren en in het achterschip de hutten en doucheruimten voor de matrozen.

Op het hoofddek tenslotte treffen we de verblijven van de kapitein en van de 1e en 2e stuurman op het voorschip en de eetzaal der matrozen op het achterschip.

### Hoofdafmetingen van het schip

Lengte over alles	55,16 m
Lengte constructie waterlijn	50,60 m
Max. breedte	9,00 m
Holte in de zijde tussendek	3,65 m
Holte in de zijde bovendek	5,85 m
Diepgang boven kiel - achter	3,65 m
Vermogen	2 x 810 PK
Snelheid	14,5 Knopen

## Vangst kabeljauw op IJsland tot einde 1977 verboden

In een afzonderlijk artikel wezen we er reeds op dat IJsland zelf aan zijn eigen vaartuigen een stillegperiode oplegde voor de vangst van kabeljauw omdat het, volgens de biologen haalbaar contingent, reeds overtroffen werd. We hebben er onder meer een argument in gezien, waardoor het moeilijk werd aan IJsland om de overeenkomst met West-Duitsland, die eindigde op 28 november 1977, te vernieuwen als men de eigen vaartuigen de kabeljauwvangst moet verbieden. Het verbod op de vangst op kabeljauw is nu algemeen voor gelijk welk vaartuig, dus ook voor de nog toegelaten Derden zoals de Belgen, de Fransen en de Noren en dit voor 'n periode ingaande van 20 december 1977 tot einde 1977. Men mag dan wel gaan vissen op andere soorten, maar de bijvangst aan kabeljauw mag de tien ten honderd niet overschrijden. Anderzijds mogen de vaartuigen die op kabeljauw vissen en waarvan de normale reis nog niet af is op 20 december, wel doorgaan met deze visserij, maar moeten dan daarna een periode van 12 dagen van verbod van vangst op de kabeljauw eerbiedigen.

Wat nu de Belgische vaartuigen betreft, was de aanvoer aan kabeljauw en gul reeds bijzonder klein en in sommige gevallen niet eens tien ten honderd zodat deze maatregel waarschijnlijk wel geen invloed zal hebben op de huidige normale visserij. Wel zeggen wij, dat het van groot belang is voor de Belgische visserij op IJsland, in alles trouw de IJslandse richtlijnen te

## OOK BEPERKINGEN IN DE VANGST VAN IJSLANDSE HARING

We mogen toch zekel wel gewagen van de talrijke beschermingsmaatregelen voor IJsland genomen in zijn 200 mijlszone en aan de eigen visserij opgelegd. Wie eerst gedacht had dat de uitbreiding door IJsland van de visserijlimieten tot 200 mijl, alleen ingegeven was om de eigen visserij te bevoordeligen en onbekommerd aan roofbouw te doen, moet nu wel van deze mening terugkomen. Aldus werden er eveneens strikte beschermingsmaatregelen opgelegd aan de eigen haringvisserij waar een individueel kwotum per seiner opgelegd werd van 200 ton. Vermits het hier ging om 89 seinersvissersvaartuigen was het totaal vangstkwtotum hiervoor 18 duizend ton. Aan de visserij per drijfnet werd er geen bepaald maximum vangstkwtotum opgelegd. In totaal schat men dat voor het herfstseizoen de totale vangst beneden de 30 duizend ton gehouden werd. Zoals bij de Britten voor de makreelvangst, werden eveneens een bijkomende reglementering uitgevaardigd, waarbij de gevangen haring in ijs diende bewaard te worden in bakken, dit om verspilling te vermijden. Deze maatregel werd nu ook voor de eerste maal opgelegd aan de vaartuigen met drijfnetten.

volgen en zorgen dat men op geen enkel ogenblik deze overtreedt. Het is duidelijk, dat men hierdoor niet alleen blijken zou geven van goede wil, maar vooral de gevoeligheden van de IJslandse vissers zelf niet zou kwetsen. Tenslotte worden de Belgische vissers altijd nog maar gedoogd en moeten onze vissers zorg dragen, dat er geen misbruik gemaakt wordt van deze gedogenheid. We mogen in elk geval de IJslandse Overheid en de IJslandse vissers dank weten voor het toelaten van onze vissers in de IJslandse wateren, ook al gaat het hier slechts om nog acht vaartuigen.

## BRANDSTOFFENPRIJS VERLAAGD

Maandag trad onverwacht een brandstoffenprijsverlaging in voege.

De gasoilprijs verminderde van tien centiem en wordt nu 4,86 fr. BTW en voor de vissers 4,41 fr. hier geen BTW toepasselijk zijn.

De prijs van lichte fuel 4,80 fr. plus BTW. Wat de super benzine betreft, daalde deze van 0,20 fr. per liter en wordt 13,62 fr. plus BTW.

De gewone benzine daalde van 0,15 fr. per liter en wordt 13,34 fr. zonder BTW.

De reden van het tijdelijk dalen van deze prijzen is gelegen in de dollarkoers die, zoals gekend in de laatste weken een ferme deuk heeft gekregen, maar zich wat hersteld, zodat men zich binnen 14 dagen aan een nieuwe verhoging mag verwachten.

# Het onzinnige van het quotastelsel

(Vervolg van blz. 2)

Ze mogen bovendien 35.000 ton schol aanvoeren : dat is 78 miljoen. Totaal : 170 miljoen gulden.

Er is natuurlijk nog wat bijvangst, zeg 10 t.h., dus totaal 190 miljoen

Als de vissers gezamenlijk zich aan de regelingen zouden houden, dan zou er ruim 100.000 pk te veel in de vaart zijn — en zouden er dus circa honderd schepen moeten verdwijnen.

Conclusie : de gezamenlijke Nederlandse kottersvissers overtreden uiteraard de bepalingen.

Er is een andere simpele viseconomische vuistregel die erg op de eerste lijkt : als je zodanig wil saneren dat het schip verdwijnt, kost ook dat 1.000 gulden per pk.

Voor zo'n sanering is 100 miljoen nodig, en die is er niet.

De laatste saneringsregeling was bedoeld om 60.000 pk uit de vaart te nemen. Daarvoor was zo'n 30 miljoen uitgetrokken.

Het ministerie juichte na afloop. Goed, er mocht dan wel geen 60.000 pk zijn gesaneerd, maar 40.000 was er toch wel uit de vaart genomen.

De Urkers juichten ook.

Ze waren op handige wijze van hun oud roest afgekomen.

Er waren schippers met twee boten, een oud en een minder oud. Eerst schreven ze het quotum van hun oude boot over op hun minder oude. Dat mocht. Dan lieten zij de oude saneren. Vervolgens kochten ze van dat geld een nieuwe, grotere boot, die de minder oude verving. Zo visten zij met evenveel pk als vroeger, alleen nu met één hele nieuwe boot, lustig evenveel vis op als ze vroeger met twee boten deden.

Andere schippers voelden zich te oud om nog door te gaan. Ze lieten zich saneren. Ze moesten beloven dat ze een aantal jaren niet meer met die boot vanuit Nederland ter visserij zouden uitvoeren. Ze mochten de boot wel zelf verkopen. Dat deden ze. En zo komt het dat voormalige Nederlandse kotters hier met overheidsgeld gesaneerd, naar een Ierse visser zijn gegaan, daar met overheidsgeld aangekocht, om uiteindelijk op dezelfde zee dezelfde vis te vangen.

Ten slotte zijn er ook vissers die zich hebben laten saneren en vervolgens geprobeerd hebben om vanuit een Deense haven onder Deense vlag verder met dezelfde boot door te vissen.

Natuurlijk : er waren de ongelukkige gevallen die zich moesten laten saneren, omdat ze gewoon niet meer verder konden.

Maar in het algemeen is de sanering door de vissers eerder gebruikt om de vitaliteit van hun vloot te verbeteren dan om hun vangstcapaciteit te verzwakken.

We kunnen dus zeggen dat de sanering mislukt is.

Er zijn, op dit ogenblik, vrijwel geen schippers die echt in acute moeilijkheden verkeren.

Ze vissen vrijuit, en ze draaien mooi rond.

Nu komt de test van de redenering.

Als ze rondraaien met 100.000 pk méér dan bij niet-overtreding van de bepalingen het geval kon zijn, dan moet er nu nu dus voor 100.000 maal 1.000 gulden méér gevangen worden, dan officieel mag, dus voor 100 miljoen gulden, dus voor 10.000 ton tong.

Er mag 9.000 ton tong gevangen worden.

Als de redenering klopt, moet er nu dus minstens 19.000 ton tong gevangen worden en verkocht.

We zoeken een bron die ons daarover iets nauwkeurig kan vertellen. Het ministerie weet het niet. De vissersbonden zijn nergens van op de hoogte, zeggen ze. De biologen hebben geen gegevens. Het produktschap gaat uit van de officiële cijfers van de afslag, want de andere krijgen ze niet.

We kunnen nergens terecht.

Dan spreken we de directeur van de afdeling bijzondere zaken van de AMRO-bank, traditioneel de financier van de vissersvloot. Hij heeft jaarverslagen van vrijwel alle kotters, sinds een jaar of zeven valt de visserij onder zijn bevoegdheid.

Wij hoeven hem de vraag niet eens te stellen.

Het eerste wat hij zegt is : «Je kunt overal lezen dat het slecht gaat met de visserij. Alleen, wij merken er niets van. De uitkomsten zijn redelijk, de aflossingen worden op tijd gedaan. Dat kan ook wel want dit jaar komen wij, als alles doorgaat zoals nu, uit op een totaalvangst van 20.000 ton tong.

(Wordt vervolgt)

# KORTE BERICHTEN

## VOORLICHTINGS- VERGADERINGEN VOOR REDERS EN VISSERS

In verscheidene landen, onder meer in Frankrijk, Groot-Brittannië en Ierland, worden voorlichtingsvergaderingen ingelegd voor reders en vissers waar de problemen zoals visserijlimieten, kwota, kredietbezorgingen, metmaaswijden en zo meer besproken worden. Voor zover wij kunnen achterhalen hebben wij nog geen kennis gekregen dat dit eveneens in ons land zou gebeuren.

## Schotland

### DE ABERDEENSE VISSERIJVLOOT

Voor het ogenblik bestaat de nog in bedrijf zijnde treilersvloot van Aberdeen uit 14 eenheden tussen 35 en 45 meter en 27 middenslagtreilers, 40 gewone treilers van ongeveer 34 meter en 27 middenslagtreilers van 26 meter. Hiervan heeft echter bijna 70 pct een ouderdom van 16 jaar. In Aberdeen is er anderzijds een tendens om geen grote treilers meer te bouwen maar middenslagtreilers van de 26-27 meter klasse meer geschikt voor de Noordzevisserij. Men rekent er inderdaad op dat de verre visserij geen toekomst meer heeft en IJsland, de Barentssee en Noord-Noorwegen volledig zullen wegvallen voor de visserijvloot van derden.

