GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE
13 -01- 1978

het visserij blad

VRIJDAG 13 JANUARI 1978 — PRIJS 40 FR. — Nr. 1 — 45e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK
Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE
— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

A. LOWYCK & ZOON

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

★

HERSTELLINGEN — INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE

ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

— VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
— NIJVERHEID
— ALLERHANDE

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

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

REDERS LEEST UW VAKBLAD

van de Sande Breskens

Scheepswerf — Machinefabriek

— Service-onderdelenleverancier van „INDUSTRIE" dieselmotoren.
— Voor alle reparaties aan visserij-schepen, alle merken motoren en viswinches.
— Nieuwbouw, specialiteit garnalenkotters.
— Verbouwing van viskotters voor de pelagische en semi-pelagische visserij.
— Hydrauliek en pneumatiek.

Tel. 01172—1765
na 16.30 uur 1569—1590

(8073V)

het visserijblad

Vrijdag 13 januari 1978 - Nr. 1

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

VISSERIJMAATREGELEN IN 1978

WIE MAG VISSEN IN DE 12 MIJLSZONE ?

In de Hollandse Staatscourant van 30 december 1977 zijn de volgende ministeriële beschikkingen gepubliceerd.

1. Beschikkingen voorlopige regeling vangstbeperking tong en schol 1978;
2. Beschikking voorlopige regeling contingentering tong en schol Noordzee 1978.
3. Beschikking uitvoering EEG-quoteringsmaatregelen (haring) 1977-78.
4. Beschikking maaswijdte netten zeevisserij.
5. Beschikking visserij visserijzone, zeegebied en kustwateren.
6. Beschikking vangstbeperking tong en schol kustwateren 1978.

TONG EN SCHOL

De twee eerstgenoemde beschikkingen zijn door de minister van landbouw en visserij voorlopig getroffen in afwachting van door de EEG voor het jaar 1978 te treffen vangstbeperkende maatregelen voor tong en schol. De onder 6 genoemde beschikking strekt ertoe het reeds bestaande verbod voor de trawlvisserij op tong en schol in de kustwateren na 1 januari 1978 te continueren. Samengevat houden de drie beschikkingen het volgende in: Tot een nader bekend te maken tijdstip is de visserij op tong en schol in het Engels Kanaal, het Kanaal van Bristol en de Ierse Zee voor Hollandse vissersvaartuigen verboden. In de Noordzee mogen Nederlandse vissers per kalendermaand gezamenlijk niet meer vangen dan 765 ton tong en niet eer dan 2950 ton schol.

Aan de eigenaren van geregistreerde vissersvaartuigen, waarvoor ook in 1977 contingenten tong en schol waren vastgesteld, zijn inmiddels documenten toegezonden, waardoor zij gerechtigd zijn met hun vaartuig de tong- en schol-visserij in de Noordzee uit te oefenen en per maand met dat vaartuig niet meer dan het vastgestelde maandcontingent te vangen en aan te voeren. De maandcontingenten tong en schol zijn gelijk aan één twaalfde deel van de individuele jaarcontingenten tong en schol voor 1977.

Nadat de door de EEG aan Nederland toe te wijzen jaarquota voor tong en schol bekend zijn, zullen, na aftrek van de tot dat tijdstip totaal aangevoerde hoeveelheden tong en schol, opnieuw de individuele contingenten worden berekend voor het resterende deel van het jaar.

De trawlvisserij op tong en schol is in een zone van twaalf mijl langs de Belgische, Nederlandse, Duitse en Deense kust tot 56°30'NB, op de Waddenzee en in de zeegaten verboden voor vaartuigen van meer dan 50 BRT of met een vermogen van meer dan 300 PK.

HARING

In de onder 3 genoemde beschikking wordt uitvoerig gegeven aan het EEG-voorschrift die op 31 december 1977 bestaande vangstbeperkende maatregelen voor haring te verlengen tot 31 januari 1978.

Dit houdt het volgende in : Tot en met 31 januari 1978 is de haringvisserij verboden in de Noordzee (ICES-gebied IV), het Engels Kanaal (VIId en VIIe), het Bristol Kanaal (VIIf), een deel van de Keltische Zee (VIIgh), de Ierse Zee (VIIa) en in het gebied ten westen van Schotland (VIa), met inbegrip van het gedeelte van Donegalbaai ten zuiden van 54°30'NB en ten oosten van 10°WL.

In het Oostenlijk gedeelte van de Keltische Zee (VIIjk) mogen de vissers van de gezamenlijke EEG-lidstaten (uitgezonderd Ierland) 'n hoeveelheid haring vangen van niet meer dan 100 ton.

In het gebied ten Westen van Ierland (VIIbc, uitgezonderd Donegalbaai) mogen Nederlandse vissers een hoeveelheid haring vangen van 8300 ton.

Voor het vaststellen van genoemde hoeveelheden wordt rekening gehouden met de vangsten welke in de betrokken gebieden werden behaald in de periode van 1 januari 1977 tot en met 31 december 1977.

De bijvangst aan haring in de gebieden waar de haringvisserij verboden is bij de visserij op andere vissoorten mogen tijdens iedere reis niet meer bedragen dan 10 t.h. van het gewicht van de gevangen hoeveelheden sprot en 5 t.h. van het gewicht der gevangen hoeveelheden kever, zandspiering en andere soorten.

De Beschikking maaswijdte netten zeevisserij en de Beschikking visserij visserijzone, zeegebied en kustwateren zijn, evenals de overige beschikkingen gebaseerd op het Reglement voor de Zee- en kustvisserij 1977 en strekken ertoe de op 31 december 1977 geldende voorschriften, voor wat betreft de maaswijdte van netten, de visserij in de visserijzone, zeegebied en kustwateren, ok na die datum van kracht te doen zijn. Deze beschikkingen veroorzaken dan ook geen wezenlijke wijzigingen in de bestaande situatie.

ONS EINDEJAARSNUMMER KENDE EEN GROOT SUKSES

Van talrijke lezers ontvingen we een goede noot omtrent de prachtige inhoud van ons eindejaarsnummer, dat aan alle reders en industriëlen in Belgie en Holland werd toegestuurd.

Alhoewel de Belgische visserij onder de E.E.G.-landen van de Noordzee het kleinste landje is inzake omvang, toch mag gezegd dat inzake kwaliteit van onze vissers en hun voorlichting het tot de beste van Europa behoort.

Onze Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak, is de beste van Europa.

Ons onafhankelijk Visserijblad behoort tot deze welke ons wekelijks snel en goed voorlicht.

Lezers of belangstellenden welke ons eindejaarsnummer wensen te ontvangen kunnen dit steeds mits toezegging van het bedrag van 50 fr in postzegels, verzendingskosten inbegrepen.

Waar mag er op de Franse kust gevist worden ?

Het grootste gedeelte van onze kust- en middenslagreders is nu op de zuidelijke Noordzee en in het bijzonder op onze en de Franse kusten aangewezen om de visserij te bedrijven. Haring mag er niet meer gevist worden. Voor sprot is er een vergunning nodig ingevolge de sedert 25 jaar bestaande Belgische Franse Conventie en voor vis mag er in elk geval maar BUITEN de 3 mijlszone voor bepaalde categorieën van vissersvaartuigen gevist worden.

Wat tot heden niet is gebeurd, is vrijdag werkelijkheid geworden. Een Belgisch vissersvaartuig, de Z.38, hebbende een brutotonnemaat van 94, was op de gullenvisserij binnen de zesmijlzone.

Hij werd door een Franse kustwachter opgemerkt en opgeleid naar de haven van Duinkerke.

Reder schipper Alfred Vlietinck belde de verzekering Hulp in Nood op, die hem onmiddellijk aanraadde verbinding te zoeken met secretaris Wittevrongel van de Rederscentrale om zijn geval uiteen te zetten, daar het een feit is, dat er rond de visserij in Franse, Engelse en Belgische wateren zo'n verwarring heerst, dat niemand nog juist weet waar hij aan toe is.

Zaterdagmorgen begaf zich dan ook de secretaris van de Rederscentrale naar Duinkerke, waar bij de hoofdwaterschout aldaar bemiddelend werd opgetreden en tenslotte bekomen werd dat alleen de kuil van het visnet werd afgesneden en de Z.38, die een 200-tal bennen vis aan boord had, werd vrijgelaten zodat deze maandag ter Oostendse markt nog 463.000 F kon besommen.

Deze tegemoetkoming van de Franse Overheid pleit de schipper niet vrij, zodat de zaak eerstdaags voor een Franse rechtbank zijn beslag krijgt.

Dit feit beduidt ook dat dank zij deze tussenkomst en de «goodwill» van de Franse autoriteiten, de Z.38 er goedkoop vanaf kwam.

Maar het toont ook aan dat op gebied van mogen en niet mogen vissen in bepaalde zones, er een volledige verwarring bestaat, waarin de Belgische visserijdienst voor de toekomst welbepaalde richtlijnen zou dienen te geven, om te vermijden dat ook mensen die ter goeder trouw zijn en in die gebieden sedert jaren vissen, nog zouden opgeleid worden en het risico lopen zware boeten te krijgen.

Tussen de 0 en 6 mijl : vergunning noodzakelijk.

Het gebied tussen de 0 en 6 mijl wordt voorbehouden aan de zgn. kleinere vaartuigen. Nochtans moet men, wil men de sprot- en ijle haringvisserij in deze zone bedrijven, in het bezit zijn van een vergunning. De geinteresseerden moesten inmiddels hun aanvraag tot het bekomen van deze vergunning indienen bij het vaterschoutsambt die er de geldigheid van moesten nagaan.

Het aantal vergunningen was niet onbeperkt maar de schikkingen waren zó getroffen, dat zich daaromtrent geen problemen stelden.

De zone tussen de 0 en de 6 mijl werd onderverdeeld in twee gedeelten.

Het eerste gedeelte, nl. tussen de 0 en 3 mijl werd voorbehouden aan vaartuigen van maximum 35 B.T. of 250 P.K. In de zone tussen de 3 en 6 mijl mogen vaartui-

(vervolg biz. 2)

WAAR MAG ER OP DE FRANSE KUST GEVIST WORDEN ?

(Vervolg van blz. 1)

gen van max 60 B.T. of 400 P.K. vissen.

De «of» van «35 B.T. of 250 P.K.» wil zeggen dat een vaartuig van bv. 450 B.T. maar minder dan 250 P.K. (zie hoger) ook in aanmerking kan komen. Dezelfde opmerking geldt voor de categorie van «maximum 60 60 B.T. of 400 P.K.». Met andere woorden, als men onder één van beide maxima ligt, dan komt men in aanmerking.

BUITEN DE 6 MIJL

Alhoewel de Franse visserijzones 12 mijl bedragen, werd toch bekomen dat de grotere vaartuigen tot op 6 mijl de sprot- en ijle haringcampagne mochten bedrijven. Men moet daarvoor zelfs niet in het bezit zijn van een vergunning.

De reder, wiens vaartuig groter meet dan 60 B.T. of uitgerust is met een motor van meer dan 400 P.K. hoefde zich derhalve niet te verwonderen wanneer hij geen vergunning kreeg gewoon omdat hij er geen nodig had maar hij moest wèl buiten de 6 mijl van de Franse kust blijven.

Samengevat kan dus worden gezegd dat in de zone tussen de 0 en 6 mijl men over een vergunning moet beschikken en vanaf de 6 mijl een vergunning niet meer noodzakelijk is.

Daar de haringvisserij achteraf volledig verboden werd, spreekt het vanzelf dat wat toegelaten was voor haring en sprot, nu alleen voor sprot gold.

IN SPAN

De campagne waarover wij het hebben mocht in span worden gevoerd, maar met de bokken in geen geval binnen de 12 mijl gevist. Tussen 6 en 12 mijl mag de visserij met de planken uitgevoerd worden.

Maandag had dienaangaande een bespreking plaats waar omtrent de toelating tot vissen en de zones besproken werd.

Hopen we dat een nieuwe mededeling van onze maritieme autoriteiten deze week bepaalde richtlijnen zal geven in het belang van alle reders en vissers.

Schadegevallen aan vissersvaartuigen

Te Zeebrugge wou de Z.30 vooraleer te markten, aan de noordkant gaan verhalen. Het weder slecht zijnde kwam dit vaartuig bij gebrek aan behoorlijke plaats met zijn voorsteven in de bakboord achtersteven van de Z.574 terecht, waardoor deze een deuk kreeg boven de waterlijn.

Visplanken aan boord willende brengen, wou de Z.62 langs de kaai liggend het schip een halve scheepslengte vooruit brengen. Bij dit maneuver raakte hij de stuurboordreling van de O.285 die ingedrukt werd.

De Z.88 van Petrus Rammeloo neeft tijdens het maneuvreren om van tussen de Z.430 en de Z.533 te geraken, deze schepen vooruit geschoven, waardoor de Z.533 hard tegen de achtersteven van de Z.505 terecht kwam en schade berokkende.

De wanorde en daarenboven het gebrek aan plaats in die haven veroorzaken steeds maar schaden. Tijdens de storm van 3 januari brak de achterste tros van de Z.72 aan de werkhuizen SCAP te Oostende gemeerd liggende. Door een rukwind welke de Z.72 met kracht tegen de achtersteven van de Z.72, waardoor de rol die bevestigd is op de achtersteven en de plaats waar de rol is aangebracht zwaar beschadigd werd.

Tijdens de visserij is de O.303 vastgeslagen aan een wrak, waardoor de stuurboordgalg geplooid en gescheurd werd.

De Z.554 «Noordkaap» van Vantorre J en H. diende tengevolge van het slaan met de schroef op een onbekend voorwerp, opgesleept te worden door de Z.538 van Degroote Raymond. Na nazicht op de slip werd vastgesteld dat de schroef geen schade vertoonde, maar dat er wel iets haperde aan de keerkoppeling.

De Z.465 «Asdic» werd met motorschade op sleep genomen door de Z.564 «Poolster». Om de reis van de Z.564 niet te onderbreken, werd de sleep binnen de 60 mijl overgegeven aan de staatssleepboot, die het schip veilig te Oostende afmeerde.

DE WEERSVERWACHTINGEN VAN UKKEL

Als men de weersverwachtingen van Ukkel voor waarheidslievend moet nemen, dan is het er triestig mee gesteld.

Het is voor die reden dat onze vissers zich best op de Engelse of Scheveningse weerberichten afstemmen.

Vrijdag en zaterdag gaf Ukkel ons weerberichten voor de kust welke het tegenovergestelde waren van de werkelijkheid.

't Is niet te verwonderen dat men dus op Scheveningen of op de Engelse weerberichten afstemt. Onze radio, onze televisieberichten en weerberichten mogen gerust opgedoekt worden.

Ons land kan er slechts enkele miljarden mee besparen.

Radarreflector

- Goedgekeurd door de Belgische Zeevaartinspectie
- Eenvoudige installatie (gewicht 6,5 kg. – diameter 360 mm – totale hoogte 375 mm)
- Wordt afgeleverd ter plaatse, uit voorraad.

SPERRY MARINE SYSTEMS

Ankerrui 26-30
2000 ANTWERPEN
Tel. 33.14.33
31.52.26

(8691V)

HET IN DE GROND LOPEN VAN DE "IBIS" B.604

ENGELSE KAPITEIN TOTAAL VERANTWOORDELIJK GESTELD

Maandagvoormiddag kreeg de Engelse kapitein John Fleet, die het vissersvaartuig de B.604 op 13 november 1975 voor de haven van Zeebrugge in de grond liep, waarbij 5 vissers verdronken, het gerechtelijk deksel op de neus. We mogen duidelijk stellen dat hij geheel verantwoordelijk werd gesteld voor de ramp met de «Ibis». Het vonnis, uitgesproken door voorzitter Claeys werd omstandig gemotiveerd De Engelse kapitein werd daarbij tot een voorwaardelijke gevangenisstraf van 12 maand veroordeeld, een boete van 12 duizend frank en tot de gerechtskosten ten belope van 134.474 F.

Bij de «Bowstream» werden verscheidene hoofdfouten weerhouden en volgde de rechtbank de visie die hoofdwaterschout O. Vermeulen in deze zaak gemotiveerd had.

Als zware fouten werden onder meer weerhouden :

1) het buitenvaren in potdikke mist, waar alle andere vaartuigen in de haven binnen bleven. Dit was op zekere wijze een totale onverschilligheid aan de dag leggen ten overstaan van gebeurlijke aanvaringen.

2) het aanhouden van een, voor de omstandigheden, buitensporige snelheid in overtreding met de reglementen op de voorkoming tot aanvaringen op zee.