## PETERHEAD OP WEG EERSTE BRITSE VISSERSHAVEN TE WORDEN

Petershead steekt de voornaamste vissershavens naar de kroon en verwacht in 1977 een aanvoer van 1,6 miljard B. Fr. te zullen kennen. Einde oktober was dit reeds 1,4 miljard B. Fr. voor een aanvoer van 55.000 ton verse vis, tegenover 46.000 ton en slechts 800 miljoen B. Fr. in de overeenstemmende periode van 1976. Het voornaamste aandeel in deze aanvoer had een vaste vloot van nabij de 300 seiners die in de eerste tien maanden van 1977 45 duizend ton binnen brachten van de totale aanvoer in deze periode van 55 duizend ton, dit voor een bedrag van 1,2 op een totaal aanvoercijfer van 1,4 miljard B. Fr. De prestaties van de seinervloot komt te Peterhead vooral aan de orde van de dag in de gesprekken. Al de vaartuigen die in Peterhead markten hebben deze marktplaats niet noodzakelijk als thuishaven.

Daar komen ook heel wat eenheidsmarkten. De havenautoriteit den van de omliggende vissersshaveeft dan ook plannen opgesteld om nog meer vaartuigen aan te trekken en betere losfaciliteiten te verlenen. Het is jammer dat dergelijke politiek niet bij ons begrepen wordt, waar vreemde vaartuigen — en we denken hierbij aan de schepen uit IJsland zelf — afgesloten worden door de buitenmatige hoge kosten voor lossen, rapen en invoeren op basis van de syndikale eisen. In plaats van schepen en activiteiten aan te trekken worden deze omgekeerd verjaagd.



Tijdens het voorbije weekeind werden vier personeelsleden van de Oostendse haven gevierd wegens hun op ruststelling. Het ging om respectievelijk Gilbert Claeys die in 1929 als veertienjarige in dienst trad bij de Stedelijke Gas- en Electriciteitsdiensten. In 1938 werd hij overgeplaatst als kraanman naar de haven. In 1957 behaalde hij het diploma van toezieners-technicus en in 1970 werd hij bevorderd tot hoofdtoezieners; Patrick Geselle trad op 8 oktober 1945 in dienst als sassenier en werd nadien bevorderd tot sluismeester; Pierre Zeebroek kwam in 1946 in stadsverband werken als sassenier en op 16 maart 1960 werd hij als sluismeester aangesteld; tenslotte werd ook Louis Verbiest op rust gesteld nadat hij op 16 december 1946 in dienst trad als sassenier. Allen kregen het stadsplakket overhandigd. (Foto NVDK-WDB)

# NIEUWE LOODSBOOT IN BEDRIJF GENOMEN

Vorige week vrijdag werd, in tegenwoordigheid van een groot aantal prominente uit de maritieme middens, de gloednieuwe loodsboot 6 in bedrijf genomen en meteen staat deze eenheid al een eerste taak te wachten: morgen vrijdag trekt het schip de grote vlakke op voor een werkbeurt aan de Westpost onder bevel van kapitein Georges Beauprez die een twintig opvarenden onder zijn hoede heeft. Op de korte plechtigheid werd o.a. de aanwezigheid opgemerkt van de hh. Marcel Vanden Bosch namens de Minister van Verkeerswezen; Robert Van Craeynest en Vandengsteen van het Bestuur van Zeewezen en Binnenvaart; De Bock, nautisch directeur van de Loods- en Reddingsdiensten der Kust; Depaepe districthoofd bij het Bestuur van het Zeewezen en Binnenvaart; Vanlooce, directeur van de Nautische Dienst en natuurlijk de h. Wijnakker, directeur van de tijdelijke vereniging Scheepswerven van Langerbrugge — N.V. Fulton Marine die de eenheden bouwde.



De nieuwe loodsboot nummer 6, klaar voor het zware werk op de grote vlakke. (Foto NVDK-WDB)

Deze loodsboot 6 is de tweede in een reeks van drie die door voornoemde werf werd gebouwd. Binnen enkele maanden wordt de derde afgeleverd en dan kan het Bestuur van Zeewezen gaan denken aan o.a. de vernieuwing van de sleepboten die Oostende als station hebben. Ook dat is een zaak die bij hoogdringendheid de nodige aandacht verdient.

Loodsboot 6 biedt plaats voor 22 loodsen en die worden in werkelijk optimale omstandigheden gelogerd. Overigens kan wel gesteld worden dat het comfort aan boord een van de meest in het oog springende aspecten is van de vlootvernieuwing. Uiteraard werd ook een bijzondere aandacht besteed aan a

is. Door het in bedrijf nemen van loodsboot 6 kan «de vijf» nu opgelegd worden; dit vaartuig vindt een steekje bij de andere, reeds afgedankte loodsboten die werden overgedragen aan de Registratie der Domeinen. Door het in bedrijf nemen van de jongste eenheid beschikt men, samen met de nog in het voorjaar af te leveren loodsboot, dan over vier vaartuigen, met name de drie zusterschepen en loodsboot 1 die reeds een viertal jaren in bedrijf is en die dan meteen het «oudste» vaartuig van de vloot wordt.

De loodsboten, «Kotters» zoals de ingewijden dat noemen, liggen gemeerd op zo'n twintig mijl buitengaats en dienen als op- of afstap, punt voor de loodsen die vaartuigen moeten bemannen op weg van en naar de Belgische kusthavens of Westerschelde.

## TECHNISCHE GEDEEVENS

De loodsboot, gebouwd om te worden ingezet op de Noordzee, meer bepaald op de toegangswegen tot de Westerschelde, wordt voortgestuwd

door twee dieselmotoren. Twee speciale bootskranen behandelen 4 werkboden, bestemd voor het transport voor loodsen. Constructief noteren we de machiniekamer in het midden, één schoorsteen en 2 masten, uitwaaiende voorsterven, kruiserhek en draaibare straalbuis als roer.

Het schip heeft drie dekken, waarvan twee over de volle scheepslengte. Onder het tussendek in het voorschip bevinden zich de hutten der loodsen. Op het tussendek hebben deze loodsen een wasplaats, een lokaal voor opschik, een eetzaal en een ruim en comfortabel ingericht rook- en TV-salon ter beschikking.

Hier zijn ook de accommodaties van de bemanningsleden met respectievelijk in het voorschip de hutten, de wasplaats, de opschik- en de eetzaal van de officieren en in het achterschip de hutten en doucheruimten voor de matrozen.

Op het hoofddek tenslotte treffen we de verblijven van de kapitein en van de 1e en 2e stuurman op het voorschip en de eetzaal der matrozen op het achterschip.

### Hoofdafmetingen van het schip

Lengte over alles	55,16 m
Lengte constructie waterlijn	50,60 m
Max. breedte	9,00 m
Holte in de zijde tussendek	3,65 m
Holte in de zijde bovendek	5,85 m
Diepgang boven kiel - achter	3,65 m
Vermogen	2 x 810 PK
Snelheid	14,5 Knopen

## Vangst kabeljauw op IJsland tot einde 1977 verboden

In een afzonderlijk artikel wezen we er reeds op dat IJsland zelf aan zijn eigen vaartuigen een stillegperiode oplegde voor de vangst van kabeljauw omdat het, volgens de biologen haalbaar contingent, reeds overtroffen werd. We hebben er onder meer een argument in gezien, waardoor het moeilijk werd aan IJsland om de overeenkomst met West-Duitsland, die eindigde op 28 november 1977, te vernieuwen als men de eigen vaartuigen de kabeljauwvangst moet verbieden. Het verbod op de vangst op kabeljauw is nu algemeen voor gelijk welk vaartuig, dus ook voor de nog toegelaten Derden zoals de Belgen, de Fransen en de Noren en dit voor 'n periode ingaande van 20 december 1977 tot einde 1977. Men mag dan wel gaan vissen op andere soorten, maar de bijvangst aan kabeljauw mag de tien ten honderd niet overschrijden. Anderzijds mogen de vaartuigen die op kabeljauw vissen en waarvan de normale reis nog niet af is op 20 december, wel doorgaan met deze visserij, maar moeten dan daarna een periode van 12 dagen van verbod van vangst op de kabeljauw eerbiedigen.

Wat nu de Belgische vaartuigen betreft, was de aanvoer aan kabeljauw en gul reeds bijzonder klein en in sommige gevallen niet eens tien ten honderd zodat deze maatregel waarschijnlijk wel geen invloed zal hebben op de huidige normale visserij. Wel zeggen wij, dat het van groot belang is voor de Belgische visserij op IJsland, in alles trouw de IJslandse richtlijnen te

## OOK BEPERKINGEN IN DE VANGST VAN IJSLANDSE HARING

We mogen toch zekel wel gewagen van de talrijke beschermingsmaatregelen voor IJsland genomen in zijn 200 mijlszone en aan de eigen visserij opgelegd. Wie eerst gedacht had dat de uitbreiding door IJsland van de visserijlimieten tot 200 mijl, alleen ingegeven was om de eigen visserij te bevoordeligen en onbekommerd aan roofofbouw te doen, moet nu wel van deze mening terugkomen. Aldus werden er eveneens strikte beschermingsmaatregelen opgelegd aan de eigen haringvisserij waar een individueel kwotum per seiner opgelegd werd van 200 ton. Vermits het hier ging om 89 seinersvissersvaartuigen was het totaal vangstkwtotum hiervoor 18 duizend ton. Aan de visserij per drijfnet werd er geen bepaald maximum vangstkwtotum opgelegd. In totaal schat men dat voor het herfstseizoen de totale vangst beneden de 30 duizend ton gehouden werd. Zoals bij de Britten voor de makreelvangst, werden eveneens een bijkomende reglementering uitgevaardigd, waarbij de gevangen haring in ijs diende bewaard te worden in bakken, dit om verspilling te vermijden. Deze maatregel werd nu ook voor de eerste maal opgelegd aan de vaartuigen met drijfnetten.

volgen en zorgen dat men op geen enkel ogenblik deze overtreedt. Het is duidelijk, dat men hierdoor niet alleen blijken zou geven van goede wil, maar vooral de gevoeligheden van de IJslandse vissers zelf niet zou kwetsen. Tenslotte worden de Belgische vissers altijd nog maar gedoogd en moeten onze vissers zorg dragen, dat er geen misbruik gemaakt wordt van deze gedogenheid. We mogen in elk geval de IJslandse Overheid en de IJslandse vissers dank weten voor het toelaten van onze vissers in de IJslandse wateren, ook al gaat het hier slechts om nog acht vaartuigen.