3) het niet houden van een doeltreffende uitkijk, vermits de kapitein en de stuurman en de matroos zich in de stuurhut bevonden. Wel werkte de radarinstallatie en was de navigatie van het Engels schip op de automatische stuurinrichting ingesteld, maar werd tevens verwaarloosd, de radar en de stuurinrichting in het oog te houden, zoniet hadde men wellicht de B.604 op het radarscherm kunnen waarnemen en door een laatste maneuver de aanvaring kunnen vermijden

Dit zijn volgens de rechtbank, zware nalatigheden, die een rechtstreeks verband houden met de aanvaring en waarvoor de Engelse kapitein verantwoordelijk gesteld wordt. Hierbij werd tevens de beschuldiging van onopzettelijke doodslag weerhouden samen met het niet verlenen van hulp aan in noodverkerenden. De kapitein wordt inderdaad verweten niets ondernomen te hebben om minstens te pogen het omgekanteld vaartuig bij middel van zijn boordkranen terug vlot te krijgen. Ook werd hem het verwijt toegestuurd de B.604 niet verankerd te hebben, of ten minste gepoogd te hebben het te verankeren om het zinken en minstens het afdrijven te beletten.

Dit vooral met het oog op het feit dat duidelijk geklop werd gehoord van uit het gekapseisde vaartuig en er dus nog leven aan boord was.

Anderzijds staat het vast, dat de bemanning van de B.60' de nodige maatregelen had genomen die door de weersomstandigheden voorgeschreven worden. Bij het licht van het vissersvaartuig werd inderdaad vastgesteld, dat de stuurinrichting op langzaam vooruit was ingeschakeld. Verder door het feit dat één man te water kwam, is het bijna zeker, dat deze man op de uitkijk stond. De rechtbank aanvaardde dus dat het vissersvaartuig de nodige voorzichtigheid in acht had genomen en werkelijk verrast werd door het snelle opdoemen van de Bowstream. Oo het verhaaltje van de verdediging alsof de B.604 reeds door een ander vaartuig zou overgevaren zijn geweest en de Bowstream dus in feite een reeds een gekapseisd vaartuig had overvaren, werd niet weerhouden. Daartegenover stond inderdaad dat verscheidene bemanningsleden van het Engels vaartuig verklaarden een wit licht te hebben gezien gaande van stuurboord naar bakboord, hetzij van Oost naar West, wat een duidelijk bewijs was, dat de B.604 nog rechtop vaarde.

DE BURGERLIJKE PARTIJEN

Ook de instelling van de burgerlijke partijen voor de slachtoffers en voor de Staat, alsook de verzekering, werd door de rechtbank aanvaard. Voorlopig werd aan de naastbestaanden van de slachtoffers 5.000 F toegekend waarna later over de totale vordering doorde rechtbank zal beslist worden, ten ware intussen een overeenkomst tussen de partijen zou tot stand gekomen zijn. De Staat kreeg de kosten van de berging van de B.604 ten belope van 5.574.600 F ten laste van de Engelse kapitein, toegekend.

Het is zeer waarschijnlijk dat de zaak een vervolg zal krijgen voor het Hof van Beroep te Gent, omdat de Engelse kapitein, voor wie de rederij en bij uitbreiding de verzekeringsmaatschappij, verantwoordelijk is, totaal verantwoordelijk werd gesteld en veroordeeld. De veroordeelde partij heeft tien dagen om beroep aan te tekenen, zoniet heeft het vonnis kracht van wet.

Na het definitief worden van het vonnis zal dan waarschijnlijk nog een gerechterlijk schuifje volgen waarbij de verzekeringsmaatschappij van de B.604 de verantwoordelijken van de Bowstream voor de rechtbank in vrijwaring zal roepen voor de sommen die uitbetaald werden voor het totaal verlies van de B.604, zodat we gerust kunnen verklaren dat deze zaak nog niet ten einde is.

BRANDSTOFPRIJZEN OPNIEUW VERLAAGD

De dollar blijft in talrijke aangelegenheden «perten» spelen en bijzonderlijk in de brandstofprijzen.

Deze week zijn deze opnieuw verlaagd zodat de prijzen sedert maandag in voege, de volgende zijn .

DE PRIJS WAS :			EN IS SEDERT MAANDAG	
ESSENCE vanaf 10-1-78				
Gewoon	13.34	15.47	13,78	15,28
Vanaf 9-1-1978 diesel	8.09	9.38	13,43	15,58
GASOLIE STAD				
Super	13,62	15,80	8,—	9,2.
Vanaf 9-1-1978	4,86	5,15	4,77	5,06
LICHTE FUEL				
Vanaf 9-1-1978	4,80	5.09	4,71	4,99

WERKEN IN JACHTHAVEN

Aan de ingang van het nieuwe jachtdok op de rechteroever van de havengeul, te Nieuwpoort, begint een serie werken die het bouwen van een stroombreker en het plaatsen van aanlegvlotters tot doel hebben.

De stroomonderbreker zal ruim 80 m lang zijn en wordt aangelegd langs een opwaarts bestaande krib op de rechteroever. Tevens zullen er 5 aanlegvlotters geplaatst worden aan de bestaande stalen stroombreker, aan de kant van de meervlotters, met de bijhorende geleidingsbuizen

Bovendien zal er een nieuwe geleidingsbuis aangebracht worden nabij de bestaande scheepshelling. De werken moeten voltooid zijn tegen 16 oktober 1978. De kostprijs wordt geraamd op 12 miljoen F ten laste van het bestuur der Waterwegen van het Ministerie van Openbare Werken.

Men zou waarlijk moeten beginnen geloven dat ministers en staatsambtenaren eigenaars zijn van een yacht, ten ware oud-minister Louis Major, die ook over een prachtig yacht beschikt, nog zijn invloed kan doen gelden en de syndikaten onder de mom van de werkverschaffing al die uitgaven voor de verbetering der yachthavens kunnen klaarspelen.

Voor de yachthavens wordt er veel gemakkelijker geld gevonden dan voor de visserij.

Als men ziet op welke ellendige wijze de Zeebrugse vissers in hun vissershaven geschoteld liggen en hoe er dagelijks daardoor stoffelijke schaden opgelopen worden, dan kan men in elk geval niet zeggen, dat zij voor hun beroepsbezigheden veel bekomen.

Vis aanvoeren is nochtans deviezen aan het land bezorgen.

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 000-0413987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 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.

DE WANORDE IN DE ZEEBRUGSE VISSERSHAVEN

Dat de vissershaven van Zeebrugge op een ellendige manier geleid wordt, waar er in de laatste jaren op gebied van orde er een echte anarchie heerst, hoeft niet meer gezegd. Schepen worden er losgegooid. De vaartuigen weten zich niet meer waar te leggen en zowel yachten en de schepen van Decloedt hebben er vrij spele.

De vissersvloot is er nochtans van talrijke eenheden aangegroeid en veel zorgzame reders durven er niet meer gaan liggen.

De huidige direkteur (?) van de vismijn, als men dat een direkteur mag noemen, heeft niet het minste gezag en een groter anarchie dan daar heerst er niet.

Daar bestaat nog wel een vissershavencommissie op papier, maar niemand wordt geraadpleegd en war ook de rederscentrale Oostkust nog een stukje papier is, waaraan de reders MILJOENEN betalen, maar er niet het minste nut of organisatie in huist.

Ondertussen hopen de schadegevallen zich op en laat men maar begaan.

Moet men dan verwonderd zijn dat veel reders opnieuw de steven wenden naar Oostende ?

TRAGISCHE DRAMATISCHE VERWARRING

MET BEMANNING VERGAAN FRANS VAARTUIG NADERHAND VERKEERD ALS GERED GEMELD

De eindejaarsfeesten hebben aan vele families uit de Franse vissershaven Audierne, onvoorstelbare tragedie met zich gebracht. Een leven in spanning, beurtelings in angst en hoop, berichten over vermissing van het vaartuig, over vergeefse opzoekingen en dan het vals bericht dat het vaartuig op weg was naar de thuishaven om 24 uur later te moeten vernemen, dat men verward had met een ander vaartuig en de „Gilles et Michel" met 6 man aan boord werkelijk, samen met de bemanning als totaal verloren diende beschouwd. Kan men zich een erger tragedie indenken ? Kan men het zich voorstellen, hoe die families tussen hoop en schrijnend leed weg en weer geslingerd werden en sommigen dan nog maar terug bleven hopen op misschien een nieuwe verwarring en vergissing ? Wenende familieleden, gelukkige mensen verlost van hun drukkend en schrijnend leed om er dan weer totaal in ondergedompeld te worden. Men moet het zich maar eens zelf voorstellen.

DE FEITEN

Op 24 december in de morgen werd alarm gegeven door een Frans vissersvaartuig, dat men te vergeefs de ganse nacht getracht heeft in verbinding te komen met de „Gilles et Michel". Gezien beide schippers voorheen regelmatig met elkaar in kontakt waren, wordt door de verontruste schipper van de „Corse" het alarm gegeven en worden de opsporingen ingezet.

Het is de kustwacht van Milford die deze aktie koördineert.

Vele bretoense vaartuigen die in dit gebied vissende waren, staken het vissen en gaan op zoek naar mogelijke overlevenden.

Ten allen kant houdt men onderling verbinding met elkaar tot op 25 december te 14u.36 de reddingsdienst uit Shanon in Ierland de melding vrij geeft, dat de „Gilles et Michel" op de Zuidkust van Ierland vastgelopen was, maar zich op eigen middelen losgevaren heeft en Cross-Haven heeft kunnen bereiken.

Even na 15 uur wordt dit bericht bevestigd door de kustwacht van St.-Ann die seint : vaartuig geïdentificeerd, bemanning in veiligheid. Hierop wordt dan het bevel gegeven om alle opzoekingen te staken en keren vooral de Bretoense vissersvaartuigen met verlichting en toch nog beklemd en ongerust naar hun visserij terug.

Het Franse opvang- en uitzendingsstation van Etel kreeg intussen konfirmatie van de Franse konsulaire agent in Ierland, maar verontrust door het verder uitblijven nieuws, werd in de loop van de avond aan de reddingsdienst van Shannon in Ierland nogmaals konfirmatie gevraagd, waar men antwoordde dat de „Gilles et Michel" naar Frankrijk afgevaren was. Hierop werd door de Franse radio een ganse nacht tevergeefs verzocht kontakt op te nemen met het vaartuig, zodat er opnieuw in deze middens een zekere ongerustheid opdook. Ondertussen vernam men in Frankrijk en meer bepaald in Douarnenez dat een Frans vaartuig de „Chevalier-du-Ciel" zich had vastgelopen nabij Cork in Ierland en bracht men dit feit in verband met een mogelijke verwarring tussen beide vaartuigen. Rond 14 uur maandag 26 december werd de reddingsdienst Shannon op de hoogte gebracht van een mogelijke verwarring tussen beide schepen. Slechts één uur later, antwoordde men, dat de getuige van het vastlopen van het Franse schip wellicht gedacht had met het vermiste vaartuig te doen gehad te hebben. Nog één uur later worden de opsporingen naar het vermist vaartuig terug ingezet, terwijl 's avonds de Franse konsul uit Waterford bevestigt, dat het om een zeer tragische vergissing gaat tussen beide Franse vaartuigen !

We herhalen, hoe moet dit nieuwe nieuws aangekomen zijn bij de familieleden. Het is meer dan verschrikkelijk. Het is een foltering, na een eerder gelukkige Kerstdag !

Niettegenstaande diegenen die aan de oorzaak van de vergissing liggen, dit niet gewild hebben en zich zelf wel verwijten zullen gemaakt hebben, mogen dergelijke feiten zich niet voordoen. De reddingsdienst van Shannon had het door een getuige gemeld voorval van een Frans vissersvaartuig dat vastgelopen was, nader moeten laten vaststellen. Beide namen, alhoewel verschillend, gelijken toch in uitspraak op elkaar, vooral voor mensen die de taal niet zo bijzonder machtig zijn : „Gilles et Michel", „Chevalier-du-Ciel" !

Naderhand, na ontleding der berichten, heeft men dan verscheidene onwaarschijnlijkheden ontdekt, vooral dan de algemene opvatting van de Bretoense vissers die het kwasi voor moeilijk, zoniet onmogelijk aanzagen dat de „Gilles et Michel" binst de nacht, zonder voorstelbare redenen, 90 mijl ver in het slechte weder zou kunnen opgestoomd zijn naar Ierland, hetgeen bij mooi weder reeds 10 uur malen veronderstelt. Verder was het vaartuig op het laatst van zijn vangst en had het zich voorgesteld woensdag te markten in Audierne. Men kon maar gissen waarom het vaartuig naar Ierland moest ! Anderzijds zou dit vaartuig, bij gebeurlijk uitvallen van zijn ontvangst- en zendpost, een ander vaartuig in de nabijheid vervoegd hebben.

BESLUIT

Alhoewel de initiale fout bij de eerste getuige ligt, had toch de reddingspost van Shannon iemand moeten ter plaatse sturen of laten sturen voor de definitieve vaststelling. Anderzijds hadden de officiële instanties eveneens de omstandigheden beter moeten ontleden zoals de eenvoudige visser dit deed. Dan had men zich waarschijnlijk onmiddellijk gekonfronteerd gevoeld met de kwasi onmogelijkheid van het afstandsverschil tussen Cork en het opgegeven visgebied van de „Gilles et Michel". Drama's liggen nu eens in zee, maar folteringen zoals de families ondergingen, namelijk hen tweemaal na elkaar in een onnoemelijk en hopeloos verdriet storten, zijn toch te vermijden en onmenselijk. Het is een les die jammer genoeg terug moet geboren worden uit het leed van vele vissersfamilies.

Studie van Meester Raoul ROEGIERS,
Gerechtsdeurwaarder te VEURNE, Lindendreef, 10

— o —

GEMEENTE NIEUWPOORT

Uit oorzaak van faillissement

OPENBARE VERKOPING van

MACHINES VOOR VISDROGERIJEN GARAGEMATERIALEN - BUREELBENODIGDHEDEN

Ten verzoeke van Meester Jan LLONES, advokaat te OOSTDUINKERKE, Leopold II laan, 239, en Meester Frank VAN ACKER, advokaat te KOKSIJDE, Wallecanlaan, 32, in hun hoedanigheid van curatoren van de faling van de N.V. NOORDZEE met zetel te NIEUWPOORT, Watersportbaan, Noorderhavenoever, hiertoe aangesteld bij vonnis van de rechtbank van Koophandel te Veurne dd. 31.8.1977, zal er door het ambt van gerechtsdeurwaarder Raoul ROEGIERS voornoemd, overgegaan worden tot de openbare verkoping op :

ZATERDAG 14 JANUARI 1978
te 14 uur in de namiddag

aan de Noorderhavenoever te NIEUWPOORT,
gebouw N.V. NOORDZEE, van :

Visserijmaterialen : plastic visbakken — visbakken in isimo — bassins in polyester — kartonnen visverpakkingen — geplastificeerde jutezakken — weegschalen Servo — grote weegschaal 2 m. × 2 m. — rieken — haken — schoppen — zakkennaaimachine FISCHBEIN C...

Garagematerialen : ijzersnijder op voet — schroefdraadtrekkers — werkbanken — schroevendraaiers — sleutels — vijlen — hamers — olien SAE — oplosmiddelen Thermokem — poetsmiddel National — sanitairreiniger Nubowl...

Elektriciteitsonderdelen : schakelaars — zekeringen — stopkontakten — condensatoren — hoogspanningskabine — elektriciteitsdraden...

Heftruck Clarck — handheftruck COOLIC — Clarck Balkancar...

BEZICHTIGING : zaterdag 14 januari 1978 vanaf 10 uur tot 12 uur.

ZATERDAG 21 JANUARI 1978
te 14 uur in de namiddag

Machines voor visverwerking :

- — haringsnijmachine BAADER 33 — bouwjaar 1974
- — ontzoutingsmachine
- — vissnijmachines
- — inpakpersen hydraulisch
- — inpakmachine SIEBECK STAR AUTOMATIC
- — inpakmachine FRAN PACK (plasticverpakkingen)
- — dubbele inpackpersen
- — koelinstallatie : koelgroep + compressoren + ventilatoren
- — transportbanden en kettingen, batterijladers Westinghouse
- — Thermoblok ELBOMA 2.000.000 cal/H met brander MAT
- — warmeluchtblazers CIAT - citernes - enz.

Bureelbenodigdheden : metalen burelen en kasten — elektrische schrijfmachine Triumph Elecktric 51F — elektrische rekenmachine Precisia — fotocopieermachine 3M type 151 — daktylotafeltjes — stoelen — verschroomde tafels en stoelen...

Kontante betaling — gewone voorwaarden.

BEZICHTIGING : zaterdag 21 januari 1978 vanaf 10 uur tot 12 uur.

(8136V)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

DE OPBRENGSTEN IN DE VISMIJNEN

O.202 « PELAGUS » ANDERMAAL MET HOOGSTE OPBRENGST VAN OOSTENDSE VLOOT

Net zoals vorig jaar is de diepzeetreiler O.202 Pelagus van de rederij „Massabielle" uit Oostende er in geslaagd de hoogste omzet van het jaar te boeken in de Oostendse vismijn. De omzet beliep 22 miljoen 274.149 fr. en dat is op weinig na ongeveer drie miljoen meer dan de O.317 „Belgian Lady" van de NV Noordzeevisserij. Op de derde plaats komt de O.216 „Henri-Jeanine" van de rederij Pintelon met 18 miljoen 355 858 fr. Wie normaal bij de top had moeten komen is de O.81 „John" van de Rederij „De Zeester", de grootste eenheid van onze vloot, maar dit vaartuig heeft ingevolge een zware averij gedurende drie maanden in de thuishaven moeten blijven waardoor zo'n vier en misschien wel vijf reizen verloren gingen. Spijtig.

Onderstaand de verdere uitslagen :

Oostendse treilers :

O. 26	7.266.290
O. 33	15.840.087
O. 35	5.659.627
	443.903
O. 37	4.086.739
O. 66	6.678.933
O. 81	18.023.763
O. 82	3.700.840
	440.844
O. 83	3.504.569
	602.911
O. 94	555.190
O.114	8.768.059
O.118	6.254.871
O.120	99.502
O.123	9.915.109
O.127	9.985.366
O.128	7.292.966
O.129	13.735.124
O.134	6.633.957
O.135	8.768.505
O.141	8.599.199
O.180	8.898.688
O.181	8.766.994
O.182	310.916
O.186	3.384.693
O.198	8.291.051
O.202	22.274.149
O.206	8.247.366
O.216	18.355.858
O.229	7.210.597
O.232	7.878.064
O.236	15.385.871
O.239	5.693.504
O.243	10.393.925
O.254	3.343.156
O.274	9.425.074
O.275	7.776.424
O.279	9.598.454
O.282	9.315.937
O.285	9.102.860
O.303	9.942.538
O.306	9.137.344
O.309	8.860.387
O.316	10.435.706
O.317	19.280.068
O.318	16.705.993
O.334	16.836.399
O.369	1.368.103
	6.430.340

Nieuwpoortse vaartuigen :

N. 3	3.500.789
N. 15	3.755.347
N. 40	6.000.075
N. 41	89.48.632
N. 45	6.854.036
N.172	463.615
N.408	3.333.604
N.579	1.772.400
N.700	29.552
N.705	8.774.128
N.706	9.664.486
N.708	8.393.835
N.709	9.513.009
N.715	613.089
N.719	6.555.267
N.720	3.560.638
N.723	800.463
N.736	5.642.248
N.752	11.488.370

Zeebrugse vaartuigen :

Z. 14	238.860
Z. 27	520.431
Z. 34	9.574.231
Z. 38	4.995.039
Z. 62	5.866.205
Z. 72	623.182
Z. 88	48.387
Z. 99	899.893
Z.183	946.112
Z.209	8.107.615
Z.509	8.170.615
Z.400	83.574
Z.465	493.343
Z.483	502.117
Z.484	868.838
Z.499	12.230.075
Z.502	10.477.272
Z.518	236.709
Z.526	583.465
Z.571	79.304
Z.583	1.127.161
Z.597	6.790.731
Z.709	18.741
Z.474	30.137
Z.494	15.215
Z.548	23.650

Vreemde vaartuigen :

	5.014.110

AANVOER EN VERKOOPCIJFERS VAN DE STEDELIJKE VISMIJN NIEUWPOORT

Het jaar 1977 is voor ons het jaar geweest, dat buiten verwachting een hoger verkoopcijfers heeft gegeven, en dat werkelijk een recordjaar is geworden.

Het totaal verkoopcijfer is : 70.510.213 F (waar 1976 ons 65.671.948 F gaf).

Onderstaande tabellen geven ons aanstonds een kijk op de aangevoerde soorten (kg) en hun verkoopwaarden.

kg

	1976	1977		
Bodemvis	1.503.559 kg	1.975.318 kg	: meer	471.759 kg
Garnaal	68.437 kg	32.961 kg	: min	35.476 kg
Haring	45.432 kg	500 kg	: min	44.932 kg
	1.617.428 kg	2.008.779 kg	: meer	391.351 kg

Opbrengst per soort : Fr.

	1976	1977		
Bodemvis :	61.517.603 F	67.148.098 F	: meer	5.630.495 F
Garnaal	3.580.556 F	3.353.415 F	: min	227.141 F
Haring	573.789 F	8.700 F	: min	565.089 F
	65.671.948 F	70.510.213 F	: meer	4.838.265 F

Gemiddelde prijzen van de bodemvis berekenen heeft geen zin, daar de verschillende soorten, zoals tarbot, tong, tegenover gewone vis, schol, wijting, een te groot verschil in prijs kennen.

Voor wat de garnaal betreft, is het jaar 1977 een «mager» garnaaljaar geweest, dit niet alleenlijk voor gans onze kust, maar ook op de Nederlandse kust werd weinig garnaal gevangen, in vergelijking met andere jaren.

Onze enkele overblijvende garnaalbootjes (4) brachten samen, na 371 vangsten 32..961 kg garnaal binnen, dit voor 3.358.415 F. De gemiddelde prijs was dan ook 101,73 F de kg. Het vorige jaar, 1976, gaf na 426 vangsten 68.437 kg die een opbrengst boekten van 3.580.556 F of een gemiddelde van 52,32 F.

De volgende inkomsten konden geboekt worden, rekening houdende met de BIJKOMENDE SPELINGEN :

— Mijnrechten : 3 pct op 70.510.213 F	2.122.442 F
— Van Zwertvaegher Arthur : voor zijn boekingen en uitbetalingen.	
— Op berekenen van bennen 3 pct op 163.225 F	4.912 F
— Op berekenen van lossers : 3 pct op 860.968 F	25.846 F
— Op berekenen van zout : 3 pct op 5.384 F	164 F
— Ontvangsten gebruik van de loskraantjes, volgens vastgesteld tarief	56.780 F
— De koperskaarten brachten op : (aan 500 F x 112)	56.000 F
(Van Cordenier Leopold, bennenverhuurder en vislossersbaas : zijn berekeningen worden in de Kredietbank uitgevoerd)	
— Verhuring van de pakhuizen en visafvalmagazijnen :	
Oud gedeelte vismijn	
— 3 kleine pakhuizen à 4.400 F per jaar	13.200 F
— 8 grotere pakhuizen à 8.250 F per jaar	66.000 F
— 1 pakhuis (Nr 5) 10.000 F per jaar	10.000 F
Nieuw gedeelte vismijn :	
— Pakhuizen nr 13 en nr 17 : à 25.000 F per jaar	50.000 F
— Pakhuis nr 14	23.000 F
— Pakhuis nr 15	22.000 F
— pakhuis nr 16 (ontruimd door technische dienst en 1 maand verhuurd)	1.625 F
Bergplaatsen voor verhuurders van bennen : 8.250 F x 2	16.500 F
Huurgeld van de gebruikers van visafvalmagazijn	11.250 F
TOTAAL	2.479.719 F

HAVENRECHTEN

De havenbeweging, op handelsgebied, gaf voor 1977 het laagste peil en dit voor de naoorlogse periode. Slechts één kustvaarder kwam een lading bonen lossen, twee binnenvaartschepen losten kolen, terwijl twee binnenvaartschepen slechts op doortocht waren.

Met de twee lijnvissersvaartuigen, en de twee mazoutbootjes kregen we een ontvangst havenrechten van 10.513 F.

De elektrische schakelkasten langs de haven (bij de kielbank Lange Brug, vóór het douanebureel, en bij de kielrooster havengeul) werden 69 maal gebruikt, dit voor herstellingen aan vissersvaartuigen en yachten. Dit gaf een ontvangst van 10.223 F.

xxx

VLOOTEVOLUTIE

In het jaar 1977 werden twee vaartuigen gesloopt : de N.762 van Vercoutter Raphael en de N.498 van Calcoen Maurice. Twee andere reders

(Vervolg blz. 6)

(Vervolg van blz. 5)

hebben hun vaartuigen ook stil gelegd en wachten op de sloopremie de N.345 van August en Jaak Legein, en de N.715 van Depotter Maurice.

De N.765 van Vercoutter Raphael en Michel, ligt reeds geruime tijd stil, zou verkocht worden voor ombouw «woonschuit», maar is nog niet geschrapt uit de vloot.

De Nieuwpoortse vissersvloot heeft de laatste jaren een vermindering ondergaan wat het aantal eenheden betreft, en spijtig genoeg aan nieuwbouw wordt niet gedaan.

Zijn de nieuwbouwprijzen voor een vaartuig nu zo hoog in vergelijking met de opbrengsten, dat het niet haalbaar is een nieuwe vaartuig af te winnen ? Zijn het de menigvuldige beperkingen die de visser boven het hoofd krijgt, kwestie van quotaregeling op die en die vissoorten ? Zijn het de uitbreiding van de territoriale waters, waarmede Engeland en andere landen dreigen ? Is het de vergroting van de netmazen van 7 a 9 cm die in de lucht hangt ? Zijn het de aanlokkelijke jobs aan wal, of aan de staatsdiensten die zwaar beginnen door te wegen ? Zoveel vragen, waar elk een ander antwoord op heeft, en waar alleen de tijd een antwoord zal op geven.

Op 31 december 1977 hadden we nog 31 schepen in onze Nieuwpoortse vloot.

1977 JAARBESOMMINGEN VAN DE VAARTUIGEN VANGSTEN IN NIEUWPOORT VERKOCHT

N.1	1.590.575 F	N.708	115.540 F
N.3	3.043.751 F	N.709	228.172 F
N.15	6.412.405 F	N.715	2.438.136 F
N.40	349.380 F	N.719	182.612 F
N.41	353.860 F	N.720	1.347.986 F
N.45	1.143.543 F	N.723	5.496.761 F
N.106	599.027 F	N.738	4.127.626 F
N.172	4.105.344 F	N.761	3.866.580 F
N.345	3.756.022 F	N.782	1.595.006 F
N.346	3.871.427 F	N.788	2.769.899 F
N.349	1.366.507 F	Z.11	16.680 F
N.408	1.493.809 F	Z.12	806.006 F
N.470	4.046.908 F	Z.16	241.976 F
N.498	476.284 F	Z.400	45.312 F
N.579	6.254.723 F	Z.505	422.889 F
N.590	4.420.142 F	ARM.44	271.633 F
N.700	2.761.262 F	Schallier	
N.705	180.985 F	Jan	311.445 F
			70.510.213 F

Olie- en gaspijpleidingen en de visserij

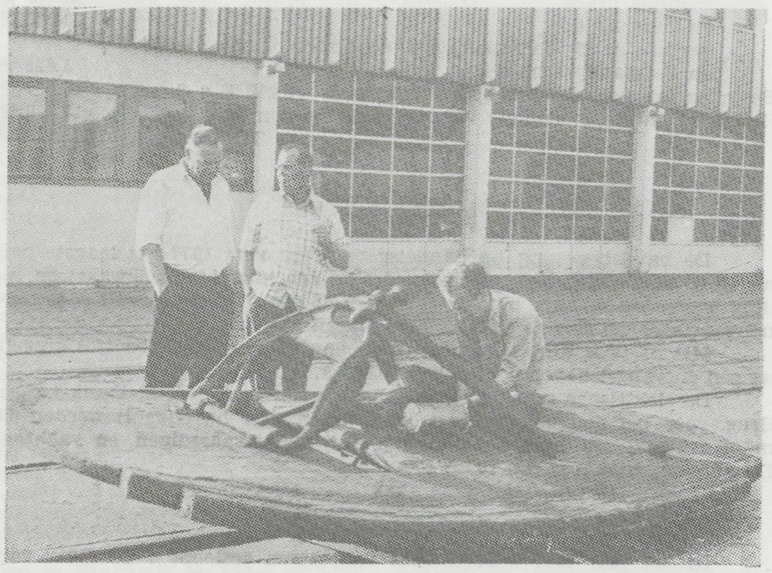
door Dr. S. J. de Groot, Ing. A. A. J. Mulder en Ing. A. Verbaan, Rijksinstituut voor Visserijonderzoek, IJmuiden

De laatste drie jaar heeft het inzicht veld gewonnen dat er wel terdege een wisselwerking is tussen de visserij en de olie en gaswinning.

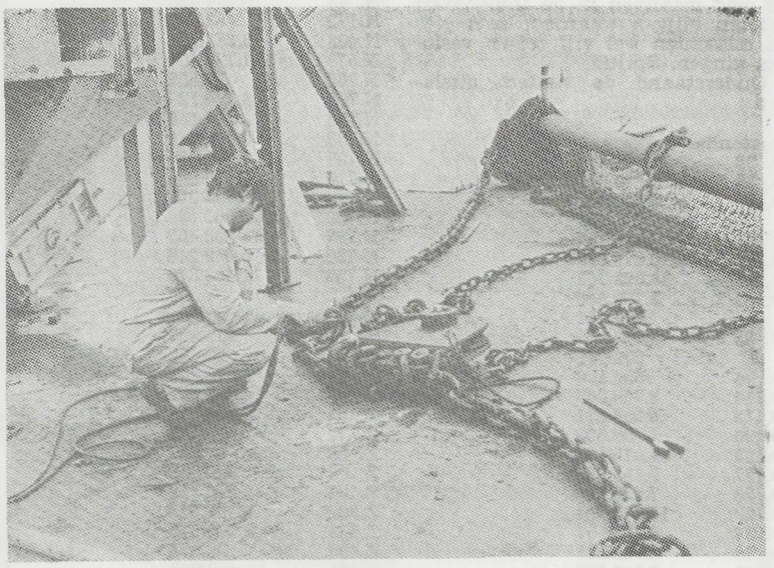
In de begin zeventiger jaren was er nog weinig kennis bijeengebracht om de gevolgen van deze wisselwerking volledig te kunnen beoordelen. In dit artikel zal alleen een onderdeel van het bovengenoemde verband worden behandeld, en wel de verhouding vistuig - pijpleiding.

Op grond van bestaande voorschriften, zoals omschreven in de mijnwetgeving en de daaruit voortvloeiende richtlijnen, kan men zeggen dat dit probleem er in principe niet kan zijn. Immers, wanneer de pijpleiding bedekt is met een voldoende hoeveelheid bodemmateriaal (2 m. onder de bodem), in de zuidelijke Noordzee meestal zand, dan zal de visserij er geen enkele hinder van ondervinden. Deze treedt alleen op in legfase van het pijpleidingen net.

Het eerste onderzoek van de gas en olie verwerkende industrie concentreerde zich er dan ook alleen op de pijpleiding, en vooral die voor gastransport, voldoende zwaar te maken, zodat het drijfvermogen werd opgeheven. Een mengsel van beton met ijzererts werd door de coating-industrie als een mantel rondom de pijpleiding aangebracht. Tegende harde klappen van het vistuig waren deze mantels nauwelijks bestand. Er werden proeven uitgevoerd waaruit moest blijken, dat als een gewicht met een bepaalde snelheid een 20-40 maal achtereen tegen éénzelfde plek op een pijp sloeg, de mantel er dan pas afbrokkelde. Om de coating nog sterker te maken brachten sommige bedrijven een extra wapening van kippegaas aan in het beton. Het was in deze fase dat slechts heel weinigen binnen de visserij er niet van overtuigd waren



Het klaarmaken van een russisch-noors ovaal trawlbord voor de proeven te Noorwegen. Let op scherpe hoeken die de pijpleidingen ernstig beschadigen.



Het klaarmaken van de boomkor met 6 wekkers voor de proeven te Noorwegen.

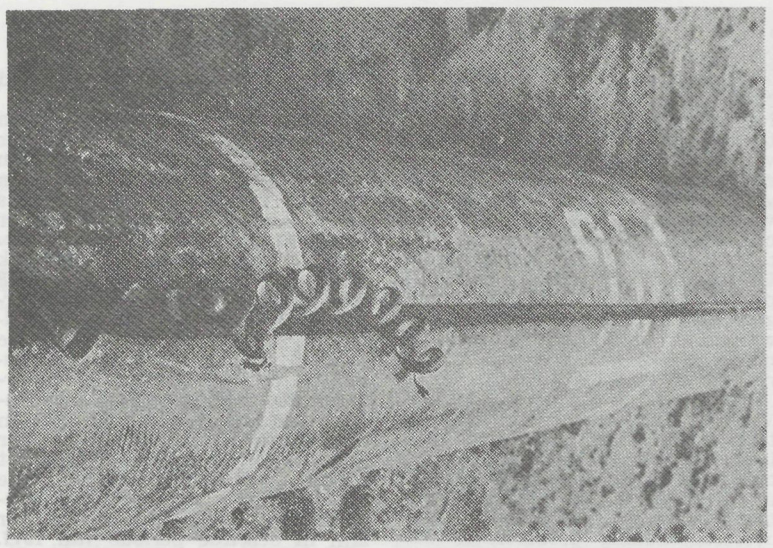
dat alles nu in orde was. Het bleek echter al spoedig dat het ingraven van de pijpleidingen én het houden van deze leidingen op de voorgeschreven ingraafdiepte problemen met zich meebrachten. De vereiste diepte van 2 meter zoals deze is voorgeschreven in de wetgeving, is met de huidige ingraafapparatuur nauwelijks te verwezenlijken in de bodem van de zuidelijke Noordzee.