## BRANDSTOFFENPRIJS VERLAAGD

Maandag trad onverwacht een brandstoffenprijsverlaging in voege.

De gasoilprijs verminderde van tien centiem en wordt nu 4,86 fr. BTW en voor de vissers 4,41 fr. hier geen BTW toepasselijk zijn.

De prijs van lichte fuel 4,80 fr. plus BTW. Wat de super benzine betreft, daalde deze van 0,20 fr. per liter en wordt 13,62 fr. plus BTW.

De gewone benzine daalde van 0,15 fr. per liter en wordt 13,34 fr. zonder BTW.

De reden van het tijdelijk dalen van deze prijzen is gelegen in de dollarkoers die, zoals gekend in de laatste weken een ferme deuk heeft gekregen, maar zich wat hersteld, zodat men zich binnen 14 dagen aan een nieuwe verhoging mag verwachten.

# Het onzinnige van het quotastelsel

(Vervolg van blz. 2)

Ze mogen bovendien 35.000 ton schol aanvoeren : dat is 78 miljoen. Totaal : 170 miljoen gulden.

Er is natuurlijk nog wat bijvangst, zeg 10 t.h., dus totaal 190 miljoen

Als de vissers gezamenlijk zich aan de regelingen zouden houden, dan zou er ruim 100.000 pk te veel in de vaart zijn — en zouden er dus circa honderd schepen moeten verdwijnen.

Conclusie : de gezamenlijke Nederlandse kottersvissers overtreden uiteraard de bepalingen.

Er is een andere simpele viseconomische vuistregel die erg op de eerste lijkt : als je zodanig wil saneren dat het schip verdwijnt, kost ook dat 1.000 gulden per pk.

Voor zo'n sanering is 100 miljoen nodig, en die is er niet.

De laatste saneringsregeling was bedoeld om 60.000 pk uit de vaart te nemen. Daarvoor was zo'n 30 miljoen uitgetrokken.

Het ministerie juichte na afloop. Goed, er mocht dan wel geen 60.000 pk zijn gesaneerd, maar 40.000 was er toch wel uit de vaart genomen.

De Urkers juichten ook.

Ze waren op handige wijze van hun oud roest afgekomen.

Er waren schippers met twee boten, een oud en een minder oud. Eerst schreven ze het quotum van hun oude boot over op hun minder oude. Dat mocht. Dan lieten zij de oude saneren. Vervolgens kochten ze van dat geld een nieuwe, grotere boot, die de minder oude verving. Zo visten zij met evenveel pk als vroeger, alleen nu met één hele nieuwe boot, lustig evenveel vis op als ze vroeger met twee boten deden.

Andere schippers voelden zich te oud om nog door te gaan. Ze lieten zich saneren. Ze moesten beloven dat ze een aantal jaren niet meer met die boot vanuit Nederland ter visserij zouden uitvoeren. Ze mochten de boot wel zelf verkopen. Dat deden ze. En zo komt het dat voormalige Nederlandse kotters hier met overheidsgeld gesaneerd, naar een Ierse visser zijn gegaan, daar met overheidsgeld aangekocht, om uiteindelijk op dezelfde zee dezelfde vis te vangen.

Ten slotte zijn er ook vissers die zich hebben laten saneren en vervolgens geprobeerd hebben om vanuit een Deense haven onder Deense vlag verder met dezelfde boot door te vissen.

Natuurlijk : er waren de ongelukkige gevallen die zich moesten laten saneren, omdat ze gewoon niet meer verder konden.

Maar in het algemeen is de sanering door de vissers eerder gebruikt om de vitaliteit van hun vloot te verbeteren dan om hun vangstcapaciteit te verzwakken.

We kunnen dus zeggen dat de sanering mislukt is.

Er zijn, op dit ogenblik, vrijwel geen schippers die echt in acute moeilijkheden verkeren.

Ze vissen vrijuit, en ze draaien mooi rond.

Nu komt de test van de redenering.

Als ze rondraaien met 100.000 pk méér dan bij niet-overtreding van de bepalingen het geval kon zijn, dan moet er nu nu dus voor 100.000 maal 1.000 gulden méér gevangen worden, dan officieel mag, dus voor 100 miljoen gulden, dus voor 10.000 ton tong.

Er mag 9.000 ton tong gevangen worden.

Als de redenering klopt, moet er nu dus minstens 19.000 ton tong gevangen worden en verkocht.

We zoeken een bron die ons daarover iets nauwkeurig kan vertellen. Het ministerie weet het niet. De vissersbonden zijn nergens van op de hoogte, zeggen ze. De biologen hebben geen gegevens. Het produktschap gaat uit van de officiële cijfers van de afslag, want de andere krijgen ze niet.

We kunnen nergens terecht.

Dan spreken we de directeur van de afdeling bijzondere zaken van de AMRO-bank, traditioneel de financier van de vissersvloot. Hij heeft jaarverslagen van vrijwel alle kotters, sinds een jaar of zeven valt de visserij onder zijn bevoegdheid.

Wij hoeven hem de vraag niet eens te stellen.

Het eerste wat hij zegt is : «Je kunt overal lezen dat het slecht gaat met de visserij. Alleen, wij merken er niets van. De uitkomsten zijn redelijk, de aflossingen worden op tijd gedaan. Dat kan ook wel want dit jaar komen wij, als alles doorgaat zoals nu, uit op een totaalvangst van 20.000 ton tong.

(Wordt vervolgt)

# KORTE BERICHTEN

## VOORLICHTINGS- VERGADERINGEN VOOR REDERS EN VISSERS

In verscheidene landen, onder meer in Frankrijk, Groot-Brittannië en Ierland, worden voorlichtingsvergaderingen ingelegd voor reders en vissers waar de problemen zoals visserijlimieten, kwota, kredietbezorgingen, metmaaswijden en zo meer besproken worden. Voor zover wij kunnen achterhalen hebben wij nog geen kennis gekregen dat dit eveneens in ons land zou gebeuren.

## Schotland

### DE ABERDEENSE VISSERIJVLOOT

Voor het ogenblik bestaat de nog in bedrijf zijnde treilersvloot van Aberdeen uit 14 eenheden tussen 35 en 45 meter en 27 middenslagtreilers, 40 gewone treilers van ongeveer 34 meter en 27 middenslagtreilers van 26 meter. Hiervan heeft echter bijna 70 pct een ouderdom van 16 jaar. In Aberdeen is er anderzijds een tendens om geen grote treilers meer te bouwen maar middenslagtreilers van de 26-27 meter klasse meer geschikt voor de Noordzevisserij. Men rekent er inderdaad op dat de verre visserij geen toekomst meer heeft en IJsland, de Barentssee en Noord-Noorwegen volledig zullen wegvallen voor de visserijvloot van derden.

## PETERHEAD OP WEG EERSTE BRITSE VISSERSHAVEN TE WORDEN

Peterhead steekt de voornaamste vissershavens naar de kroon en verwacht in 1977 een aanvoer van 1,6 miljard B. Fr. te zullen kennen. Einde oktober was dit reeds 1,4 miljard B. Fr. voor een aanvoer van 55.000 ton verse vis, tegenover 46.000 ton en slechts 800 miljoen B. Fr. in de overeenstemmende periode van 1976. Het voornaamste aandeel in deze aanvoer had een vaste vloot van nabij de 300 seiners die in de eerste tien maanden van 1977 45 duizend ton binnen brachten van de totale aanvoer in deze periode van 55 duizend ton, dit voor een bedrag van 1,2 op een totaal aanvoercijfer van 1,4 miljard B. Fr. De prestaties van de seinervloot komt te Peterhead vooral aan de orde van de dag in de gesprekken. Al de vaartuigen die in Peterhead markten hebben deze marktplaats niet noodzakelijk als thuishaven.

Daar komen ook heel wat eenheidsmarkten. De havenautoriteit den van de omliggende vissersshaveeft dan ook plannen opgesteld om nog meer vaartuigen aan te trekken en betere losfaciliteiten te verlenen. Het is jammer dat dergelijke politiek niet bij ons begrepen wordt, waar vreemde vaartuigen — en we denken hierbij aan de schepen uit IJsland zelf — afgesloten worden door de buitenmatige hoge kosten voor lossen, rapen en invoeren op basis van de syndikale eisen. In plaats van schepen en activiteiten aan te trekken worden deze omgekeerd verjaagd.



Tijdens het voorbije weekeind werden vier personeelsleden van de Oostendse haven gevierd wegens hun op ruststelling. Het ging om respectievelijk Gilbert Claeys die in 1929 als veertienjarige in dienst trad bij de Stedelijke Gas- en Electriciteitsdiensten. In 1938 werd hij overgeplaatst als kraanman naar de haven. In 1957 behaalde hij het diploma van toezieners-technicus en in 1970 werd hij bevorderd tot hoofdtoezieners; Patrick Geselle trad op 8 oktober 1945 in dienst als sassenier en werd nadien bevorderd tot sluismeester; Pierre Zeebroek kwam in 1946 in stadsverband werken als sassenier en op 16 maart 1960 werd hij als sluismeester aangesteld; tenslotte werd ook Louis Verbiest op rust gesteld nadat hij op 16 december 1946 in dienst trad als sassenier. Allen kregen het stadsplakket overhandigd. (Foto NVDK-WDB)

# KORTE BERICHTEN

## ENKELE VOORSTELLEN VAN DE E.E.G.-KOMMISSIE

Het uitvoerend bestuur van de EEG heeft voorgesteld dat de tussenkomsten van de EEG vooral dienen gericht te worden op de aanpassing van de vlooten van de partnerlanden aan de vangstcapaciteiten die de gemeenschapswateren bieden, eerder dan aan de realisatie van nieuwe investeringen die de noodzakelijke structurele rationalisatie zouden in de weg komen te staan.