Pijpleidingen kwamen gedeeltelijk bloot te liggen en ook traden er soms op kleine stukken vrije overspanningen op, door ontgronding, te weten het wegspoelen van zand onder de leiding. Reden voor dit vrijkomen moet gezocht worden in een samenbundeling van allerlei nadelige factoren, zoals bijvoorbeeld beschadigingen van de betonnen mantel tijdens het leggen van de leiding, de invloed van zeegang op de bodem tijdens stormen, en mogelijk het zandtransport veroorzaakt door stroming. Vissers constateerden regelmatig dat niet alles in orde was, daar zij zo nu en dan brokken betonmantel van leidingen opviste. Volgens de offshore industrie was het echter niet te verwachten dat met name de boomkorvistuigen in staat zouden zijn beton los te slaan van de pijpleidingen.

Toch begon de twijfel op te komen, zowel bij de industrie als bij het visserijonderzoek. De eerste begon de betonnen mantels aanzienlijk te verbeteren, de dichtheid van het beton werd opgevoerd, zware gazen netwerken en stalen naalden werden in het beton aangebracht. De mantel werd nu niet slechts toegepast om de leiding voldoende zwaarte te verschaffen, doch tevens als een extra beveiliging tegen grote belastingen. De kwaliteit van het staal bleef uiteraard van het eerste belang.

(Vervolg blz. 7)

(Vervolg van blz. 6)



Het langs de pijp glijden van de trawlborden, vernietigt de polyethyleen bekleding van een gaspijpleiding over grote afstanden. Het water komt nu onder de mantel, anti-roest bescherming is nu niet meer aktief.

Om de wisselwerking vistuig-pijpleiding nader te onderzoeken werd, in 1973, te Noorwegen een onderzoek begonnen in het kader van een zeer omvangrijk onderzoek om meer kennis te verwerven van de winning van olie en gas uit zee. Om de kosten voor de Noorse regering te verminderen werden de industrie en andere landen uitgenodigd hieraan deel te nemen. Het was naast Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk dat hieraan deel nam. De beide visserijinstituten, voor Engeland dat te Lowestoft en voor Schotland te Aberdeen, werden ingeschakeld. In 1975 kwam het RIVO achter het bestaan van deze onderzoekingen en ook van de mogelijkheid om deelgenoot te worden van het reeds gedane onderzoek. De Directie Noordzee van de Rijkswaterstaat kocht de bijeengebrachte gegevens en resultaten en gezamenlijk werd toegetreden tot een vervolg onderzoek van dit internationale team. Als uitvoerder van dit onderzoek treedt op het Vassdrags-og Havnelaboratoriet (VHL) verbonden oon de Noorse Technische Hogeschool te Trondheim. Dit laboratorium is vergelijkbaar met het Waterloopkundig Laboratorium te Delft. Het staat onder leiding van Dr. H. Berge en Prof. Dr. T. Carstens. Een stuurcommissie samengesteld door de sponsors, begeleidt het onderzoek in nauwe samenwerking met het VHL.

Het vervolgonderzoek behelsde een voortzetting van de veldproeven genomen in het kader van het eerste onderzoek in de Bjugnfjorden, een zij-fjord van de Trondheim fjord. Voor deze proeven werd gebruik gemaakt van een 16 duims (40 cm) pijpleiding met een lengte van 2 X 150 meter. Een stuk van 150 meter was voorzien van een betonmantel van ca 4-5 cm dikte waarin aangebracht een gazen-netwerk en stalen naaldjes, het andere stuk van 150 meter was voorzien van een polyethyleen mantel ongeveer een halve cm dik. Beide stukken waren aan elkaar gekoppeld met een flensverbinding. Aan de uiteinden van de leiding waren driehoekige platen gelast met gaten er in, waardoor 1 m lange stalen pennen de grond in waren gedreven om de leidingen te verankeren. Om het geheel nog steviger vast te zetten werden in een later stadium nog kettingen aan de uiteinden vastgezet waarvan door de schalmen op vaste afstanden wederom de 1 meter lange stalen pennen waren gedreven. Tevens werd een signaleringssysteem met kleine drijvers aangebracht, die konden aangeven als de verankering ondanks alle genomen voorzorgen zou meegeven. Gedurende de proeven werden diverse vistuigen over de leidingen gesleept, zowel over het met beton beklede deel als over dat met de kunststofbekleding.

Een bodemtrawl met visborden van verschillend type en gewicht werden gebruikt te weten polyvalent bord (ovaal en gebogen) ong. 1.200 kg. rechthoekig bord ong. 1.500 kg., (een ovaal houten bord en stalen beslag) noors-russisch bord, ong. 1.800 kg. Voorts werd met een middelzwaar boomkorvistuig gevist, waarvan pijpen en sloffen ong. 1.800 kg. wogen.

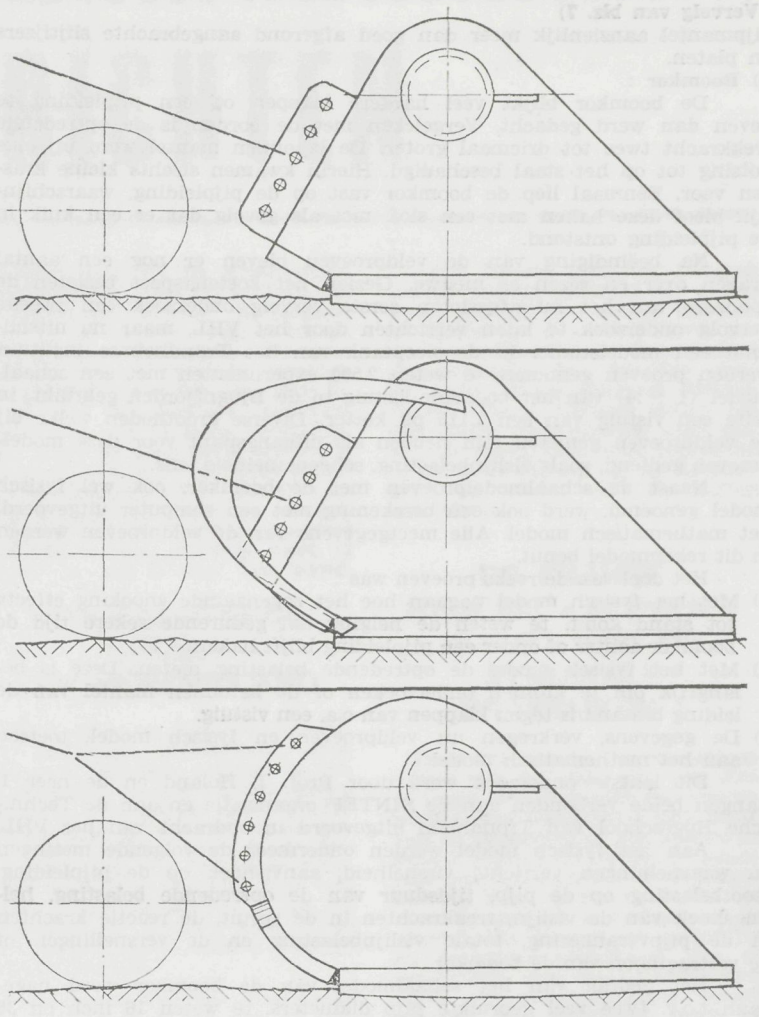
Uit deze proeven (figuren 1-4) kwamen verschillende resultaten, die kort samengevat neerkomen op :

a) **Trawlvisserij :**

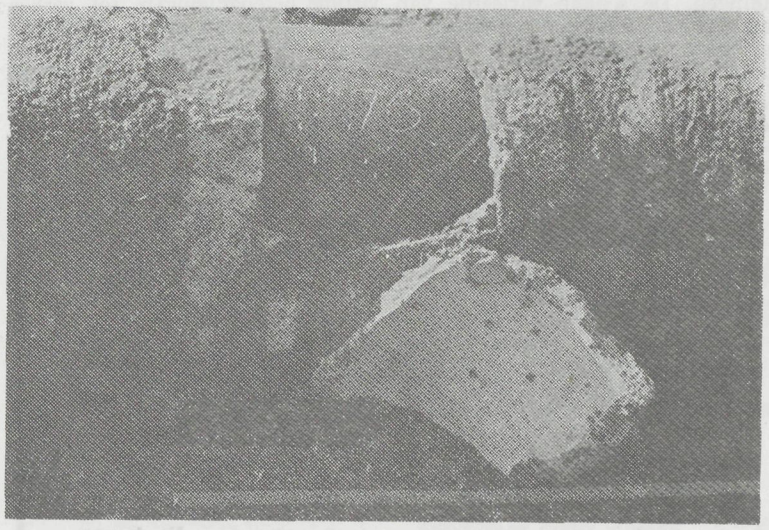
Tot en met de zwaarste borden kregen wij de indruk dat het haken onder een vrijspannende pijpleiding niet of nauwelijks optreedt. De borden drongen wel volledig door de betonnen mantel van de pijpleiding heen, ook door de kunststofbekleding. De stalen pijp werd echter niet beschadigd. Wel trad op de kaal geslagen plekken roestvorming op.

De vorm van het trawlbord is van belang, dat wil zeggen het effect van een botsing met een rechthoekig houten trawlbord is veel groter dan dat van een ovaal bord. Opgeloste ijzeren platen en staven met scherpe hoeken aan de voorkant van de borden, beschadigen de

(Vervolg blz. 8)



Figuur 5.
Boomkorslof van de IJM 29 en schaalmodel.
Figuur 6.
Eenvoudige aanpassing van de hiervoor afgebeelde slof.
Figuur 7.
Een volledig nieuw model slof, gebaseerd op het model van de zestiger jaren, voorzien van een dubbele spruit.



Het effect van een boomkorslof bij een eenvoudige botsing met de pijpleiding. De 4-5 cm betonnen bekleding is beschadigd.

(Vervolg van blz. 7)
pijpmantel aanzienlijk meer dan goed afgerond aangebrachte slijtijzers en platen.

b) **Boomkor :**

De boomkor blijkt veel hardere klappen op een pijpleiding te geven dan werd gedacht. Vergeleken met de borden is de optredende trekkracht twee tot driemaal groter. De betonnen mantel werd bij elke botsing tot op het staal beschadigd. Hierin kwamen slechts kleine krassen voor. Eénmaal liep de boomkor vast op de pijpleiding, waarschijnlijk bleef deze haken met een slof, met als gevolg dat er een knik in de pijpleiding ontstond.

Na beëindiging van de veldproeven bleven er nog een aantal vragen over en rezen er nieuwe. Gezien het kostenaspect besloten de sponsors van het nu afgesloten eerste vervolg onderzoek een tweede vervolg onderzoek te laten verrichten door het VHL, maar nu uitsluitend een modelstudie. In de sleeptank van het Trondheimse instituut werden proeven genomen, te weten 2.500 experimenten met een schaalmodel (1 : :4) van het boomkor vistuig in de Bjugnfjorden gebruikt, in feite een vistuig van een 1.115 pk kotter. Diverse grootheden welke bij de veldproeven gemeten zijn hebben als uitgangspunt voor deze modelproeven gediend, zoals vislijnbelasting, scheepssnelheid, enz.

Naast de schaalmodelproeven met de boomkor, ook wel fysisch model genoemd, werd ook een berekening met een computer uitgevoerd, het mathematisch model. Alle meetgegevens van de veldproeven werden in dit rekenmodel benut.

Het doel van de reeks proeven was :

a) Met het fysisch model nagaan hoe het zogenaamde «hooking effect» tot stand komt, te weten de neiging dat gedurende zekere tijd de boomkor achter of onder een pijpleiding blijft haken.
b) Met het fysisch model de optredende belasting meten. Deze is belangrijk om te kunnen onderzoeken of de betonnen mantel van de leiding bestand is tegen klappen van o.a. een vistuig.
c) De gegevens, verkregen uit veldproeven en fysisch model, toetsen aan het mathematisch model.

Dit laatste onderzoek werd door Prof. I. Holand en de heer I. Langen beide verbonden aan de SINTEF organisatie en aan de Technische Hogeschool van Trondheim uitgevoerd in opdracht van het VHL.

Aan het fysisch model werden ondermeer de volgende metingen en waarnemingen verricht; vissnelheid, aanvishoek op de pijpleiding, stootbelasting op de pijp, tijdsduur van de optredende belasting, hellingshoek van de vislijn, trekkrachten in de spruit, de reactie krachten in de pijpverankering, totale vislijnbelasting en de versnellingen of de vertragingen van de boomkor.

Het gedrag van het schaalmodel van de boomkor werd nagegaan t.o.v. twee veel gebruikte pijp diameters, te weten 16 inch en 36 inch diameter. De stand van de pijpleiding t.o.v. de bodem was : pijp op de bodem, half ingegraven, vrij van de bodem en liggend in een sleuf (trench). De hellingshoek van de sleuf werd eveneens gevarieerd. De pijpmodellen werden gevuld met c.q. water, olie, lucht. De weerstand van het boomkormodel werd aangepast aan de waarde verkregen uit de veldproeven. Na het beëindigen van de proeven met het schaalmodel van de boomkor werden aan dit model wijzigingen aangebracht die bestonden uit a) een ronde hoepel op een boomkorslof (figuren 5-7), en b) een tweede spruit vlak voor de slof.

Deze wijzigingen werden afzonderlijk zowel als in combinatie beproefd.

De resultaten van deze laatste proeven; zijn zeer positief, maar nog niet vrijgegeven. Wel kan gezegd worden dat nu voldoende gegevens bekend zijn voor wat betreft de optredende belastingen.

Het onderzoek naar de wisselwerking vistuig-pijpleiding gaat voort, tot nu toe ontvingen wij een veertiental uiterst nuttige waarnemingen van schippers die met hun tuig hinder ondervonden van pijpleidingen. De schade varieerde van vistuig beschadigingen, tot verlies van een compleet boomkor vistuig. Dr. S. J. de Groot van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek te IJmuiden zou gaarne van meer schippers hun ervaringen en ondervindingen willen vernemen.

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
(777SV)

VANGSTBEPERKING VOOR TONG SCHOL EN HARING 1978

In de maand januari mogen de Nederlandse vissers op platvis in de Noordzee niet meer dan 765 ton tong en 950 ton schol vangen. De vissers hebben daarvoor individueel een hoeveelheid toegewezen gekregen. De door minister Van der Stee vastgestelde hoeveelheden zijn precies het maandgemiddelde van de totaal, in 1977 toegewezen quota. De haringvisserij in januari zal praktisch stil moeten blijven liggen. Alleen in enkele gebieden ten westen en zuidwesten van Ierland mag een beperkte hoeveelheid haring gevangen worden.

Deze maatregelen heeft minister Van der Stee genomen in afwachting van de door de EEG voor 1978 te treffen vangstbeperkingen. Daarover gaat de Raad van EEG-ministers van visserij op 16 en 17 januari praten. Ze willen dan ook overeenstemming proberen te bereiken voor het totale visserijbeleid van de EEG in 1978.

De huidige quoteringsregelingen van de EEG liepen op 31 december af. Om te voorkomen, dat er geen quotering zou gelden zolang er in de EEG geen overeenstemming is bereikt heeft minister Van der Stee voorlopige maatregelen genomen, die neerkomen op een gelijk blijvend quotum voor platvis in '78 en in ieder geval een volledig verbod op haringvangst op de Noordzee in januari. In de visserijzone rondom de Far Oer mag door vissers uit de EEG-lidstaten niet worden gevist, zolang er geen overeenstemming is bereikt met de EEG. In de Noorse visserijzone mag door Nederlandse vissers slechts gevist worden ten zuiden van de 6ste breedtegraad. De te vangen hoeveelheden mogen hier niet hoger zijn in dezelfde periode van 1977.

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 TEVENS 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, Brauwersvliet 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 eksemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

KORTE BERICHTEN

Schotland

SCHOTS VISSERSVAARTUIG GEZONKEN, BEMANNING GERED

In de Noordzee, ter hoogte van de kust van Northumberland, is een lek geslagen schip, gezonken en de bemanning slechts op het nippertje gered. „Het vissersvaartuig „Ocean-Venturer" vroeg over de radio om hulp nadat een lek ontstaan was. Een vissersvaartuig, de „Ocean-Traveller" die een tiental mijlen daarvan aan het vissen was, spoedde zich ter plaatse, terwijl een helikopter een paar pompen aan boord liet zakken. Toen de schipper over de radio de helikopter verwittigde dat men het wel met de pompen zou halen, vloog deze terug naar zijn basis. De pompen haalden het echter niet omdat het lek zich uitbreidde en men was gelukkig dat de „Ocean-Traveller" intussen ter plaatse gekomen was, waardoor 4 man aan boord van dit vaartuig konden wippen. De 2 anderen namen in het reddingsvlot plaats en werden toen ook aan boord van het ander vaartuig gehesen. Enkele minuten nadien verging het lek geslagen vaartuig in de golven. Het gezonken vaartuig had als thuishaven Fraserburgh. Een woordvoerder van de kustwacht waartoe de helikopter behoorde, betwijfelde het of deze laatste wel zo gemakkelijk de rampplaats had mogen verlaten, maar de piloot van de helikopter werd zo duidelijk gerustgesteld, dat men het wel zou halen. Een volgende maal zal men ter plaatse blijven tot men werkelijk kan vaststellen, dat alle gevaar geweken is, aldus de kustwacht.

SCHOTSE VISSERIJ-WAARNEMERS IN HET EUROPEES PARLEMENT

Representatieve woordvoerders van de Schotse visserij-federaties wonen regelmatig de publieke besprekingen in het Europees parlement te Straatsburg bij om aldus, door hun aanwezigheid een zekere morele druk uit te oefenen op de Britse vertegenwoordigers in dit Parlement binst de visserijbesprekingen. Zij hadden eveneens een onderhoud met mevrouw Tatcher, de leider van de Tories, die beloofde hun aspiraties te steunen (kan zij het ander zeggen ?) en die, volgens de Schotse woordvoerders bijzonder goed op de hoogte was van de noden van het Britse visserijvolk. Volgens mevrouw Tatcher was het visserijprobleem één der belangrijkste problemen voor Groot-Brittannië in de EEG.

Zij vergeet hier wellicht met inzicht dat Groot-Brittannië de partnerlanden uit de EEG alleen reeds in de landbouwsektor dagelijks 61 miljoen B.fr. kost, zodat in feite de visserij hier tegenover toch maar een klein probleempje is. Intussen had de Schotse delegatie eveneens een onderhoud met de heer Gundelach, E.E.G.-Kommissaris voor de Landbouw en Visserij, die niet zo optimistisch gestemd was als onze Belgische Minister Humblet met betrekking tot een volledige overeenkomst tussen alle partnerlanden op de zitting van 16 januari e.k., al meende hij toch, dat heel wat technische problemen er hun oplossing zullen krijgen. Met andere woorden voorziet de heer Gundelach een vooruitgang in schijfjes. Wanneer het laatste schijfje er echter zal door draaien, kan waarschijnlijk nog niemand voorspellen, noch de optimisten ,noch de pessimisten.

Engeland

BRITSE TOP-TREILER NAAR CANADA VERKOCHT !

De suksesrijkste Britse treiler, namelijk de 54 meter „Hammond Innes" uit Hull, werd naar Canada verkocht aan een rederij uit Halifax in Nova-Scotia. Twee bemanningsleden zullen de treiler vergezellen en voor zes maand aan boord blijven. Deze verkoop van de Britse toptreiler in de laatste vijf jaar heeft veel kwaad bloed gezet in Hull. Volgens de rederij heeft het kwotasysteem daaraan schuld omdat er voor dergelijk vaartuig nog moeilijk voldoende visgronden overbleven. Wat de verkoopprijs betreft, wenste men dit geheim te houden. Vier maal brak dit schip het absoluut nationaal rekord van de bruto besomming aller treilers. Het vaartuig was nog maar vijf jaar vijf jaar in bedrijf. In 1976 was het voor een langer periode voor herstelling in het droogdok, maar wist toch weer een topbesomming te bewerken. In 1976 was de beste besomming 5,7 miljoen B. fr., met 3200 bennen vis in 20 dagen.

DE 1.000-TON BRITSE "CONQUEROR" NOG ALTIJD OP DE ROTSEN

De 1.000 BRT moderne diepzeevriezer «Conqueror», die verleden week-over op de rotsen liep voor de kusten van Cornwall, is nog altijd niet kunnen vlot gemaakt worden, nadat een Nederlandse bergingsmaatschappij de poging had moeten opgeven. De Hullse treiler ligt met zijn steven op de rotsen en achteraan vrij. De verzekeringsmaatschappij heeft nu kontakt opgenomen met andere bergingsbedrijven en zal een keus doen uit de ingekomen vaartuigen. Het vaartuig is aan de voorzijde tamelijk beschadigd, maar het zou zeer lonend zijn, bij eventueel vlotbrengen, de treiler te laten herstellen. Het wordt in ieder geval een strijd en vooral tegen het slechte weder. De «Conqueror» is een hektreiler en was op haar eerste reis na een volledige revisie. Er is 250 ton makreel aan boord. Het vaartuig meet 72 meter en had 15 man aan boord.

VERLIESLATENDE REIZEN VAN BERENEILAND

Britse diepzeetreilers die van reizen naar het Bereneiland terug kwamen., konden wegens de geringe vangsten, niet uit hun kosten geraken. Het gebied van het Bereneiland heeft een tijdlang de grote Britse treilers die uit de Barentszee door een Russische maatregel verwijderd werden, aan hun kosten laten komen. Dit schijnt nu moeilijker te worden. Men hoopt nu op het terug openen van de Noorse wateren.

Frankrijk

JAARAANVOER TE LA ROCHELLE GEVOELIG GEDAALD

In 1977 is de aanvoer van vis te La Rochelle met 11 t.h. gedaald tegenover 1976 en met bijna 25 t.h. ten overstane van 1975. De aanvoer over het verlopen jaar bedroeg iets meer dan 11.000 ton. De opbrengst die de 740 miljoen B. Fr. haalde, lag echter bijna 2 t.h. hoger dan het voorgaande jaar, gezien de visprijzen in de afslag gemiddeld van 15 t.h. verhoogden.

In de jaren 1960 en volgende verhandelde men in hetzelfde La Rochelle nog bijna 25.000 ton of meer dan tweemaal zoveel dan in 1977 !

DE FRANSE DIEPZEETREILERS VERTROKKEN VOOR HUN EERSTE KAMPAGNE

Dinsdag 3 jan. is de eerste diepzeetreiler, de «Névé» uit St.-Malo vertrokken voor de eerste kampagne van het nieuwe jaar. Woensdag werd dit vaartuig gevolgd door de «Capitaine Pléven» de «Victor Pléven6 en de «Joseph Roty II». Deze vaartuigen gaan ter visserij naar de gebieden van «Nieuw Zeeland» en de Golf van de St. Laurentsstroom voor de Canadese kusten. De drie laatste eenheden behoren tot de rederij «Pléven» en zullen waarschijnlijk het totaal kwotum toegekend aan de rederij Pleven onder hen uitputten. De twee andere diepzeetreilers van dezelfde rederij, namelijk de «Colonel Pléven» en de «Pierre Pléven» zullen het dan elders maar moeten waar maken. Ze zullen hun geluk beproeven in de EEG-wateren op de horsmakreel en verder voor de kusten van Afrika.

DE FRANSE REDERIJ « PLEVEN » WALGT VAN DE SYNDIKALE PRAKTIJKEN !

Daar het marine- en visserijsyndikaat van St. Malo, zijn veto stelde tegen de aanwerving van een bepaalde chef-mekanicien aan boord van de diepzeetreiler «Le Salmo» en gezien volgens de rederij de syndikale praktijken niet door de beugel kunnen, heeft de rederij beslist het vaartuig niet uit te rusten voor de visserij. We kunnen de walgelijke en arrogante praktijken van de syndikaten niet meer aanvaarden, aldus een gevolmachtigde woordvoerder. Het syndikaat heeft de verantwoordelijkheid teruggekaatst op de rederij en verklaart het onaanvaardbaar, dat men een dertig koppige bemanning afweegt tegenover één enkel man en deze aldus op straat zet.

Als een rederij zelf zijn chef-mekanicien niet meer mag kiezen, dan menen we dat het ver gekomen is en dat de bemanning die door dit konflikt niet kan aangemonsterd worden en op straat komt te staan best eens naar eigen mening laat kennen, desnoods tegen deze van het syndikaat in.

Maar heeft men ook niet te doen met een kuddegeest en..... schrik ?

DE BRETOENSE VISSERIJ

Het belang van de visserij in Bretagne wordt bevestigd door volgende feiten : 42 t.h. van de totale Franse productie en 8,670 miljard in verkoopcijfers, voor 273 duizend ten aanvoer. Zowat 38 duizend werkkrachten zijn rechtstreeks ingeschakeld in de visserij en zeekulturen. Met de onrechtstreekse ingezette werkkrachten komt dit cijfer te verdubbelen hetgeen toch 8 t.h. uitmaakt van de werkgelegenheden van de streek en bijna 20 t.h. van deze van de Bretoense kust.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Spanje

NETTENWASSERIJ (?) IN BRITSE WATEREN KOST SPANJAARD VEEL GELD !

Een 35 meter Spaanse treiler heeft voor een nettenwasserij (?) een aardige boete opgelopen. Een marine-helikopter had de treiler opgemerkt zowat 80 mijl West van de Bishop-Rock, terwijl men de netten aan het inhalen was. Hierop vroeg de helikopter om een inspektievaartuig dat naar deze plaats opstoomde en een visserij-inspekteur aan boord van de Spanjaard zette. Deze stelde vast, dat de netten nog altijd onbehoorlijk en onreglementair opgeborgen waren en het vaartuig werd verzocht naar Plymouth te varen.

Daar werd de schipper beschuldigd van vissen in verboden wateren. De verdediging betwistte het vissen, maar gaf wel toe, dat de netten nog niet behoorlijk gestouwd waren omdat men ze juist gespoeld en gewassen had. Men had dit niet op de visserij gekund vanwege het toen heersende slechte weder. De rechtbank was wel verrast en tot ongenoegen van de voorzitter kon de piloot van de helikopter ook niet bevestigen dat men zo juist een trek gedaan had. Hij had geen aandacht verleend aan het feit of er vis in de netten zat of vis uit het net gelost werd. De Spanjaard werd dan maar veroordeeld voor het niet reglementair gestouwd zijn van de netten, want het spoelen van netten mag ook al niet gebeuren, vermits hierdoor het net niet meer opgeborgen is. De boete was 2.000 pond of zowat 125.000 B. fr. en 12 duizend frank proceskosten. De treiler heeft als thuishaven Bilbao en wordt als familiebedrijf uitgebaat.

In ieder geval, zelfs voor een waarschijnlijk slimme Spanjaard, toch maar een dure nettenwasserij.

SPAANSE BARRIKADEN OP FRANSE VISINVOER VOORLOPIG WEGGENOMEN

De barrikaden die de Spaanse vissers opgeworpen hadden langs de Spaanse zijde van de internationale brug Hendaye-Irun en op de invalswegen naar Sint-Sebastiaan, als protest tegen het verbond om in de Franse wateren van de Golf van Gasconje te mogen vissen, waardoor zij alle invoer van Franse visprodukten in Spanje onmogelijk maakten, werden verleden week weggenomen.

Veel zal dit de Franse invoerders echter niet baatten omdat de nieuwe invoervergunningen niet doorkomen gezien de omslachtige behandeling van deze aanvragen op de burelen van de Madrileense administratie. Opdat Frankrijk echter de Spaanse vissers zou kunnen toelaten in het Franse gedeelte van de Golf van Gasconje, moet Brussel hiermede akkoord gaan. Frankrijk heeft in dit verband vroeger reeds de toelating bekomen om enkele tientallen vergunningen aan Spaanse vissers uit te reiken. Gezien de vele Spaanse vissersvaartuigen, is dit echter te beschouwen als een pleister op een houten been. Het fiasco van de Frans - Spaanse onderhandelingen in dit verband, gehouden op 26 december te Bordeaux, is anderzijds niet van aard om de visserijrelaties tussen beide landen weer op normaal peil te brengen. Vooral de Spanjaarden hadden zich heel wat van deze Bordeaux-besprekingen voorgesteld. Ze kunnen nog altijd moeilijk begrijpen dat Frankrijk in dit geval niet onafhankelijk staat, maar gebonden is door de gemeenschappelijke EEG-reglementen ter zake. Het was dan ook slechts na een drie-uren durende vergadering dat de Spanjaarden ten slotte inzagen, dat Frankrijk niet zou toegeven en niet bereid was het tot bilaterale overeenkomsten te laten komen.

WELDRA EEN DRIJVENDE VISMEELFABRIEK IN GRIMSBY-DOK

In samenwerking met Grimsbyrederijen, zal een Deens faktorijschip in de Grimsbydokken gemeerd worden om dienst te doen als vismeelfabriek voor het opnemen van de overvloedige sprotvangsten. Inderdaad kunnen de Grimsby en Hull-vismelfabrieken de grote sprot- en makreelaanvoeren, deze laatste uit Cornwall, niet meer aan. Het plan voor de instelling van een drijvende vismeelfabriek, schijnt dan ook zeer populair aan te komen onder de vele sportvissers te Grimsby die doorlopend geplaagd zaten met het feit dat de bestaande vismeelfabrieken hun aanvoer niet meer konden opnemen of minstens niet onmiddellijk. Het Deens fabriekschip zou de vis bewerken tot een soort pap waarmede tanks zoudengevuld worden die dan voor verdere bewerking overgeladen worden op transportschepen naar Denemarken.

OPNIEUW DRIE SPAANSE VISSERS-VAARTUIGEN OPGEBRACHT IN FRANKRIJK

Een grote honderd mijl ten zuiden van de kusten van Morbihan werden opnieuw 3 Spaanse visserssvaartuigen gesnapt om zonder vergunning te vissen in de Franse EEG-wateren .

Het gaat om 2 vaartuigen uit San-Sebastian en één vaartuig uit Bilbao. Ze werden naar Lorient begeleid. De 2 vaartuigen uit San-Sebastian werden reeds een maand vroeger om dezelfde reden in overtreding genomen, zodat zij in herhaling vallen.

Duitsland

OOST-DUITSE VISSERIJLIMIETEN IN DE BALTISCHE ZEE

Vanaf 1 jan. 78 heeft Oost-Duitsland visserijlimieten in zijn wateren in de Baltische Zee ingelegd. Gezien de overburen zullen deze limieten geen 200 mijl bedragen mar tot de middenlijn uit de kusten met de andere aangrenzende en overligende landen zich uitstrekken . Dit is vooral als antwoord op de reeds vroegere instelling van visserijlimieten door Zweden.

Ierland

IERSE PRODUCENTEN-ORGANISATIE NIET TEVREDEN OVER NIEUWE OPVANGPRIJZEN

Een woordvoerder van de Ierse producentenorganisaties uitte zijn ontevredenheid over de nieuwe opvangprijzen 1978 door de EEG uitgevaardigd. Ze menen dat de verhoging van 5 procent absoluut onder de werkelijkheid ligt van de stijgende kosten, de minderaanvoer de kwoteringen en zo meer. Bij de EEG-beambten die de nieuwe opvangprijs bepaalden, lag echter vooral de zorg voor om te beletten dat men alleen voor opvangdoeleinden zou gaan varen en dat verder te veel vis zou blijven staan en tenslotte zou terecht komen in de vismeelfabrieken. Een te hoge prijs zou inderdaad, in perioden van meer dan normale aanvoer, geen stimulans zijn voor de kopers om meer te kopen dan strikt noodzakelijk.

KWOTA-OVERTREDINGEN NU DOOR IERSE VISSERS

Nadat het duidelijk gebleken is dat in Nederland een loopje genomen werd en waarschijnlijk nog wordt, met de kwotaregeling, blijkt nu dat dit eveneens gebeurde in Ierland. Er werd daar door Ierse vissers voor zowat 5 duizend ton te veel aan haring binnengebracht, dat wil zeggen dat het Iers toegekend kwotum met dergelijke hoeveelheid overschreden werd. In waarde uitgedrukt, toch nog altijd 125 miljoen F.

De voorzitter van de Ierse visserij-organisatie, de heer Joe Murrin, heeft moeten erkennen, dat dit een werkelijkheid is en dat het Ierland en de Ierse minister van Visserij in een lastig parket zal brengen te Brussel. Nochtans tracht Joe Murrin dit te verontschuldigen en aannemelijk te maken, door er op te wijzen, dat het praktisch onmogelijk is alle gevangen visjes te gaan tellen en dat het anderzijds even onmogelijk is op het juiste moment dat het kontingent bereikt is, plotseling alle visserij te doen stoppen, vooral dan van deze die op zee en diegenen die pas vertrokken zijn met hun speciaal vistuig aan boord. In dit verband verwijzen de Ierse woordvoerders naar de Nederlanders die eveneens hun kontingent haring zouden overschreden hebben en dan nog liefst met 13 duizend ton !

We aanvaarden wel dat het moeilijk is op het randje af en op één visje na, maar tussen dit en 5 en 13 duizend ton, is er toch een verbazende afstand. Samen is dit toch 18 miljoen kg en ofwel is er geen veilplicht en geeft men zijn vangsten niet aan, ofwel is er een zeer gebrekkig toezicht om niet te moeten veronderstellen dat er oogluikend zou toegezien worden. Dan mag men altijd eens bij ons in België een kijkje komen nemen, waar wel iets kan v erdwijnen, maar waar, zowel toezichters als BTW een strenge kontrool uitoefenen er waar alle aangevoerde vis in de afslag gebracht en verkocht wordt. Alles in acht genomen, mag men zeker zonder gevaar zich te vergissen, zeggen dat in België de kwotaregeling zeer strikt toegepast wordt, hetgeen natuurlijk vergemakkelijkt en in de hand gewerkt wordt, door het feit dat er in ons land slechts 3 aanvoerhavens zijn en elders geen mogelijkheid voorhanden is om vis bedekt en buiten de markt in het verbruik te brengen. Onze kust is inderdaad weinig uitgestrekt en gemakkelijk kontroleerbaar.