De Commissie heeft eveneens voorgesteld dat er een forfaitaire premie zou toegekend worden aan diegenen die vissersrijen buiten de gemeenschapswateren die onderbevestigd worden. Er is eveneens een voorstel voorzien in een forfaitaire premie voor deze rederijen die, tijdelijk, één of meer vaartuigen zouden stilleggen, dit met het oog op het herstellen van de stocks. Verder voorzien de voorstellen nog een tussenkomst voor diegenen die de vissersrij volledig stopzetten, hetzij door sloping, hetzij door het vaartuig voor andere activiteiten te laten aanwenden (bv. pleziervaart), hetzij door een verkoop aanlanden die niet binnen de gemeenschapswateren mogen komen vissen.

Verder meent de commissie dat het ook wenselijk is dat de consumptie van weinig of onderbevestigde vissoorten zou aangemoedigd worden, waardoor de vissersrij op deze soorten meer kans voor afzet zou vinden.

Het is duidelijk dat al deze voorstellen bij de uitvoering onvermijdelijk sociale moeilijkheden zouden veroorzaken, vooral wat de werkverschaffing betreft. Daarom is de Commissie van oordeel dat door de EEG een financiële tussenkomst kan toegekend worden in alle gevallen waar de partnerlanden zelf aanmoedigingsmaatregelen zouden treffen voor het definitief stilleggen van de activiteiten van vissers vanaf de ouderdom van 50 jaar. Nochtans zouden slechts deze rederijen van financiële tussenkomst genieten die vaartuigen uitbaten van minstens 24 meter lengte.

## Frankrijk

### GOED AFGELOPEN JAAR VOOR DE FRANSE TONIJN- VISSERS

Gemiddeld hebben de Franse tonijnvissers een zakencijfer gemaakt dat 40 pct beter is dan dit van het voorgaand jaar. De productie zelf per varende eenheid is met zowat 20 pct verhoogd, samen met een be-

tere prijs voor het produkt komt men aldus aan een verhoging met 40 pct. Wel dient gezegd dat de vloot met 30 eenheden uitgedund werd, hetgeen dus ook wel op het aanbod ingewerkt heeft.

### FRANS PROTEST TEGEN INVOER JAPANESE TONIJN

De EEG-goedkeuring voor invoer uit derde landen van 1.600 ton konservern hetzij zowat 8 miljoen dozen Japanse tonijn van de verwerkingsbedrijven van het eiland Mauritius, hebben een protest opgewekt bij de Franse vissers van Zuid-Finistère. Men verwijt de Franse regering vooraf geen consultatie gehouden te hebben met het Frans Comité voor de Tonijn. Men verlangt dan ook de herziening van de EEG-goedkeuring voor een invoer van tonijn uit Derde Landen.

### INSTELLING VAN EEN VERVANGINGS- BEMANNING OP FRANSE VISSERSVAARTUIGEN

Het systeem van een vervangingsbemanning, dat wil zeggen voor een rederij met verscheidene vaartuigen, n bemanning meer aanhouden waardoor om beurt een bemanning afgelost wordt en een reis aan land blijft, zal nu ook door de rederij «Nord-Pêcherie» uit Boulogne vanaf 1 januari 1978 toegepast worden. Dit gebeurt reeds te Lorient bij de rederij «Jégo-Quért» die voor haar 4 treilers vijf bemanningen aanhoudt. In perioden van laagconjunctuur voor de vissersrij waardoor vele vissers geen vaart meer vinden, wordt hierdoor enigszins het probleem van de werkloosheid opgelost, maar vooral gaan matrozen, die men in betere tijden terug zou kunnen nodig hebben, hierdoor voor het beroep niet verloren.

## Ierland

### DE MOEILIKHEDEN VAN DE IJM. 36 IN IERSE WATEREN

De IJmuider 36 die na een eerder mislukte makreevisserij, naar de Ierse wateren was opgestoomd om zijn geluk op de sardienvisserij te gaan beproeven, kreeg de Ierse vissersinspectie aan boord die de schipper verzocht het net te winden. Daar zaten onder andere ook zo een dertig kantjes haring

in, waarover de Nederlanders zelf in de eerste plaats verrast waren.

Men liet de haring terug in zee lopen, terwijl de schipper er de Ieren op wees, dat hij op sardienenviste en er tenslotte niets kon aan doen dat de haring in zijn net gelopen was. Door het terug over boord zetten van de haring was de schipper nochtans in regel, alhoewel de Ieren hiermede hun verdachtmaking niet kwijt waren. Daarom werd de schipper verzocht mede op te stomen naar de Ierse haven Cork waar men de lading reeds gevangen en diepgevroren vis op de inhoud zou gaan controleren. Het ging hier over 10 duizend pakken en deze moesten allemaal overgestapeld worden. Nadat men reeds een heel stuk gevorderd was en het bleek dat alle gekontroleerde pakken in orde waren, gaf de Ierse inspectie het ten slotte zelf op en aanvaardde de uitleg van de schipper dat de vangst van de haring heel toevallig was en dat er geen andere haring gevangen werd. In ieder geval heeft deze controle toch heel wat economische schade te weeggebracht voor de IJM 36 en zou men het op die manier vreemde vissersvaartuigen, door voortdurend de controle te herhalen, toch ook kunnen moeilijk, zoniet onmogelijk maken in Ierse wateren te komen vissen. Dit zou zowat kunnen leiden tot het, op een legale manier weren van de vissersvaartuigen der partnerlanden uit de Ierse wateren, al hoewel de Ieren zelf hiervoor toch hun bewakingsschepen met een veelvoud zouden dienen te vermeerderen hetgeen ook nog niet voor morgen is, alhoewel onlangs een nieuw patrouillevaartuig ter waarde van 250 miljoen fr met iets meer dan 1000 brt en bestemd voor een bemanning van 48 officieren, onderofficieren en matrozen, van stapel is gelopen.

### VOOR EERSTE MAAL BELGISCHE MOTOR IN NIEUW GEBOUWD IERS VAARTUIG

Voor de eerste maal werd in een in Groot-Brittannië nieuw gebouwd vissersvaartuig in opdracht van een Ierse reder, een Belgische motor ingebouwd. Het gaat hier over een 26 meter nieuwe houten treiler gebouwd op een werf nabij Fraserburgh, die met een ABC-motor van 810 pk met 750 toeren per minuut werd voorzien.

Het schroef is een drieblads aluminium-bronzen legering van 2,10 m diameter en voorzien van een reductie 3/1.

Het uitrusten van een in Groot-Brittannië nieuw gebouwd vaartuig is zo enig, dat dit feit een vermelding kreeg in de Britse en Ierse vakbladen. ABC heeft nu echter een agent in Dublin en deze motorenfabriek verwacht nu nog gelijkwaardige orders.

## Duitsland

### DUITSE OOSTZEEHARING NIET BIJZONDER GEWENST

Niettegenstaande de opvallende schaarste aan haring voor de verwerkingsindustrie, rokerijen, inleggerijen, enz..... zodanig dat men tot in Canada gaat om haring in te voeren, werd het West-Duitse kontingent door deze kottervloot niet uitgeput. Van de 17,5 duizend ton zal nog niet eens de helft opgenomen worden. Reden hiervan is het feit dat de aangevoerde haring aan de rederijen niet toelaat uit hun kosten te komen omdat deze geen voldoende prijs krijgt uit oorzaak dat ze te klein uitvalt. Hierdoor heeft de verwerkende industrie er geen interesse voor.

Men zoekt in West-Duitsland dan ook meer interesse in verbruikerskringen op te wekken voor de makreel en de pilchard die nog door de konsument te veel stiefmoederlijk behandeld wordt.

### NIEUWE HYGIENE- VERORDENING OP DE VIS IN WEST-DUITSLAND

Nadat men hier in België een nieuwe wetgeving op de hygiëne kreeg daadwerkelijk in voege getreden in december 1976 en waarover heel wat herrie ontstond bij de handel omdat een strikte toepassing van deze wetgeving zou gelijkstaan met het uitsluiten van nagenoeg 80 procent van de handel, heeft nu ook de handel in W.-Duitsland haar bezorgdheid uitgesproken over een te strenge toepassing van de nieuwe in 1978 te verwachten hygiënereglementering op het bewaren, bewerken, vervoer en de verkoop van de vis. In de handelskringen pleit men dan ook voor een overgangstijdperk van een paar jaar. Er zou volgens een woordvoerder van de handel een compromis dienen gevonden te worden tussen de theorie of de wetgeving en de praktijk. Volgens de Hamburgse senator mevrouw Helga Elstner die de gezondheidszorg onder haar bevoegdheid heeft, kan met de handel hieromtrent echter geen rekening gehouden worden! Eén en ander hierover ontleenden we aan de A.F.Z. uit Hamburg.

### VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# Heist uit onze kinderjaren (16)

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

## DE POLITIEK VAN 1914 TOT 1970

In Heist verliepen de verkiezingen voor de gemeenteraad steeds wisselvallig en ook zeer nipt, behalve in 1926, tussen de Katholieke en Liberale partijen: de Katjes of de Blauwen waren boven. Er waren in den beginne geen andere konkurrenten.

Ik was nog klein maar weet toch nog dat met het uitbreken van de oorlog op 4 oogst 1914 de katholieken de meerderheid hadden onder de leiding van wijlen Notaris Robert de Gheldere als burgemeester. Hij was de zoon van dichter Karel de Gheldere uit het Torhoutse. In 1920 kwam een liberale meerderheid van 6 tegen 5 aan het bewind onder het burgemeesterschap van Henri Debra.

Jammer, maar in 1926 was het een ramp voor de Blauwen die onderling ruzie kregen waarvan de aangezwoomen Bruggeling wisselagent Rahier de grote schuldige was. De Katjes bekwamen in dat jaar 'n overweldigende meerderheid van 9 zetels op de 11 en wel met de volgende raadsleden: Robert de Gheldere, Edmond Daveloose, Henri Gheyle, Victor Dhondt, Gusten Balyu, Charles Dejonghe, Philip Vanhuele, Sylvain Bulcke en Miel Lampo. Er bleven nog twee Blauwe over, namelijk Mayton (Constant Vantorre) en Cissen De Grootte. Alle twee waren zij kandidaat geworden uit traditie en gehechtheid aan hun familie die altijd liberaal gebleven was. De jaren gingen voorbij en door hun overmacht in de gemeenteraad begingen de katholieke gemeenteraadsleden de ene flater na de andere, zowel op ge-



Burgemeester Demyttenaere omringd door Erevoorzitzer Mevr. Debra en de voorzitzer, openen de stoet.

meentelijk vlak als in de schoot van het armbestuur. Burgemeester Robert de Gheldere was te goed en werd dan ook overrompeld door de vraatzucht van een te grote meerderheid. De gemeenteraad was geen echte gemeenteraad meer, maar was herschepen in een familieraad. Alle benoemingen van personeel aan de gemeente waren familie van de katholieke raadsleden. Examens telden niet meer, ze waren eenvoudig overbodig geacht en afgeschaft. In het armbestuur (commissies van Openbare Onderstand) ging het eigen belang en profijt voor zodat op klacht door het enige blauw lid het Ministerie van Justitie, onder wiens bevoegdheid te dien tijde de C.O.O. stonden, de sekretaris en de ontvanger de wenk kregen ontslag te nemen. Het volk begon te morren, de zon rees weer op voor de Blauwe. Met de kamerontbinding van 1929 waren er op 25 mei verkiezingen voor de Kamers, Senaat en Provincie. Door tussenkomst van mijn goede moeder werd ik voor die verkiezingen kandidaat voor kamers en senaat en ik was nog wel de jongste van het ganse land. Burgemeester de Gheldere was ook kandidaat (hij was uitredend). Wij bekwamen alle twee rond de 1.100 voorkeurstemmen, hetgeen enorm was voor die tijd.