Nederland

WIE WORDT IN HOLLAND TOT DE GARNAALVISSERIJ TOEGELATEN ?

Door het Produktschap voor Vis en Visprodukten is tezamen met de Directie van de Visserijen besloten, dat de zogenaamde 60 dagen clausule wederom van toepassing zal zijn op de vissers, die voor het jaar 1978 voor een vis- en aanvoervergunning voor garnalen in aanmerking zijn gekomen.

Dit betekent, dat een visser, die in 1978 minder dan 60 dagen garnalen uit eigen vangst heeft aangevoerd en over de afslag heeft verkocht, per 1 januari 1979 niet meer tot de garnalenvisserij wordt toegelaten.

Ingeval er sprake zal zijn geweest van een visreis van meerdere dagen zal in plaats van het aantal aanvoerdagen worden uitgegaan van het aantal visdagen.

VERVALLEN VAN JAARVERGUNNINGEN

Bij verkoop van een vaartuig verliest de oorspronkelijke daarvoor verstrekte vergunning haar geldigheid. In verband hiermede wordt de toekomstige koper aangeraden zich eerst met het Produktschap in verbinding te stellen over de mogelijkheid van verkrijging van een jaarvergunning op zijn naam.

Voorts komt de jaarvergunning te vervallen indien de motor van het vaartuig zodanig wordt gewijzigd, dat deze uitkomt boven het motorvermogen, hetwelk op het bewijs van de jaarvergunning is vermeld.

Zoals men kan vaststellen is de toelating om de garnalenvisserij te bedrijven aan bijzondere normen onderhevig. Men moet officieel verkopen, tenminste 60 dagen de garnalenvisserij in het jaar dat voorafgaat, bedreven hebben en moet een koper die een garnaalvissersvaartuig koopt, eerst een jaarvergunning van het produktschap krijgen.

In België is de garnaalvisserij aan geen enkel norm onderworpen. Gelukkig, want nooit werd er minder garnaal aangevoerd, ze is peper duur en het bouwen van dergelijke vaartuigen blijft uit, zodat onze garnaalvloot meer en meer slinkt.

LIJST VAN VISSERS-VAARTUIGEN 1977

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

KAN DE MIDDELLANDSE ZEE VOOR VISSERIJ NOG GERED WORDEN ?

De vertegenwoordigers en woordvoerders van zeventien landen, kuststaten van de Middellandse Zee zijn voor het ogenblik te Monte-Carlo bijeen om de maatregelen te bespreken die dringend nodig zijn om de Middellandse Zee van de totale vervuiling te redden. Pessimisten zeggen dat deze Zee binnen een tiental jaar een dode zee zal geworden zijn. Er moeten dus dringende maatregelen getroffen worden opdat de Staten die aan de Middellandse Zee grenzen, niet meer hun vuil en afvoerwateren ongezuiverd in de Middellandse Zee lozen. Het is niet de eerste maal dat men samenkomt om dit probleem te bespreken en het is ook niet de eerste maal, dat men na afloop van dergelijke konferenties een reeks van maatregelen opgesteld heeft, die de onderscheidelijke staten zouden moeten volgen. Het bleef echter bij het oude, of zoals men ten onzent zegt : men dronk een glas, p..... een plas en het bleef zoals het was.

De grootste vervuilers, zijnde eveneens de grootste staten, zijn Frankrijk, Italië met hun open riolen, meer in het bijzonder de Rhône en de Po. Alhoewel men zich nu veel voorstelt van deze nieuwe konferentie, doet het dan toch weer potsierlijk aan nog juist op vandaag te horen verklaren vanwege de Italiaanse minister van Marine, dat, volgens ingewonnen, adviezen ,er absoluut geen gevaar bestaat voor het milieu en voor de vervuiling van de Middellandse Zee dat het lozen van het zogenaamde rode slijk, afval van het titaan-bioxyde, zich voortzet ! Dit rode slijk komt van de fabriek Montésidon van Scarlino op de Toskaanse kust ter hoogte van de Elbe. Die afval van het titaanbioxyde wordt ter hoogte van de Corsikaanse Noordkaap gestort. Wel zegt de ministeriële mededeling, dat deze stortingen met de nodige voorzichtigheid moet gebeuren, maar we kennen allemaal wat dit inhoudt. We menen dan ook dat er nog heel wat vuil water naar de Middellandse Zee zal lopen, vooraleer daadwerkelijk met het nemen van maatregelen zal gestart worden. Mochten de grote vervuilers, Frankrijk en Italië beginnen er iets aan te doen, dan zou dit toch reeds een grote stap betekenen voor het in leven houden van de belaagde Middellandse Zee.

KONTROVERSE OVER DE OVERSLAG VAN BRITSE MAKREEL IN RUSSISCHE FABRIEKSCHEPEN

We legden in een paar uitgaven aan onze lezers uit, hoe de Russen, Oostduitsers en Bulgaren, toch nog in de verboden E.E.G.-gemeenschapswateren opereren via de Britse makreel-seiners. Aldus worden voor het ogenblik 9 grote moederschepen van het Oostblok met door Britse vissers gevangen makreel volgestouwd. Met deze operatie overtreden de Oost-blokkers geen enkel E.E.G.-reglement en strijken toch hun aandeel van de makreelbuit op. In E.E.G.-verband hebben de Denen hier tegenover hun bezwaar laten horen en heeft men te Brussel beloofd een onderzoek in te stellen naar de rechtmatigheid van het optreden van de Russen, Oostduitsers en Bulgaren. Hiertegen is de Britse visser en reder nu in het verzet gekomen en van verscheidene zijden wordt op het voordeel van de samenwerking van Britse vissers met de vreemde faktorijschepen gewezen. Volgens de toezichters op de „Navy-patrouilleschepen" worden de door de Britse regering uitgevaardigde beschermingsmaatregelen geëerbiedigd en het toegekend maksimum te vangen kontingent van 3,5 ton makreel per dag en per bemanningslid niet overtreden. Er is dus geen Brits vuiltje aan de lucht, niettegenstaande het praktisch zeker is, dat de makreel niet in bakken aan de faktorijschepen geleverd wordt zoals de Britse reglementering op de bescherming van de makreel het voorziet. Anderzijds verdedigen de Britse vissers en rederijen de regeling met de faktorijschepen uit de Oostbloklanden en dit om verscheidene redenen.

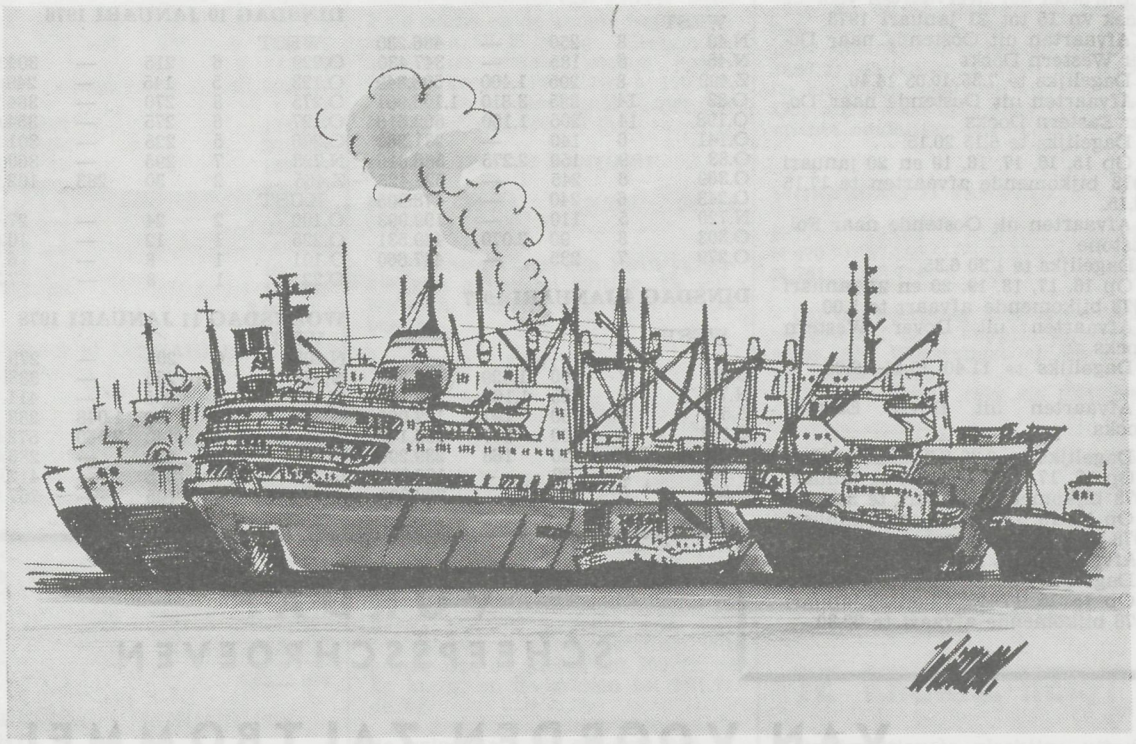
Inderdaad beweren zij een beter en vooral vaste prijs te krijgen en zoals een rederij het uitdrukte met „boter bij de vis". Anderzijds beweren de vissers, dat zelfs met de ingevoerde beperking van 3,5 ton per bemanningslid, de makreel niet zou kunnen opgenomen worden voor de konsumptie en noodzakelijkerwijze naar de meelfabrieken gaan met natuurlijk voor de vissers een evenredige vismeelprijs.

Volgens bepaalde rederijen zouden zij, zonder de vreemde faktorijschepen, verplicht worden verscheidene eenheden, hetzij doen opliggen, hetzij op een andere visserij uit te sturen, hetgeen dan wederom andere vaartuigen zou pijn doen. Gezien de „Navy" toezicht houdt dat slechts de schepen met een makreelvangstvergunning zich inzetten en ook nagaat of het totaal vangstkwotum niet overschreden wordt, kan er dus geen vuiltje aan de lucht zijn. Ook de kleinere kustvaartuigen die traditioneel op de makreel gaan vissen en niet voor overslag op de faktorijschepen geschikt zijn, hebben voordeel in de huidige gang van zaken, omdat aldus de grotere broers van de afslag wegblijven en zij betere prijzen kunnen maken.

Voor de Britse makreelvisserij is het een uitkomst, terwijl toch heel wat minder weggevist wordt dan vroeger. Toen had men evenzeer de Britse vaartuigen met daarbij dan nog de Russische, Oostduitse, Poolse en Bulgaarse schepen die zelf voor de bevoorrading van hun moederschepen zorgden.

Al met al, heeft de Deense regering toch een onderzoek te Brussel aangevraagd opdat zou nagegaan worden of niet één of ander E.E.G.-reglement overtreden wordt door de aanwezigheid van de vreemde moederschepen. Dit heeft dan terug een reaktie onder de Britten teweeg gebracht van ergernis waaruit de voorstanders van eksklusieve zones en van het zich terugtrekken uit de E.E.G., dankbaar gebruik weten te maken. De Britse visserij laat het duidelijk uitschijnen dat ze geen baas meer zijn in eigen huis, en dat men ten slotte voor alles en nog wat de zegen van Brussel zal nodig hebben.

Ondertussen doen Rusland en de andere Oostbloklanden hun oogst aan makreel op, terwijl hun vrijgekomen schepen zich elders inzetten om, zoals de Russische minister van Visserij, de h. Ischkov het voorspelt, van 1978 nog een beter jaar te zullen maken dan het rekordjaar 1977 !



De reusachtige fabriekschepen uit de Oostbloklanden zijn gretige slokoppen van de door de Britse seinenetters gevangen makreel. En vooralsnog overtreden zij hiermee geen enkel EEG-Reglement.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

—Toch nog meer schepen dan verwacht, ook al weer veroorzaakt door de grote gulvangsten die door de meeste middenslagschepen gelukt worden dicht onder de kust. Hierdoor komen verschillende schepen in minder dan één week tijd opnieuw aan de afslag. Ze doen dat trouwens niet met kleine vangsten maar vangsten die tussen 250 en 400 bennen bevatten.

Veel kleine vis, als kleine gul en kleine wijting, zeer weinig kabeljauw en grote gul. Die kabeljauw en grote gul blijven dan ook zeer duur terwijl de kleine gulsorteringen minder duur waren dan verleden week en varieerden tussen 24 en 27 fr. Kabeljauw kreeg tussen 75 en 105 fr. en was maandag het duurst.

Tongen hebben we vrijdag, maandag en woensdag gekregen. Woensdag nogal onverwacht, ook al weer door de korte reizen van de schepen die toen verkochten. De hoogste noteringen werden maandag geboekt toen tussen 188 fr. voor kleine tong en 260 fr. voor bloktong werd betaald. Het heet dat de aanvoer in Nederland momenteel nogal klein is, iets waarvan onze mensen dus profiteren. Ook schol is de voorbije week duur verkocht geworden en kreeg zelfs regelmatig tussen 30 en 40 fr. Grote wijting kreeg rond de 28 fr., was dinsdag wel iets goedkoper. De kleine sortering schommelde tussen 16 en 20 fr.

Vrijdag een tongvangst van de Z.105 die rond de 5.000 kg. bevatte, de prijzen waren toen echter nog een stuk lager dan maandag. Toch werd een opbrengst bereikt van 1 milj. 347.178 fr.

De IJslanders moesten het weer hebben van de prijs in de markt. De vangsten blijven momenteel nog aan de kleine kant zodat uit twee vangsten maar 1150 bennen kwamen. Meest rode zeebaars, koolvis en blauwe leng. Verder schotse schol, kabeljauw en schelvis. Allemaal soorten die erg hoge prijzen haalden zodat de resultaten uiteindelijk nog meevielen. De O.81 bereikte zelfs nog 1.846.845 fr. met 750 bennen vis.

De kustvisserij doet het ver van slecht, uitzondering gemaakt voor de garnaalschepen die het met kleine vangsten moeten stellen. Nog slechts een drietal schepen tonen belangstelling voor die garnaalvisserij, de gulvisserij brengt momenteel meer op. Garnaal is door die schaarste wel erg duur en bleef ook tijdens de voorbije week boven de 200 fr. Dat is dus in de lijn van enkele andere soorten die ook peperduur waren met staa rtvis zelfs tot 230 fr., tarbot tot 319 fr. en tong tot 260 fr.

OOSTENDE

DINSDAG 3 JANUARI 1977

IJSLAND				
O.318	18	650	—	1.417.669
O.202	18	700	—	1.598.487
KANAAL				
O.135	18	270	—	523.488
O.118	18	260	—	500.165
WEST				
N.40	8	250	—	486.230
N.45	6	185	—	347.430
Z.499	8	205	1.400	506.849
O.33	14	285	3.810	1.108.901
O.198	14	205	1.150	502.516
O.141	6	140	—	231.260
O.83	9	150	2.275	586.916
O.369	6	245	—	524.425
O.243	6	240	—	478.905
N.720	5	110	—	199.993
O.303	8	90	2.070	449.531
O.279	7	235	—	447.660

DINSDAG 4 JANUARI 1977

WEST				
Z.34	7	100	1.829	458.394
N.705	6	35	1.163	272.149
Z.597	4	80	197	187.085
Z.183	5	100	947	285.142
O.306	4	120	168	239.296
O.206	3	70	—	135.010
O.35	6	140	—	283.921

VRIJDAG 6 JANUARI 1978

KANAAL				
Z.105	18	310	5.000	1.347.178
KUST				
O.101	1	39	—	48.210
O.150	1	15	—	19.820
O.22	1	30	—	43.370
O.23	1	20	—	29.850
O.192	1	30	—	35.830
O.225	1	31	—	39.800
O.552	1	11	—	14.230
O.555	1	23	—	35.430
O.710	1	13	—	17.460
O.20-211	1	24	—	38.690
O.116-142	1	38	—	65.460
O.148-491	1	57	—	108.170

MAANDAG 9 JANUARI 1978

IJSLAND				
O.334	18	405	—	973.784
O.81	81	18	748	1.846.845
KANAAL				
O.114	18	165	1.695	653.437
WEST				
N.41	8	275	—	392.629
N.45	5	230	—	351.681
O.279	4	355	—	599.930
O.369	4	370	—	492.820
N.752	7	380	—	531.400
O.285	9	245	—	299.220
N.706	7	280	—	406.280
O.309	6	275	—	406.680
Z.38	7	315	—	463.740
N.720	5	175	—	248.966
N.709	6	290	—	421.830
O.66	6	220	—	300.270
KUST				
O.148-491	1	68	—	88.740
O.116-142	1	33	—	42.320
O.20-211	1	26	—	38.680
O.192	1	17	—	20.250
O.101	1	19	—	19.450
O.225	1	15	—	15.630
O.737	1	28	—	28.510
O.710	1	13	—	15.240
O.805	1	22	—	25.140

DINSDAG 10 JANUARI 1978

WEST				
O.229	6	215	—	304.970
O.123	5	145	—	249.000
O.275	8	270	—	384.790
O.127	8	275	—	354.020
O.206	5	225	—	301.210
N.723	7	295	—	360.572
Z.465	2	30	283	102.542
KUST				
O.100	2	24	—	27.480
O.225	1	12	—	10.620
O.101	1	8	—	6.700
O.22	1	8	—	7.350

WOENSDAG 11 JANUARI 1978

WEST				
N.408	6	205	—	279.100
N.579	7	255	—	333.434
N.40	—	295	—	411.624
N.3	5	55	1.048	288.161
Z.34	5	40	2.560	572.520
O.26	6	225	—	286.650
O.243	7	325	—	412.420
O.141	6	195	—	257.830

OOSTENDE
DOVER/FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week vn 15 tot 21 januari 1978.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks .

Dagelijks te 7.35 10.05 14.40.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 5.15 20.15.

Op 15, 16, 17, 18, 19 en 20 januari 1978 bijkomende afvaarten te 17.15 23.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 1.30 6.35.

Op 16, 17, 18, 19, 20 en 21 januari 1978 bijkomende afvaart te 5.00

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 11.40 15.45 19.05

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 0.20 9.20.

Op 16, 17, 18, 19, 20 en 21 januari 1978 bijkomende afvaart te 3.20.

Op 15, 16, 17, 18, 19 en 20 januari 1978 bijkomende afvaart te 21.20.

Afvaarten uit Folkestone

Dagelijks te 0.05 7.00

Op 15, 16, 17, 18, 19 en 20 januari 1978 bijkomende afvaart te 22.30.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 13 JANUARI 1978

WEST : Z.502 (30 m. - 1.000 tong). N.708 (200 m.)

MAANDAG 16 JANUARI 1978

IJSLAND : O.317 (1.100 m., ttz. 500 rode zeebaars, 140 kools, 350 bl. leng, 25 kab.-gul, 25 schelvis en totten, 10 schaat, 50 schotse schoel).

O.216 (650 m., t.t.z. 260 rode zeebaars, 250 bl. leng, 40 kab. & gul, 30 schotse schol, 30 kools, 20 schaat, 20 varia).

KANAAL : O.180 (80 m. + 2.000 tong), O.181 (80 m. + 2.500 tong).

MONKEY BANK : O.232, O.128, O.274, Z.62.

WEST : O.33, O.303, O.306, N.736, N.719.

NOORD : O.82.

DINSDAG 17 JANUARI 1978

NOORD : O.83.

WEST : N.705.

MONKEY BANK : O.37, Z.597 (vermoedelijk).

WOENSDAG 18 JANUARI 1978

WEST : N.720, O.309, N.45.

NOORDZEE : Z.209-Z.509.

LONEN IN DE PAKHUIZEN DER VISMIJNEN

Een nieuwe verhoging door de indexstijging van de maanden, oktober, november en december 1977 met meer dan 2 punten is er waardoor de lonen vanaf 1 januari stijgen met 3 fr. per uur.

Rekening houdende met de voorziene loonsverhoging van 2 fr. per uur buiten de index, worden de lonen op 1 jan. '78 in het totaal met 5 fr. verhoogd (3 plus 2 fr.) en worden de volgende :

geschoolde arbeiders : 157,15 fr.
geoefende afbeiders (chauffeurs) : 148,55 fr.
gewone arbeiders : 142,10 fr.

SCHADEGEVALLEN

De Z.72 moest door de Z.583 van dezelfde rederij naar Oostende opgesleept worden met motordefect.

De Z.430 van Martony Jozef moest met net in het schroef door de Z.551 naar Zeebrugge opgesleept worden.

De Z.548 van Luickx Henri moest met defecte thermostaat door de Z.400 naar de haven van Zeebrugge opgesleept worden.

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.	Mln.	Maks.	Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

6-1	2	32.050	1.977.918		
9-1	15	250.145	8.844.901		
10-1	7	75.633	2.188.354		
11-1	8	83.358	2.871.119		
	32	441.186	15.882.292		

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

51	1	40	7.537	195.—	195.—
61	2	94	19.507	189.—	219.—
71	2	115	22.724	176.—	218.—
91	2	96	18.055	190.—	204.—
101	3	88	17.314	170.—	214.—

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

6- 1	3	313	65.710	202,—	216,—
7- 1	4	354	70.163	192,—	203,—
9- 1	2	78	10.803	134,—	148,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

5- 1	2	2.070	73.230
6- 1	3	9.495	292.653
9- 1	5	37.447	947.070
11- 1	4	22.262	1.071.056

ZEEBRUGGE

	kgr tong	ben. vis	zee-dag.	Besom.
DONDERDAG 29 DECEMBER 1977				
KUST				
Z.431	1400	130	9	398.650
Z.321	150	10	2	78.530
Z.518	200	25	4	133.590
Z.161	4000	500	13	1.340.171
Z.429	1100	80	11	349.212
Z.27	3000	230	9	1.042.600
WEST				
Z.542	600	60	8	195.860
				3.538.613
VRIJDAG 30 DECEMBER 1977				
KREEFTENPUT				
Z.573	100	90	7	358.500
Z.307	100	60	6	232.470
NOORD				
Z.30	2600	350	13	1.235.420
O.313	800	170	6	511.028
KANAAL				
Z.492	150	10	2	32.940
				2.370.358
DINSDAG 3 JANUARI 1978				
KUST				
Z.512	300	70	5	197.056
Z.576	500	70	—	325.850
Z.574	200	30	2	146.780
Z.196	300	40	2	209.080
Z.126	400	100	8	278.759
Z.19	700	100	8	412.461
NOORD				
Z.596	200	100	4	243.537
Z.424	200	100	5	430.815
Z.506	300	60	4	266.559
O.186	2600	300	9	972.801
WEST				
Z.599	200	65	10	235.568
Z.176	200	30	4	172.108
B.5	2500	180	11	934.333
GULLEN				
Z.538-Z.554				48.860
				4.874.567
WOENSDAG 4 JANUARI 1978				
KANAAL				
Z.324	1500	230	10	777.110
Z.578		10	1	34.100
Z.559		120	5	307.060
Z.526	700	80	5	297.840
Z.516	200	90	10	351.700
GULLEN				
Z.447-Z.184				17.140
				1.784.950
DONDERDAG 5 JANUARI 1978				
Z.16				1.517.100
VRIJDAG 6 JANUARI 1978				
KUST				
Z.99	400	160	—	277.180
GUL				
Z.558-Z.437				63.610
Z.554-Z.538				81.486
Z.430-Z.551				34.890
Z.471-Z.472				64.250
Z.403-Z.520				65.250
Z.447-Z.184				63.520
Z.548-Z.400				35.670
Z.601Z.560				69.660
Z.468-Z.601				71.800
				827.316
MAANDAG 9 JANUARI 1978				
KUST				
Z.575		140	4	210.490
Z.580	500	130	4	447.980
Z.578	100	70	4	258.460
Z.559	—	190	4	324.720
Z.582	400	50	4	295.470
GUL				
Z.184-Z.447				131.870
Z.201-Z.560				279.450
Z.403-Z.520				189.840
Z.468-Z.601				245.760
Z.538-Z.554				70.720
Z.471-Z.472				222.800
Z.400-Z.548				49.470
Z.430-Z.551				105.490
Z.437-Z.558				192.760
				3.025.280
DINSDAG 10 JANUARI 1978				
NOORD				
Z.00	1200	160	8	75.980
Z.27	2000	150	6	931.960
Z.14	2000	130	8	691.194
KUST				
Z.568	300	160	6	368.510
Z.12	300	30	8	211.250
Z.55	200	30	8	199.950
Z.525	150	45	5	149.880
Z.505	300	30	8	263.477
Z.402	—	150	6	354.360
Z.427	200	60	5	192.150
Z.19	1200	100	6	460.448
Z.14	2000	130	8	691.194
Z.553	400	50	6	228.710
				4.6272.869
WOENSDAG 11 JANUARI 1978				
WEST				
Z.599	500	90	5	310.190
Z.600	350	60	5	228.389
NOORD				
Z.576	1200	180	6	571.890
Z.537	200	130	6	331.060
Z.518	600	120	6	339.640
KUST				
Z.563	100	35	5	122.000
Z.512	500	120	6	320.930
Z.510	700	60	6	433.487
				2.657.586

NIEUWPOORT

DINSDAG 3 JANUARI

N.708 100.942 + RC 96.524
N.15 495.229 + RC 5.836
N.700 31.560
N.172 62.935
N.788 62.935

Op de eerste verkoopdag van het jaar 1978 kregen we 25.367 kg vis op de markt, met inbegrip van 1.400 kg tongen. De N.15 zorgde voor de «rare vis», die heel goed verkocht werd De tongen kregen 189 F voor de grootste soort, de 2de 225 F, de 3e 215 F, de 4e 207 F, de 5e 177 F en de kleine 152 F. Platvis : de heel grootste soort moest opgevangen worden, de andere drie soorten kregen 950, 1100 en 900 F de benne. Voor de kabeljauw en gulsoorten was men kieskeurig voor wat de kwaliteit betrof en kenden deze prijzen dan ook gevoelige «up and downs». Tongschar werd verkocht aan 83 F de kg voor de grootste soort, de middenslag 62 F, en de kleine 28 F. Wijting van de «span_ vissers» liep op tot 2070 F de benne, de kleine 1500 F. Enkele bennen St Jacobsschelpen werden gekocht aan 2100 F de 100 stuks.

WOENSDAG 4 JANUARI

N.470 66.740
N.590 66.740
N.738 65.190
N.346 56.420
N.761 139.491
N.723 170.193
N.3 222.103

Zes vangsten op de woensdagmarkt. De meest voorkomende soorten waren gullen en wijting. Een bokkevisser kon 950 kg tong markten. Alles samen was er 18.680 kg vissoorten. Kabeljauw schommelde van 4.300 à 4.900 F de benne. De andere gulsoorten van 2.150 à 3.000 F de benne en de andere rogsoorten van 40 à 50 F de kg. Zeehonden 1400 F en enkele bennen speerhaaien kregen van 1100 à 1700 F. Zo was de woensdagmarkt met een eindcijfer van 786.877 F.

DONDERDAG 5 JANUARI

N.172	34.115	N.788	34.115
N.349	5.000		

Spanvissers met één klein vangstje, met gullen en wijting. De gullen van 2.500 fr. tot 1.500 fr. de benne.

VRIJDAG 6 JANUARI

N.700	76.063	N.172	34.155
N.788	34.155	N.470	74.140
N.470	74.140	N.590	74.140

Drie vangsten, van de «gullevissers». Alles samen 9.500 kg vis. slechts één koop kabeljauw, die 5170 fr. verkocht werd. De gulsoorten, en dit volgens grootte van 2200, 2100 en de voorkleine gingen weg aan 1400 tot 1500 fr de benne. Zelfs de mini's werden verkocht aan 1100 fr. de benne. Grote wijting van gevolg dat de tarbot tot 240 fr. de kg kreeg, en de grieten tot 130 fr. de kg.

De prijzen van de tongen waren de volgende : de grootste 185 fr. de 2e 222, de 3e 240, de 4e 221, de 5e 193 fr. en de kleinste van 136 à 147 fr. de kg. Kabeljauw waarvan slechts enkele bennen, 4.600 fr. De gullen van 2200 fr à 1650 de benne. De voorkleine 1350 fr de benne, en voor de mini's werd geroepen op 840 fr. Platvis : grote 1000 en 1120, de drielingen van 1100 tot 1300 fr., en de visjes van 900 à 1000 fr. de benne! Grote wijting 1450, kleine 850 fr. Enkele bennen speerhaaien 1870, en knorhaan 1240 fr. Tongschar was duur de grootsten werden gekocht aan 5100 fr de benne, de middenslag 3840 fr en de kleinste 1750 fr.

Zo verliep de woensdagmarkt, met het stormweer die zich in het prijzenspel goed laat gevoelen. Het eindcijfer was : 1.071.056 fr. 1850 tot 2.000 fr. De kleine wijting van 1050 à 1100 fr. De zandschullen werden goed verkocht, zo kregen de grote (gegut) 1240 fr. de kleine 900 fr pijtig voor de N.700, die zijn zandschullen niet gegut had en slechts voor de grote 600 fr. kreeg, en voor de kleine 310 fr. (Een tip temeer, dat het niet meer gaat, om ongegutte vis op de markt te zetten). Het eindcijfertje gaf voor deze drie vangsten 292.653 fr. 's Morgens werden ook de éérste garnaal voor 1978 verkocht, een dagreisje van N.1, met 57 kg garnaal die 208 fr. de kg kregen ! 's Namiddags, de garnaal van N.106 en N.782, samen 256 kg, die van 202 fr de kg verkocht werden !

MAANDAG 9 JANUARI

N.700	25.160	N.738	318.690
N.346	255.660	N.172	78.925
N788	78.925	N.470	94.355
N.459	94.355		

De maandagmarkt was goed bevoorraad met vooral gulsoorten en wijting. Alles samen 37.450 kg., en géén tongen of rare vis van tel ! Zandschullen, en enkele bennen platvis ! De weinige kopen kabeljauw werden gekocht aan rond de 4.500 fr. De gullen van 2200 à 1400 fr. De «voorkleine» 1200, de mini's 980 fr. De grote wijting van 1220 tot zelfs 1550 fr. de benne. De kleine 950. Zandschullen, grote van 1400 tot 1800 fr., de kleine van 900 à 1100 fr. Platvis : grote soort kwam aan 1500 fr., de drielingen 1670, en op de visjes werd geroepen aan 1180 fr. de benne. Een paar bennen speerhaaien kregen 1880 fr. de benne en zelfs één benne knorhaan ging weg aan 1620 fr. Dus alles werd heel goed verkocht, en het eindcijfer was 947.070 fr.

WOENSDAG 11 JANUARI

N.17[illegible]	25.705	N.788	25.705
N.470	37.180	N.590	37.180
N.761	163.714	N.15	801.572

Op de woensdag kregen we vier vangsten : twee koppels «spanvissers», één Westvangst. en de N.15 als bokkevisser !

Er was weinig rare vis met het

IN DE VRIJE VISSERIJSCHOOL TE KNOKKE-HEIST

De traditionele plechtige uitreiking van diploma's en brevetten aan de leerlingen van de Vrije Visserijschool van Knokke-Heist heeft plaats op maandag 6 februari te 17 uur op het oud-stadhuis van Heist.

Na de academische zitting is er een korte receptie. Het einde van de plechtigheid wordt voorzien tegen 18u30.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	9-1-1978
Schelvis grote	76.—79.80
Schelvis midden	65.—72.—
Schelvis klein	37.—56.60
Kabeljauw	76.—86.80
Gul	54.—71.60
Wijting	40.—45.60
Schaat	42.—66.20
Zeebaars	41.60-47.40
Leng	50.—65.60
Schartong	9.—32.—
Heilbot	138.—220.—
Koolvis	40.—44.—
Hondstong	36.—58.—
Zeewolf	198.—225.—
Staart	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	9-1-1978	10-11-1978	11-1-1978
Lappen	194 -199	171 —,—	172 -190
Grote	213 -222	200 —,—	199 -213
¾	264 -255	249 —,—	235 -240
Blok	249 -260	249 —,—	225 -245
Voor-kleine	239 -258	233 —,—	189 -200
Kleine	188 -192	179 -185	160 -164
Slips			

Zeebrugge

Grote	205 -212	182 -187	191 -194
Blok	254 -259	222 -227	235 -294
Fruit	269 -288	236 -238	250 -258
Schone kleine	260 -269	229 -237	245 -249
Kleine	227 -231	194 -199	194 -200
Tout petit	208 -212	179 -184	177 -182
Slips	151 -172	142 -150	111 -132

Nieuwpoort

Tong I			185 —,—
Tong II			222 —,—
Tong III			241 —,—
Tong IV			228 —,—
Tong V			192 —,—
Kleine			140 —,—

PLADIJS

Oostende

	9-1-1978	10-11-1978	11-1-1978
Grote	32,60-37,—	40,———,—	24,—26,80
Grote iek	40,—44,—		27,———,—
Kleine iek	42,———,—	43,60—,—	26,60-29,—
Derde slag	39,———,—	35,———,—	25,—27,—
Platjes	21,60—,—	16,—20,—	16,—18,—

Zeebrugge

I	25,—28,—	18,—19,—	18,—19,—
II	27,—30,—	19,—27,—	18,—20,—
III	29,—31,—	14,—27,—	22,—28,—
IV	27,—28,—	19,—20,—	21,—28,—
V			

Nieuwpoort

Moeien			
Grote pladijs	33,———,—		22,———,—
Platjes	35,———,—		22,—26,—
Drielingen	24,———,—		18,—20,—

Kantoor van Gerechtsdeurwaarder
Jan VAN den MEERSSCHAUT,
Torhoutsteenweg, 50, 8000 BRUGGE — Tel. (050) 31.14.85

— O —

Brugge-Zeebrugge

ZATERDAG 21 JANUARI 1978 te 15 uur
te ZEEBRUGGE, Vissershaven, Slipway

DEFINITIEVE TOEWIJS van

het vissersvaartuig

Z.556 « DONA ROSA »

zijnde een treiler uitgerust met bokken, gebouwd in staal in het jaar 1955, met één dek, twee masten en twee luikhoofden ; tonnemaat : 34,58 bruto en 7,83 netto ; motor Deutz type 5F12M716 pk 200.