Burgemeester de Gheldere werd weer verkozen, hetgeen mij als Heistenaar groot plezier deed.

Daar de Liberale partij in het arrondissement Brugge, waartoe Heist behoort, maar een betrekkelijk kleine partij geworden was, werd ik enkel plaatsvervangend provincieraadslid, doch door dit sukses aangespoord begonnen wij de jongere liberalen zoals René van Pietje Keters, Kamiel van Foksens, Tuurtje Huisseune, Pirets, etc. alsook alle leden van het roste Baenemuziek «Willen is Kunnen» de gemeenteraadsverkiezingen van 1932 voor te bereiden.

Wij kregen de wind in de zeilen, de roep in Heist was er, het moet anders worden en den avond van 10 oktober 1932 was het volop feest bij Natje Goetinck. Er werd gedronken en gedanst: iedereen lachte. De uitslag was 5 blauwe, 5 katjes en 1 socialist, oud lid van de liberale jonge wacht nl. Fredje Pauw.

Zo werd Felix Demyttenaere als burgemeester van Heist aangesteld.

In 1938 waren het weer de blauwe die volledig baas werden op het stadhuis onder leiding van Henri Debra.

Sedert de oorlog 1940-44 werd notaris J. - B. de Gheldere als burgemeester aangesteld. De oppositie wask lein want de blauwe hadden hun leiders verloren. Alleen een was klei nwant de blauwe hadden rond Tuurtje Huisseune en Kamiel Vantorre een andere kwam opdagen van socialistische zijde.

Sedert de fusie van Heist met Knokke is het pittige van de verkiezingen en de met folklore soms gevoerde propaganda, naar mijn inziens, verdwenen. Heist, ons Heist uit onze kinderjaren en onze jeugd is weggeblazen met de verkiezingen van 1970 voor het Knokke-Heist. Jammer.

## DOE WEL EN ZIET NIET OM

Door het bekomen succes bij de parlementaire verkiezingen aangespoord en in het vooruitzicht van de 6 jaarlijkse vernieuwing van de gemeenteraad waarvoor de verkiezingen was vastgesteld op 10 oktober 1932, werd de Liberale Vrouwenbond gesticht met veel moeite en tegenwerking zelfs van vele leden van de oude liberale mannenbond.

De geboorte had plaats bij wijlen Oscar Buylaert door zijn vrouw en de mijne. Mevrouw Buylaert was een française en was in haar geboortestreek Le Havre lid geweest van de vrouwenklub «Bien faire et laisser dire». Meteen was de naam van de nieuw te stichten bond gevonden en bepaald door de vertaling «Doe wel en zie niet om». Wij deden lidkaarten drukken en onze twee vrouwen trokken er op uit om leden te maken. Het was echt pionierswerk.

Het 1e lid was mevrouw Maes - Dewinter, die enthousiast was met de idee en direkt meetrok op zoek naar leden. Het was aangewezen dat de 3 vrouwen eerst de 2 liberale gemeenteraadsleden, Constant Vantorre, (Mayton) en Frans Degroote zouden bezoeken. Zij liepen

(vervolg blz. 12)



Burgemeester Felix Demyttenaere overhandigt de Vlag aan Voorzitzer Simonne De Grootte. Men herkent enkele bestuursleden alsook uiterst links de huidige Voorzitzer Marietje van Ludders.



Voorzitzer Simonne De Grootte vertrouwt het vaandel toe aan Sietje Vanhove.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

## MARKTOVERZICHT

Een aanvoer die toch wel enige variatie vertoonde, gezien er toch ook een paar vangsten van het kanaal gebracht werden. Verder enkele tongvangsten van de West en een paar kleine IJslandse vangsten. Kleine IJslandse vangsten die toch weer goede prijzen haalden met rode zeebaars, blauwe leng, koolvis en schotse schol bij de duurste soorten van de week. Heilbot laten we buiten beschouwing, die soort is al te schaars. Wel iets meer schaat waarvoor de prijs toch iets is teruggelopen en nu rond de 55 fr. draaide. Rode zeebaars bleef tot 37 fr. noteren en koolvis ging aan 35 fr. naar de

uitvoer. Voor de Westvisseren was het een eerder teleurstellende week. Weinig belangstelling voor de kleine gulsoorten die dan ook een stuk onder de 20 fr. bleven. Ook kleine steenschol, schar en kleine wijting gingen weg aan minimumprijzen.

De Kustvisserij moest ook niet veel opzij steken deze week. De bijna uitsluitend uit kleine gul bestaande vangsten werden aan spotprijzen verkocht.

Garnaal is er bijna niet te vangen, de prijs is wel redelijk steil gestegen en eindigde woensdag aan 180 fr. het kg. De vangsten zijn echter te klein opdat er renderende resultaten zouden kunnen uit voortkomen.

Voor de tongen lagen de prijzen alleszins lager dan voorgaande jaren. Op de woensdagmarkt zelfs geen enkele sortering meer boven de 200 fr. De kleinste soort liep toen zelfs terug tot 75 fr. Grote tarbot en staart bleven duur. Schol moest worden opgevangen.

Al met al een nogal flauwe week met weinig vooruitzicht op verbetering volgende week.

## OOSTENDE DOVER/FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 25 tot 31 december 1977.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 10.05 14.40 behalve op 25 december 1977.

Op 27, 28, 29, 30 en 31 december 1977 bijkomende afvaart te 7.35.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 8.15 behalve op 25 december 1977.

Op 26 december 1977 bijkomende afvaarten te 20.15 en 23.15.

Op 27Z 28 en 29 december 1977 bijkomende afvaarten te 2.15 20.15 en 23.15.

Op 30 december 1977 bijkomende afvaarten te 2.15 11.15 14.15 20.15 en 23.15.

Op 31 december 1977 bijkomende afvaarten te 2.15 11.15 14.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 1.30 19.30, behalve op 25 december 1977.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 11.40 15.45 19.05, behalve op 25 december 1977.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 12.20, behalve op 25 december 1977.

Op 27, 28 en 29 december 1977 bijkomende afvaarten te 0.20 3.20 6.20.

Op 30 en 31 december 1977 bijkomende afvaarten te 0.20 3.20 6.20 15.20 18.20.

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 19.00 behalve op 25 december 1977.

Op 27, 28, 29, 30 en 31 december 1977 bijkomende afvaart te 0.05.

## VERWACHTINGEN

### VRIJDAG 23 DECEMBER 1977

KANAAL : O.181 (3.000 tong, 100 m., t.t.z. 15 rare vis, 15 zeehond, 60 gutvis, 10 varia).

O.82 (2.800 tong, 120 vis). WEST : Z.38, O.35 (150 gul, 100 wijting), O.309 (200 m.), O.306 (100 tong, 5 kabeljauw, 130 gul, 30 steenschol, 45 rog, 50 grondvis), N.705, Z.597.

### DINSDAG 27 DECEMBER 1977

IJSLAND : O.236 (400 m., t.t.z. 100 kools, 120 bonen, 130 gutvis, 50 leng).

O.216 (400 m.), O.129. KANAAL : N.719, O.198. MONKEY BANK : O.274, O.128. WEST : N.715, O.83, O.275, O.285. O.123, N.41, N.709.

### WOENSDAG 28 DECEMBER 1977

WEST : O.33, Z.499

## OOSTENDÉ

### MAANDAG 19-12-1977

IJSLAND  
O.81 18 750 — 1.378.308  
O.334 18 650 — 1.233.017

KANAAL  
O.114 17 100 3.800 532.345  
O.369 17 185 1.258 365.656  
O.37 10 80 — 159.947

WEST  
O.243 10 370 — 346.282  
O.26 9 265 — 215.484  
Z.499 10 220 2.920 653.661  
N.708 9 365 — 433.007  
O.206 9 315 — 282.920  
O.141 10 240 — 204.949  
N.736 7 100 200 238.478

KUST  
N.45 9 350 — 316.528  
Z.209-509 5 120 — 118.030  
O.229 9 215 — 206.019

### DINSDAG 20-12-1977

KANAAL  
O.180 17 130 2.880 508.576

WEST  
N.408 8 70 620 173.065  
N.720 5 175 — 149.902  
O.317 4 70 — 62.750  
O.279 4 235 — 224.992  
N.40 8 230 — 191.810

KUST  
O.23 2 48 — 35.340  
O.148-491 1 33 — 24.186

WEST  
Z.34 14 100 2.630 447.260

MONKEY  
O.134 14 245 — 317.809

## VISSER VANGT EN

## VERLIEST ZEEMIJN

Het vissersvaartuig O.32 «Roland» heeft vorige week maandagmorgen ter hoogte van de Middelkerkebank 'n zeemijn in zijn netten gekregen. De schipper meldde dat voorval over de radio en wou met de mijn nog in het net naar de thuishaven opstomen. Een tweetal mijlen bewesten Oostende echter, het schip bevond zich voor het strand van Raversijde, viel de mijn dwars door het net. Men is er niet meer in geslaagd ze terug te vinden. Een klusje voor de Zeemacht dus om het tuig op te sporen en onschadelijk te maken.

## SCHADEGEVALLEN MET VISSERS-VAARTUIGEN

Bij het afmeren na de haven van Zeebrugge aangedaan te hebben, heeft de Z.72 van de rederij Hertsens schade berokkend aan de Z.569 waardoor de reling van deze laatste een deuk kreeg.

Van de Z.538 van reder Degroote Isidoor brak de olieleiding van de keerkoppeling waardoor dit schip door de Z.554 naar de haven van Zeebrugge moest opgesleept worden.

De Z.581 van de rederij Degraeve kreeg een korre in de schroef en moest door de Staatssleepboot «Zee-tijger» naar de haven van Zeebrugge opgesleept worden.

## TE KOOP

## 0.69 „LADY”

Gebouwd in 1958 op de scheepswerf Deweert te Oostende, voorzien van een motor Caterpillar van 370 PK van 1973 Br Ton 74.57 Netto 20.48



Zich bevragen voor inlichtingen bureel blad nr. 8062V.

## DE VISSERIJ-ADMINISTRATIE IN GROOT-BRITANNIE NIET MEER UNITAIR

Vanaf 1 april 1978 zal Wales nu zelf instaan voor de visserij-administratie, zoals dit reeds het geval is voor Schotland. De 3 gebieden in Groot-Brittannië krijgen dus eigen bevoegdheid en autonomie voor de visserij-aangelegenheden. We menen dat ook onze visserij er zeker baat bij zou hebben, mocht deze in de volledige bevoegdheid komen te vallen van de Vlaamse streekonomie.

De visserij is inderdaad, nationaal gezien, altijd stiefmoederlijk behandeld geworden en het is dan nog het zeer conservatieve Groot-Brittannië dat ons de weg wijst!

## VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

## VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

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

**VISAANVOER TE OOSTENDE**

19-12	15	224.428	6.919.553
20-12	6	53.050	1.492.181
21-12	2	17.250	901.039
	<b>23</b>	<b>294.728</b>	<b>9.312.773</b>

**GARNAALANVOER TE OOSTENDE**

15-12	5	135	20.489	122,—	165,—
16-12	4	125	20.897	143,—	176,—
17-12	7	232	32.819	121,—	160,—
19-12	4	89	14.202	159,—	168,—
20-12	4	121	19.557	165,—	180,—

**GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT**

15-12	1	36	5.472	152,—	152,—
16-12	3	107	18.216	166,—	173,—
19-12	3	111	18.534	159,—	176,—
20-12	2	122	20.392	156,—	172,—
21-12	2	106	19.530	182,—	189,—

**VISAANVOER TE NIEUWPOORT**

305.300	16-12	4	12.949
637.568	19-12	8	33.582
352.153	21-12	4	21.612

**SPAANSE VISSERS ZWAAR BEBOET IN GROOT BRITANNIE**

Twee Spaanse vissers werden verleden week zwaar beboet door de havenrechtbank te Milford. Beide schippers die in paar visten werden met hun vaartuigen opgebracht om gevist te hebben zonder vergunning in Britse wateren en wel zo een 200 mijl zuid-zuid-west van de Small-Rocks.

De visserij-officier aan boord van HMS Diomede bracht deze vaartuigen op, nadat werd vastgesteld dat zij reeds 600 kg vis aan boord hadden. De schippers erkenden dat ze in Britse wateren visten en dat ze daarvoor geen vergunning hadden. Ze deelden de rechtbank echter mede dat ze ergens moesten gaan vissen om in hun bestaan te kunnen voorzien en dat ze geen andere uitkomst zagen. Met onze huisgezinnen zijn we met 30 die moeten eten en de EEG-reglementering is in strijd met de rechten van de mens, aldus de tolk die de verklaaring van de schippers overbracht.

De rechtbank veroordeelde beide schippers tot elk 630 duizend B. F. boete (10.000 Pond) en nog eens 190 duizend B. F. voor beiden samen, zijnde de waarde van de vis en vistuig. De maksimum voorziene boete is 50 duizend pond, ongeveer 3,2 miljoen B. F. zodat de rechtbank van oordeel was niet te streng te zijn opgetreden. De verdediger van de Spanjaarden bracht nochtans de vergelijking met de straffen die vroeger uitgesproken werden naar voor, waarbij slechts boetes van 100 tot 1000 Pond uitgesproken werden voor zelfde vergripen. Dit was wel juist maar deze boetes konden de misbruiken niet uitroeien, aldus een officiële mededeling, zodat men verplicht is zwaardere boetes toe te passen om eventuele stropers af te schrikken. Ook de EEG-instanties zouden aangedrongen hebben op zwaardere bestraffing, hetgeen nu gebeurde.

**HET EUROPEES PARLEMENT VOOR HARINGVANGSTVERBOD TOT EINDE 1978**

Zoals we reeds mededeelden, heeft de Brusselse Commissie, het uitvoerend orgaan dus van de EEG, reeds beslist de haringvangststop tot 30 juni 1978 te verlengen.

In het Europees Parlement te Straatsburg kwam dit onderwerp nu ook aan de beurt en het zijn de rapporten van de biologen en marine-eksperten die het daar gehaald hebben, gezien dit parlement zich in eens uitgesproken heeft voor een totaal vangstverbod op haring in de Noordzee tot einde 1978 ! Dit moet nu door de EEG bevestigd worden, desnoods in schuifjes, zoals dit nu reeds gebeurde over 1977. Dit laat dan toch minstens nog altijd een kleine hoop bestaan voor de haringvisser, dat er na het zoveelste verbodschuifje wellicht toch, minstens een beperkte vangsttoelating komt.

Wel hadden voorstanders van een beperkte haringvangst getracht de geit en de kool te sparen door voor te stellen, dat dat het Europees Parlement zich zou uitspreken, niet voor een totale stop maar voor een vangstbeperking, waarmee men dan nog te Brussel alle kanten uit kon. Aldus zou de mogelijkheid geschapen worden om beperkte hoeveelheden te laten vangen door de

gespecialiseerde haringvissers, waardoor en deze vaartuigen en de werkingsbedrijven nog enigzins recht zouden kunnen gehouden worden. De meerderheid in het Europees Parlement was echter voor een totale stop, omdat de toestand van de Noordzeeharing zelfs geen beperkte vangst meer toelaat en het kleine beetje dat er vanaf zou kunnen, werkelijk niets zou te betekenen hebben en in elk geval, niet over alle gespecialiseerde haringvissers zou kunnen verdeeld worden omdat dan het individueel contingent per vaartuig belachelijk klein zou zijn.

We mogen ons er dan ook aan verwachten, dat er over het ganse jaar 1978 geen haring in de Noordzee zal mogen gevangen worden. Als deze maatregel echter van aard is om nadien aan de haringvissers een fatsoenlijke boterham te laten verdienen, komt het er in 1978 op aan, de speciaal op de haringvangst uitgeruste en ingestelde vaartuigen helpen het hoofd boven water te houden. Voor Nederland in het bijzonder, maakt dit wel een probleem uit.

En ook voor enkelen in onze visserij.

**NIEUWPOORT**

VRIJDA G16 DECEMBER 1977

N.700	43.590
N.349	9.920
N.470	72.375
N.590	72.375
N.788	53.520
N.172	53.520

De «gullevisser» losten 13.000 kg vis. Het betrof dus enkele bennen kabeljauw per vangst, gulsoorten, wijting en zandscharren. Kabeljauw vond zijn koper aan 3.500 à 3.800 F de benne. De gullen van 2.700 tot 1.500 F. De «voorkleine» van 1.100 à 1.180 en voor de minis werd 730 F gegeven. Gegutte zandschullen kregen 720 voor de grootste wijl ongegutte slechts 540 F de benne kregen. Kleine zandschullen gegut 480 F en niet gegutte 370 F de benne. Het verkoopcijfer voor deze vrijdag gaf 305.300 F.

MAANDAG 19 DECEMBER 1977

N.715	63.616	+ RC	8.386
N.738	145.697	+ RC	479
N.346	99.725	+ RC	584
N.700	39.600	+ RC	2.335
N.761	98.394	+ RC	2.480
N.788	57.530	+ RC	1.168
N.172	57.530	+ RC	1.168
N.590	36.447	+ RC	5.722
N.470	36.447	+ RC	5.722
N.349	4.912	+ RC	1.273

Westvissers en gullevisser losten 33.000 kg. visdaarbij waren slechts 250 kg tongen. Kerstvisjes waren de tarbot, die voor de grote stuks boven de 300 F de kg kregen, de grieten 140 F. Tongen van 159 voor de lappen, tot 208 F voor de 3den. De kleinsten kregen zelfs 143 F, maar zoals reeds gemeld, stonden er slechts 250 kg. en eenieder had er oog op. Pladijs was langs de lage kant, de grote 1.000 F de benne, de drielingen van 1.000 à 1.300 F en voor de «platjes» slechts 800 F en enkele bennen 1.000 F. Kabeljauw van 2.500 à 2.900 F de benne, dit volgens kwaliteit. De gullen van 2.400 à 1.800 en 1.300 F. De filet-gulletjes rond de 900 F. De mini's kregen de opvangprijs (630). Grote wijting schommelde rond de 900 F en voor de kleine was er praktisch geen trek in, daar ze moeizaam verkocht werden aan de opvangprijs. Een partij roggen kreeg voor de moers 2.950 F, de tilten 1.900 F en de scherpstarten 1.750 F. Voor de grote en voor de kleine slechts 1.400 F. Grote zandscharren 900, kleine (en ook gegut) 450 F de benne. De drie gesorteerde soorten tongscharren kregen : 90 F voor de grootste; 48 F de middenslag en de kleine 20 F de kg.

Zo was de maandagmarkt, waar reeds de komende kerstdagen, voor vele vissoorten, de prijzen beïnvloeden 't zij voor rare vis de hoogte in en de andere de put in !

Het eindcijfer voor de visverkoop was 637.568 F.

WOENSDAG 21 DECEMBER 1977

N.700	22.200	+ RC	9.888
N.723	65.257	+ RC	22.638
N.788	68.013	+ RC	3.774
N.172	68.013	+ RC	3.774
N.590	64.330	+ RC	2.706
N.470	64.330	+ RC	2.706

De woensdagmarkt kreeg 21.650 kg vis. In één woord : gullen, wijting en scharren. De handelaars

kregen moeilijk bestellingen van het buitenland, met het gevolg dat heel wat moest opgevangen worden. Kabeljauw en grote gullen waren er slechts in beperkte mate en de winkeliers kochten deze op aan 3.000 F de benne en volgens grootte aan 2.000 F. De soort voor de voorkleine werd gekocht aan 1.300 en 1.200 F de benne. De filet-gulletjes of voorkleine gingen weg aan 830 à 870 F. De minis moesten opgevangen worden. Grote wijting aan 750 F en de kleine wijting, hoe ook de oogjes blonken en lonkten, moesten naar de vismeelfabriek. De zandschullen blikten ook triestig ! Zo kregen de grootste slechts 750 F en de kleine werden ook opgevangen aan 300 F voor een volle benne. Het gewone liedje van telkenjare herhaalt zich : kerstweek en nieuwjaarsweek lage prijzen voor de gewone vissoorten. Het eindcijfer gaf slechts 352.153 F.

Garnaal is duurder. Spijtig dat er zo weinig te knippen zijn. Slechts 50 kg gemiddeld per vaartuig en vangst, maar de prijzen van 160 à 190 F de kg. 't Schijnt dat men kalkoenen opvist met garnaal ! Ja wadde !

**ZEEBRUGGE**

DONDERDAG 15-12-1977

Z.571	500	60	2	210.220
Z.564	200	20	2	130.520
Z.554-538				264.220
Z.201-560	(gullevangens)			291.340
Z.471-472				32.310
				<b>928.610</b>

VRIJDAG 16-12-1977

Z.424	1.200	360	—	724.236
Z.542	800	45	11	225.010
Z.497	800	110	6	305.990
Z.447-184				82.950
Z.430-551				55.142
Z.437-558	(gullevangens)			84.920
Z.468-601				163.090
Z.403-520				166.450
				<b>1.807.788</b>

MAANDAG 19-12-1977

Z.599 W	150	75	5	185.890
Z.518 W	1.800	170	14	552.559
Z.580 W	800	100	5	323.190
Z.525 K	300	50	5	137.610
Z.105 KN	5.000	420	16	1.577.899
Z.568 K	900	150	10	389.820
Z.16 K	10.000	800	17	2.528.973
Z.512 K	1.100	130	8	293.397
Z.563 W	150	80	8	166.580
Z.176 N	1.800	400	10	741.147
Z.573 KRP	500	120	10	403.417
Z.471-472				233.890
Z.548-400				114.410
Z.554-538				273.730
				<b>7.922.512</b>

DINSdag 20-12-1977

Z.19 K	250	70	2	114.200
Z.12 W	350	60	8	209.860
Z.505 W	600	70	8	329.843
Z.55 W	350	40	8	220.250
O.186 K	3.500	310	18	814.521
Z.307 KRP	250	90	10	238.031
Z.201-560				148.140
Z.468-601				114.690
Z.447-184	(gullevangens)			71.840
Z.558-437				153.720
				<b>2.415.095</b>

WOENSDAG 21-12-1977

Z.576 KN	3.000	220	12	905.700
Z.313 K	2.000	220	8	666.842
Z.324 W	3.000	200	9	743.414
Z.506 N	1.800	250	10	666.487
Z.321 W	1.200	65	11	372.551
Z.516 KRP	150	125	11	455.001
Z.430-551				80.358
Z.403-520	(gullevangens)			127.310
				<b>4.017.663</b>

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	19-12-1977
Schelvis grote	45,—54,—
Schelvis midden	33,—42,20
Schelvis klein	31,40-34,—
Kabeljauw	38,40-41,60
Gul	28,80-36,40
Wijting	31,40-33,20
Schaat	44,80-52,40
Zeebaars	35,60-37,60
Leng	37,—42,—
Schartong	22,—45,40
Helbot	165 -211
Koolvis	31,60-35,40
Hondstong	36,—53,40
Zeeewolf	
Staart	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	19-12-1977	20-12-1977	21-12-1977
Lappen	166 -172	172 -175	164 -168
Grote	179 -190	186 -205	193 -196
3/4	179 -196	181 -204	195 -199
Blok	168 -187	164 -192	178 -192
Voor-kleine	134 -157	139 -155	132 -136
Kleine	96,—107	92,—101	91,—92,—
Slips			

Zeebrugge

Grote	170 -179	181 -185	
Blok	193 -208	214 -217	
Fruut	197 -208	204 -217	
Schone kleine	167 -174	165 -178	
Kleine	117 -122	119 -125	
Tout petit	106 -108	105 -111	
Slips	92,—95,—	94,—98,—	

Nieuwpoort

Tong I	159 —,—		
Tong II	186 —,—		
Tong III	208 —,—		
Tong IV	195 —,—		
Tong V	156 —,—		
Kleine	143 —,—		

PLADIJS

Oostende

	19-12-1977	20-12-1977	21-12-1977
Grote	18,60-23,40	18,60-20,—	20,40,—,—
Grote iek		18,60-19,—	
Kleine iek	19,80-20,30	18,60-19,20	18,60,—,—
Derde slag	19,80-21,—	23,60-19,—	18,60,—,—
Platjes	16,—,—	16,—16,40	16,—,—

Zeebrugge

I	22,—23,—	19,—21,—	
II	23,—,—	19,—20,—	
III	22,—23,—	19,—20,—	
IV	16,—,—	16,—18,—	
V			

Nieuwpoort

Moelen			
Grote pladijs	20,—,—		30,—,—
Drielingen	20,—26,—		30,—,—
Platjes	16,—20,—		30,—,—

VISSERIJ OP DE FAROE

MET MAASWIJDTE VAN 135 MM. ! ?

Sinds de uitbreiding door de Faroë-regering van de visserijlimieten tot 200 mijl, werden er reeds heel wat beperkingen opgelegd aan het vissen door vreemde vaartuigen. De Britten en vooral de vaartuigen uit Aberdeen visten veel op de Faroë-banken. In Aberdeen bestond de aanvoer van de vis voor 30 pct uit vis gevangen in de Faroë-wateren. Een eerste klap voor de Aberdeen-visserij kwam met het beperken van de Schotse aanwezigheid in deze wateren tot 27 met name genoemde treilers, waarvan dan nog slechts 15 met vergunning om op gelijk welk ogenblik te vissen. Naderhand kwam een nieuwe klap toen

bepaalde gebieden voor het vissen verboden werden, terwijl nu de regering van Faroë het inzicht heeft laten kennen de netmaaswijdten op 135 mm te zullen brengen. De eerste reacties van de Schotse vissers en dan vooral van deze uit Aberdeen waren, dat men in dit geval, het vissen op de Faroë gerust aan de kant mag laten. Deze nieuwe beperking zou ingaan met jan. 1978. Volgens sommige schippers zou dan alleen nog op de Faroë-gronden koolvis gevangen worden. Men meent dat besprekingen tussen de EEG en Faroë slechts zullen resultaten afwerpen, wanneer dit laatste land substantiële voordelen vanwege de EEG toegezegd wordt.

MEEUWENPARADE



Als het niet te plujs is op zee, komen de meeuwen binnengaats schuilen, pleegt men te zeggen, maar de winter begint pas vandaag vrijdag en toch zat een dichte drom meeuwen bij elkaar te drummen op de Westerstaketsel van de Oostendse havengeul. Een voorbode van een strenge winter? Kan best ten ware zij lonkend loeren naar hetgeen de kruisnetvisser ophalen maar niet te gebruiken is. Een duik in het zilte water hebben zij er dan wel voor over.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	19-12-1977	19-12-1977	19-12-1977	20-12-1977	20-12-1977	21-12-1977	21-12-1977	21-12-1977	19-12-1977	21-12-1977	19-12-1977	21-12-1977	19-12-1977	21-12-1977
Tarbot : groot (123)	254	-299	290	-210	279	—	—	293	-317	—	—	—	310	—
middel (123)	165	-194	194	—	—	—	—	146	-190	—	—	—	150	—
klein (123)	120	-145	105	—	116	—	—	103	-110	—	—	—	110	—
Griet : groot (123)	160	-118	106	—	117	—	—	102	-106	—	—	—	120	—
middel (123)	75	-92	80	—	—	—	—	66	-78	—	—	—	—	—
klein (123)	69	-70	71	—	60	—	—	39	-61	—	—	—	—	—
Schelvis : groot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	—	—	—	—	—	—	—	—	62	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	30	-42	—	—	—	—
Heek : groot	—	—	—	—	—	—	—	—	13,60-25,40	—	—	—	—	—
middel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (I)	18	-64,20	43	-53	26	-42	—	50	-53	—	—	—	60	—
Keilrog (123)	49,40	-76	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	—
Rog (23)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tilten (23)	—	—	50	-52	—	—	—	48	—	—	—	—	38	—
Scherpstaart (23)	—	—	53	—	—	—	—	53	—	—	—	—	35	—
Halve mans (23)	—	—	35	—	—	—	—	19	-26	—	—	—	28	—
Teelt (2)	—	—	28	-32	—	—	—	31	—	—	—	—	—	—
Katrog (2)	—	—	11	-16	—	—	—	16	—	—	—	—	—	—
Kabeljauw	41,80-51,80	—	46	—	48	-53	—	42	-46	38	-42	—	57	—
Gul (groot)	15,80-49,20	—	42	—	13,60-46	—	—	15	-42	—	—	—	26	-50
Gul (middel)	—	—	36	—	—	—	—	31	-38	—	—	—	40	-26
Gul (klein)	—	—	24	—	—	—	—	22	-26	—	—	—	—	—
Hozemondhamme	99	-193	—	—	92	-199	—	—	—	—	—	—	—	—
Wijting : groot	13	-20	16	—	13	-18,40	—	14	-16	—	—	—	17	-18
klein	—	—	13	-15	—	—	—	13	-14	—	—	—	13	-14
Schar	6	-12,40	14	—	6	-12,60	—	15	—	6	-11	—	9	-18
Steenhol	15,40-70	—	84	—	9	-79,20	—	61	-90	—	—	—	6	-15
Zeehaal	19,80-23	—	28	—	—	—	—	29	—	—	—	—	30	—
Hondshaal	7,40-9,40	—	—	—	9,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Doornhaal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	78	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekreeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	—	—	24	—	42	—	—	24	—	—	—	—	—	—
Schartong	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenhol	8	-9,20	—	—	6	-6,60	—	—	—	—	—	—	—	—
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeevolf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	40,60-44,80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeduivel	—	—	70	-158	—	—	—	82	-183	—	—	—	—	—
Schotse schol	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehond	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	—
Bot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—
Rode Poon (roobaard)	24	-40,60	11	-14	—	—	—	14	—	—	—	—	25	—
Grauwe Poon (knorh.)	8	-12	7	—	7,40-16	—	—	12	—	—	—	—	15	—
Rode Knorhaan	32	-67,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Posten	—	—	6	-8	—	—	—	6	-8	—	—	—	—	—
Langoesten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

# Heist uit onze kinderjaren 16

(Vervolg van blz. 7)

echter een blauwtje op zowel den enen als den anderen waren wantrouwig en beweerden dat zulk een vrouwenbond nooit zou lukken in Heist. Hun echtgenoten waren jammer genoeg ook van hetzelfde gedacht, zij hielden hun portemonnee dicht: 5 frank lidgeld was hen teveel. Maar de drie hogergenoemden wijven waren doordrijvers, iedere namiddag gingen zij op toernee en werden weldra beloond. Gusten Stroobant en Charles Haerincq wensten niet alleen lid maar erelid te worden met dubbel lidgeld. Het begon alle dagen beter te gaan, de roep kwam er in en het ledental kroop niet, maar vloog omhoog per tientallen. «Doe wel en zie niet om» begon te bloeien en kon met het volgende bestuur haar doelstellingen aanvragen: Voorzitster Simone Degroote, Ondervoorzitsters: Mevrouwen Buylaert en Goetinck; Schatbewaardster: Mevr. Maes; Secretaresse: Louise Degrijse, later Mevr. Arthur Huisseune.

Kommissarissen: Mevr. Gusten Vandenbroele - Degryse; Mevr. Pol Vansevenant; Mevr. Abel Desmidt (Steffe Pickerulle) en Alice Vandenbroele.

Ere-voorzitster Mevr. Henri Debra en onder-erevoorzitster: Alice Reubens (Mevr. Willem Dhauw).

En na de verkiezingen die heer Felix Demyttenaere aan de Burgemeestersjerp bracht, stroomden nieuwe leden binnen. Doe wel en zie niet om» werd de grootste liberale vrouwenbond van het land.

't Was dan ook met fierheid dat Minister de Laveley voor de 1e keer in de geschiedenis van België, langs de radio het feest aankondigde die gepaard ging met de inhuldiging van de vlag van de liberale vrouwenbond. Die bewuste zondag was Heist vol gelopen met muzieken en afvaardigingen van blauwe verenigingen uit het ganse land, er was zelfs een delegatie uit Luik onder de leiding van de latere Luikse burgemeester Destenay.

## SPIJTIG VOORVAL

Het eerste lid van «Doe wel en zie niet om» die stierf en met de vlag voorop in de rouwstoet werd begraven was Euphrasie Savels (van Constant van Kraks) de zuster van Roosje van Pol van Ludders.

Toen Sietje met de blauwe vlag de kerk wilde binnengaan, werd haar deze toegang verboden. Uit protest tegen deze handelswijze van de pasters van toen bleven veel Heistenaars dan ook buiten de kerk tot aan de offerande. Later is daar verandering ingekomen.

# NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

## IJMUIDEN

Aan de donderdagmarkt van 15 december werd aangevoerd: 1.075 kg tong; 11 kisten tarbot en griet; 2.040 kisten kabeljauw; 74 kisten koolvis; 77 kisten schelvis; 452 kisten wijting; 91 kisten schol; 135 kisten schar; 1 kist makreel en 91 kisten diversen.

Prijzen in guldens:  
Per 1 kg.: grote tong 13,24; groot middel tong 14,29-14,22; kleinmiddel tong 11,50; tong één 9,59; tong twee 8,40-8,10; tarbot 20,03.

Per 40 kg.: haai 66-46; poontjes 65; steenbolk 31; bot 36-26; hake één 290; hake twee 222; hake drie 190; hake vier 124; leng 93-84; hammen met kop 160-122; tarbot 459-210; griet 257-155; kabeljauw één 174-133; kabeljauw twee 198-138; kabeljauw drie 166-103; kabeljauw vier 134-86; kabeljauw vijf 86-41; schelvis één 176-164; schelvis twee 140-132; schelvis drie en vier 92-86; schol één 120; schol twee 126-116; schol drie 102; schol vier 80-67; koolvis één 92; koolvis twee 108-98; koolvis drie 110-102; koolvis vier 100-86; wijting twee 58; wijting drie 57-35; makreel twee 61; schar 57-27

De besommingen waren:  
IJM 207 en 209 f24.400; UK 23 en SCH 36 f9.800; UK 48 en 79 f5.900; 135 en 145 f5.900; 200 en 234 f6.080; 218 en 236 f10.600; VD 19 en 73 f 8.400; 20 en YE 25 f5.100; HD 16 f4.600; 94 f5.800; SCH 256 f11.400; UK 208 f5.700; WR 244 f2.700; IJM 47 f1.700; 57 f34.200.

Verder waren er twee kotters uit Goedereede vijf kotters uit Texel aan de markt. Deze zes schepen besomden samen 65 duizend gulden.

Aan de vrijdagmarkt van 16 december werd aangevoerd: 10.360 kg tong; 128 kisten tarbot en griet; 3.055 kisten kabeljauw; 9 kisten koolvis; 77 kisten schelvis; 376 kisten wijting; 512 kisten schol; 261 kisten schar en 128 kisten diversen.

Prijzen in guldens:  
Per 1 kg.: tarbot 19,60-17,49; grote tong 13,32-12,98; grootmiddel tong 14,00-13,52; kleinmiddel tong 10,81-10,56; tong één 9,01-8,74; tong twee 7,96-7,54.

Per 40 kg.: tarbot 554-200; griet 232-128; kabeljauw één 192-120; kabeljauw twee 192-114; kabeljauw drie 160-92; kabeljauw vier 122-80; kabeljauw vijf 80-40; koolvis twee 80; koolvis drie en vier 66; schelvis één 140; schelvis twee 134; schelvis

drie en vier 94-62; schol één 82-67; schol twee 86-72; schol drie 96-78; schol vier 94-69; wijting drie 63-33; schar 57-25; schar 57-25; tongschar 160-96; haai 67-36 horsmakreel 27-26; hammen met kop 160-110; krab 46-44; steenbolk 25-24.

De besommingen waren:  
VL 105 f10.690; KW 137 f14.780; 167 f15.820; 185 f10.740; 34 f1.430; 85 f16.970; 4 f5.750; WR 68 f22.590; UK 208 f5.890; IJM 11 f18.160; WR 244 f3.260. Spanvissers: IJM 207 en 209 f8.060; UK 23 en SCH 23 f9.900; UK 48 en 78 f7.600; 135 en 145 f 5.940; 200 en 234 (2.690); 218 en 236 f9.260; VD 19 en 73 f9.650; WR 136 en 226 f7.330. Verder waren er 1 Goedereedenaar en 11 Texelars present met een totaal besomming van f278.000.

Aan de maandagmarkt van 19 december werd aangevoerd: 23.273 kg tong; 275 kisten tarbot en griet; 3.952 kisten kabeljauw; 936 kisten koolvis; 170 kisten schelvis; 604 kisten wijting; 1.837 kisten schol; 341 kisten schar en 244 kisten diversen.

Prijzen in guldens:  
Per 1 kg.: tarbot 20,48-18,69; grote tong 13,68-12,61; grootmiddel tong 14,56-13,55; kleinmiddel tong 10,62-10,45; tong één 8,88-8,44; tong twee 7,49-7,19.

Per 40 kg.: haai 57-27; kleine kreeft 104-84; kuit 114-100; steenbolk 25-20; blanke koolvis 100-98; hammen zonder kop 230-210; hammen met kop 136-108; tarbot 611-207; griet 208-120; kabeljauw één 144-110; kabeljauw twee 160-110; kabeljauw drie 142-96; kabeljauw vier 102-78; kabeljauw vijf 84-34,40; koolvis één 114; koolvis twee 94-93; koolvis drie 94-88; koolvis vier 71-61; schelvis één 134; schelvis twee 106; schelvis drie 120-84; schelvis vier 63-59; schol één 76-60; schol twee 80-64; schol drie 80-70; schol vier 82-65; wijting drie 55-35,60; schar 44-20; tongschar 168-88.

De besommingen waren:  
KW 4 f2.900; 11 f28.700; 22 f 38.500; 24 f49.100; 25 f31.200; 29 f 22.800; 44 f20.700; 45 f26.700; 51 f 20.000; 55 f22.300; 85 f2.800; 88 f 30.300; 113 f23.800; 123 f83.800; 137 f4.000; 149 f19.300; 152 f10.300; 167 f2.500; 173 14.900; 175 f44.900; 189 f33.600; 206 f16.700; 214 f19.700; 221 f13.900; 226 f13.400; SCH 256 f8.100; WR 32 f28.800; 57 f32.200; IJM 20 f14.200; 44 f41.100; 115 f36.200. Twee spanvissers: UK 48 en 78 f 630 en IJM 207 en 209 f4.900.

## VAN MANNEN EN DE ZEE

Dit prachtig boekje, de geschiedenis weergevend van onze visserijvloot en zijn wederwaardigheden, van de hand van de heer Marcel Poppe, directeur-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, is verkrijgbaar tegen de prijs van 150 F, BTW inbegrepen, plus 10 F verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaal 30 Oostende.

En verder:

Te Oostende:  
Boekhandel Corman, Ad Buylstraat;  
Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat;  
Internationale Boekhandel, Opex;  
Standaard Boekhandel, Kapellestraat.

Te Zeebrugge:  
Hand in Hand;  
Mr Moens, Café Dolfijn, Vismijnstraat.

# REDERS

# LEEST UW VAKBLAD

## Visaanvoer te Den Helder

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
46.118 kg.	Tong	f 472.550,53	van f 14,57 tot f 7,18
12.612 kg.	Tarbot	f 90.625,46	van f 26,50 tot f 4,17
141.390 kg.	Schol	f 286.469,02	van f 2,56 tot f 0,83
155.105 kg.	Kabeljauw	f 246.083,32	van f 5,88 tot f 0,91
4.329 kg.	Griet	f 14.801,66	van f 4,31 tot f 2,43
7.100 kg.	Schar	f 7.610,92	van f 1,53 tot f 0,78
10.920 kg.	Wijting	f 9.972,74	van f 1,11 tot f 0,81
1.335 kg.	Lever/Kuit	f 1.387,38	van f 1,22 tot f 0,96
572 kg.	Tongschar	f 1.655,80	van f 3,68 tot f 2,01
610 kg.	Schelvis	f 1.253,13	van f 2,43 tot f 1,98
585 kg.	Haai	f 671,25	van f 1,66 tot f 0,71
249 kg.	Rog	f 233,50	van f 1,03 tot f 0,56
174 kg.	Inktvis	f 474,69	van f 2,81 tot f 2,64
370 kg.	Bot	f 210,25	van f 0,70 tot f 0,40
2.085 kg.	Steenbolk	f 1.298,39	van f 1,30 tot f 0,40
17 kg.	Diversen	f 37,40	

## 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.