Na opbod gebracht op 65.000 F.

Kontant - gewone voorwaarden

TE BEZICHTIGEN : de dag van definitieve toewijs van 10.30 u. tot 11.30 u.

(8137V)

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

GALERIJ STAMPAERT P.V.B.A.

UITZONDERLIJKE OPENBARE VEILING

Op MAANDAG 16 JANUARI 1978 om 19.30 uur
in de zaal CASINO-KURSAAL, Monacoplein te OOSTENDE

Door het ambt van gerechtsdeurwaarder, de Heer Opsomer, Rogierlaan 38, Oostende, zullen onderstaande voorwerpen openbaar verkocht worden aan de gewone voorwaarden : kontante betaling + 20 % kosten.

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

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

TAPIJTEN : verzameling uit Iran, Pakistan, Bessarabië, Mures.

DIVERSEN : klokken, bronzen voorwerpen, samovars.

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

TENTOONSTELLING : Zaterdag 14 januari '78 van 14 tot 18 uur. Zondag 15 januari '78 van 10 tot 12.30 uur en van 14 tot 18 uur. (5413N—8135V)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge		Nieuwpoort	
	9-1-1978	9-1-1978	10-1-1978	10-1-1978	11-1-1978	11-1-1978	9-1-1978	11-1-1978	
Tarbot . groot (123)	232 -284	300 -310	221 -319	295 -300	264 -322	173 -294		240 —,—	
middel (123)	145 -165	180 -202	140 -195	200 -220		181 -223		150 —,—	
klein (123)	120 -132	110 -118		149 -154	150 —,—	132 -154			
Griet : groot (123)	126 -130	112 -130	116 —,—	120 -127	116 —,—	121 -131		190 —,—	
middel (123)	89,———,—	100 -102		108 -111		102 -115			
klein (123)	58,———,—	80,—89,—		72,—75,—		77,—35,—			
Schelvis : groot									
middel									
klein									
Heek : groot									
middel									
klein									
Lom									
Leng									
Rog (I)	51,20-66,—				51,20-75,60				
Keilrog (123)									
Rog (23)				72,—78,—		77,—79,—		50,—70,—	
Tilten (23)				60,—64,—		76,—78,—		50,—70,—	
Scherpstaart (23)				64,—70,—		77,—79,—		50,—70,—	
Halve mans (23)				54,—60,—		54,—64,—		50,—70,—	
Teelt (2)				50,—53,—		54,—64,—			
Katrog (2)				27,—34,—		40,———,—			
Kabeljauw	80,20-102	100 -114	75,—83,—	78,—89,—	63,—75,—	75,———,—		92,———,—	
Gul (groot)	21,40-79,80	95,—108	20,40-79,60	70,—74,—	18,60-66,—	61,—65,—		32,—80,—	
Gul (middel)		61,—80,—		58,—64,—		48,—54,—			
Gul (klein)		40,—45,—		40,—44,—		28,—30,—			
Hozemondhamme	100 -237								
Wijting : groot	18,—30,—	28,—40,—	16,—27,40	24,—27,—	15,40-28,—	22,—24,—		28,—30,—	
klei n		20,—23,—		16,—20,—		17,—19,—		18,———,—	
Schar	9,—25,—	24,—28,—	8,—27,—	24,—30,—	16,—24,60	24,———,—		25,—36,—	
Steenschol	35,40-107	104 -109	35,—85,—	109 -114	36,80-106	110 -115			
Zeehaai				38,—42,—		40,—43,—		38,———,—	
Hondshaai									
Doornhaai									
Pieterman									
Makreel									
Horsmakreel									
Zeekreeft									
Schaat									
Zeebaars (klipvis)									
Kongeraal	30,———,—								
Schartong									
Volle haring									
IJle haring									
Haringshaai									
Steenholk			12,—15,40						
Heilbot									
Koolvis									
Steur									
Zeewolf									
Pollak									
Zonnevis									
Koningsvis									
Vlaswijting									
Zeeduivel		254 —,—		250 -263		261 —,—			
Schotse schol									
Zeehond				24,—25,—		38,———,—			
Bot									
Rode Poon (roobaard)	15,80-48,—		20,20—,—						
Grauwe Poon (knorh.)		34,———,—		30,—32,—		31,———,—		25,———,—	
Rode Knorhaan	25,40-62,—		35,20—,—						
Posten		14,—16,—		14,—18,—		12,———,—			
Langoesten (midden)									
(klein)									

Lees "HET VISSERIJBLAD„

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de donderdagmarkt van 29 december werd aangevoerd : 1.386 kg tong; 35 kisten tarbot en griet; 926 kisten kabeljauw; 4 kisten schelvis; 43 kisten wijting; 146 kisten schol; 43 kisten schar; 1 kist makreel en 75 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 14,22-13,50; grote tong 12,45-12,01; grootmiddel tong 12,84-12,06; kleinmiddel tong 11,44-10,79; tong één 8.84-8.58; tong twee 7,71-7,30

Per 40 kg.: tarbot 450-164; griet 144-59; kabeljauw één 240-150; kabeljauw twee 290-160; kabeljauw drie 160-120; kabeljauw vier 128-100 kabeljauw vijf 96-71; schelvis vier 106; schol één 106; schol twee 84-78; schol drie 86-80; schol vier 100-70; schar 90-62; makreel twee 80; wijting drie 104-70.

De besommingen waren :

HD 16 f9.800; KW 22 f8.700; UK 1 f24.000; IJM 20 f12.800. Verder waren er zes Texelaars met een totale besomming van f70.000.

Aan de vrijdagmarkt van 30 december werd aangevoerd : 366 kg tong; 4 kisten tarbot en griet; 14 kisten kabeljauw; 6 kisten wijting; 38 kisten schol; 4 kisten schar; 3 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 20,74; grote tong 13.64; grootmiddel tong 14,33; kleinmiddel tong 14,62; tong één 14,71; tong twee 9,73.

Per 40 kg.: kabeljauw twee 352; kabeljauw vier 160; kabeljauw vijf 132-104; schol één 94-88; schol twee 100; schol drie 112-108; schol vier 106-90; wijting drie 140-124; schar 134-80.

De besommingen waren :

IJM 27 f2.000; 10 f220. Eén Texelaar f12.000.

Aan de maandagmarkt van 2 januari werd aangevoerd : 1.299 kg tong en 156 bakken schol.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: grote tong 13,86; grootmiddel tong 15.22-14,97; kleinmiddel tong 14,36-13,10; tong één 13,11-; tong twee 7,86.

Per 40 kg.: schol één 90-84; schol twee 96-88; schol drie 104-96.

De besommingen waren :

KW 22 f31.400, tweede gedeelte, reeds aan de donderdagmarkt van voorgaande week was de overige bijvangst van dit schip verhandeld.

Aan de woensdagmarkt van 3 januari werd aangevoerd : 468 kg tong; 6 kisten tarbot en griet; 1.694 kisten kabeljauw; 153 kisten wijting; 85 kisten schol; 27 kisten schar en 28 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: grote tong 14,83; grootmiddel tong 17,35; kleinmiddel tong 17,12; tong één 16,80; tong twee 12,67; tarbot 18-96-18,63.

Per 40 kg.: poon 71; bot 32; rog 98; kabeljauw één 336-210; kabeljauw twee 362-220; kabeljauw drie 260-198; kabeljauw vier 148-120; kabeljauw vijf 120-74; wijting drie 98-82; schol één 108-102; schol twee 122-118; schol drie 126-116; schol vier 132-114; schar 106-86; tarbot 496-392; griet 356-241; haai 110-98; lever 47; steenbolk 78.

Per stuk : haai 60.

De besommingen waren :

KW 4 f6.640; 51 f7.940; 63 f11.230; 137 f4.640; 152 f5.720; 167 f8.460; 221 f7.970; SCH 256 f7.140. Vier Deense vaartuigen : RI 65 f10.120; 228 f22.550; 320 f13.130 en 428 f6.000 Verder waren er 1 vaartuig uit Goederede en 4 vaartuigen uit Texel welke tezamen f116.00 besomden.

Aan de vrijdagmarkt van 6 januari werd aangevoerd : 5.031 kg tong; 38 kisten tarbot en griet; 3.108 kisten kabeljauw; 224 kisten wijting; 1.226 kisten schol; 101 kisten schar; 110 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 22,60-10,82; grote tong 17,23-15,47; grootmiddel tong 17,40-16,70; kleinmiddel tong 16,39-15,86; tong één 16,20-15,50; tong twee 13,11-12,37.

Per 40 kg.: tarbot 639-262; griet 354-190; kabeljauw twee 300-328; kabeljauw drie 320-220; kabeljauw vier 140-108; kabeljauw vijf 120-72; wijting drie 100-56; schol één 78-64; schol twee 92-72; schol drie 84-70; schol vier 76-61; schar 124-84; tongschar 239-168; bot 35-24; steenbolk 70-47; haai 138-82.

De besommingen waren :

KW 65 f10.200; 153 f22.200; 167 f31.400; 173 f16.000; 206 f17.300; 185 f23.200; UK 208 f5.700; IJM 154 f13.800; 211 f2.500; 18 f10.700; 27 f14.700; UK 159 f1.500. Spanvissers: IJM 207 en 209 f7.000; 19 en UK 23 f6.000; UK 141 en 271 f16.200; 17 en 18 f15.600; 48 en 78 f7.700; 135 en 145 f9.800; 200 en 234 f12.000 208 en 236 f9.700; VD 19 en 73 f 23.200; 20 en YE 25 f8.600; WR 136 en 226 f7.200. Verder was er een aantal Texelaars en een tweetal Goederedenaars. Deze acht schepen besomden tezamen f193.000.

Aan de maandagmarkt van 9 januari werd aangevoerd : 18.180 kg tong; 317 kisten tarbot en griet; 2.008 kisten kabeljauw; 197 kisten wijting; 4 kisten schelvis; 3.012 kisten schol; 45 kisten schar; 242 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 18,80-16,96; grote tong 14,51-14,00; grootmiddel tong 16,16-15,00; kleinmiddel tong 16,01-14,40; tong twee 15,91-14,50; tong twee 13,93-12,20.

Per 40 kg.: tarbot 520-252; griet 340-280; kabeljauw één 228-130; kabeljauw twee 258-160; kabeljauw drie 172-154; kabeljauw vier 126-98; kabeljauw vijf 98-74; schol één 75-67; schol twee 92-76; schol drie 92-76; schol vier 80-74; schelvis vier 188; wijting drie 116-96; schar 92-69; hammen met kop 250-134; kleine kreeft 148-146; krab 55; steenbolk 80-50; bot 45-27; haai 96-53; tongschar 208-136.

De besommingen waren: KW 226 f 14.600; KW 221 f 15.900; KW 4 f 11.200; KW 11 f 30.700 ; KW 22 f 40.600-,; KW 24 f 43.900; KW 25 f 38.500; KW 29 23900; KW 34 f 34.000; KW 45 f 44.100; KW 51 f 21.300; KW 88 f 28.800; KW 113 f 22.600; KW 117 f 25.100; KW 137 f 17.800; KW 145 f 41.800; KW 149 f 21.000; KW 152 g 9600; KW 167 f 4600; KW 173 f 3600; KW 189 f 40100; KW 194 f 26500; KW 206 f 6900; KW 214 f 19.100; WR 32 f 36400; WR 57 f 46100; SCH 256 f 20300; IJM 44 f 32800; IJM 115 f 33200; IJM 154 f 6300.

AANMELDING AANGEVOERDE EN INGEVOERDE VIS IN HOLLAND

Het Hollands Produktschap voor Vis en Visprodukten maakt het volgende bekend :

Te verwachten is, dat naar gelang de vangstbeperkende maatregelen verder worden doorgevoerd, er in toenemende mate vis zal worden geïmporteerd uit landen, van waaruit tot dusver nimmer vis is betrokken. Daarenboven wordt sedert het wegvallen van de publiekrechtelijke veilplicht door de aanvoerders steeds meer vis verhandeld, zonder dat deze tevoren in de hallen van een visafslag is geplaatst, waar de ambtenaren van de Keuringsdiensten van Waren controle uitoefenen op de aanwezigheid van voor menselijke consumptiedoeleinden ongeschikte vis.

Teneinde te voorkomen, dat ondeugdelijke vis hier te lande afgezet wordt, is het noodzakelijk dat de Keuringsdiensten van Waren op de hoogte worden gesteld van alle in Nederland aangevoerde en uit het buitenland betrokken vis, zodat de keurmeesters van die diensten dan in de gelegenheid zijn om de betreffende partijen vis te controleren. In verband hiermede is na terzake gevoerd overleg met de Ministeries van Landbouw en Visserij en van Volksgezondheid en Milieuhygiëne door het Bestuur van ons Produktschap in zijn op 15 december jl. gehouden vergadering de Verordening in zake aanmelding ter keuring van aangevoerde en geïmporteerde vis 1977 vastgesteld, welke inmiddels de vereiste ministeriële goedkeuring heeft verkregen en een dezer dagen in het verordeningenblad. Bedrijfsorganisatie zal worden afgekondigd.

MELDINGSPLICHT VOOR ALLE AANGEVOERDE EN INGEVOERDE VIS

Ingevolge deze verordening dient degene, die door hem gevangen vis aanvoert, deze vis onverwijld na aanvoer ter keuring aan te melden bij de Keuringsdienst van Waren van het district, waar de aanvoer heeft plaatsgevonden.

Voorts is degene, die andere dan door hem gevangen vis aanvoert, keuring aan te melden bij de keu- aanvoer ter keuring aan te melden bij de Keuringsdienst van Waren van het district, waar e vis uit het vaartuig wordt gelost.

Degene, die vis invoert, dient deze vis onverwijld na invoer ter keuring aan te emlden bij de keuringsdienst van Waren hetzij van het district waar de vis wordt ingevoerd, hetzij van het district waar de vis voor het eerst wordt uitgeladen (eerste adres).

WAT DIENT TE WORDEN GEMELD

De meldingsplicht geldt voor alle vis, schaal-, schelp- en weekdieren of delen daarvan, ongeacht of deze produkten op enigerlei wijze zijn be- of verwerkt. De luchtdicht verpakte vol- en halfconserven vallen niet onder de meldingsplicht.

Bij de aanmeldingen dient van de aangevoerde onderscheidenlijk ingevoerde vis per vissoort een nauwkeurige opgave — geen hoeveelheden — te worden gedaan. Indien en voor zover het betreft vis. welke niet uit eigen vangst is aangevoerd, dient tevens opgave te worden gedaan van het land of gebied van oorsprong.

De aanmeldingen dienen te geschieden hetzij schriftelijk, hetzij per telex, hetzij telefonisch, gevolgd door een zo spoedig mogelijke schriftelijke bevestiging.

KEURINGSDIENSTEN

Keuringsdiensten zijn gevestigd in het gebied van Alkmaar, Amsterdam, Haarlem, 's-Gravenhage, Rotterdam, Dordrecht, Goes, Utrecht, 's-Hertogenbosch, Friesland, Groningen, Drente, Enschede, Zutphen, Nijmegen en Maastricht.

VRIJSTELLING MELDINGSPLICHT

a) Aanmelding bij de Keuringsdienst van Waren behoeft niet te geschieden, wanneer de aangevoerde of geïmporteerde vis wordt gelost of uitgeladen in het gebouw van een visafslag gevestigd in een van de visserijaanvoerhavens, omdat de keurmeesters daar aanwezig zijn om er op toe te zien, dat geen ondeugdelijke vis in de menselijke consumptiehandel wordt gebracht.

b) Eveneens kan aanmelding bij de Keuringsdienst van Waren achterwege blijven, indien het betreft schelpdieren, welke na invoer ter keuring zijn aangeboden aan het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek. Deze instantie heeft met name de in Zeeland gelegen percelen verwaterplaatsen en oesterputten onder controle.

c) Daar reeds op grond van bestaande regelingen de voorgenomen import van haring en mosselen dient te worden gemeld, kan eveneens een aanmelding bij de Keuringsdienst van Waren achterwege blijven.

X X X

Zoals we uit wat voorafgaat vaststellen, is de veilplicht in Holland niet verplicht en heeft een visser allerlei mogelijkheden ergens buiten de vismijn zijn vis aan wal te brengen en te verkopen.

In België is die mogelijkheid praktisch niet, zodat alle kontrole gemakkelijk is, gezien er aan de kust maar drie vissershavens zijn en de Blankenbergse haven zo ondiep is, dat daar, buiten de markt verkopen praktisch ook niet mogelijk is.

Ook in Holland heeft men met de dwaze keuringsrechten af te rekenen en is dit een miljoenenslokop zonder het minste nut, althans voor de vis.

Dat tengevolge van het wegvallen van de publiekrechtelijke verkoop.

OSTEND STORES & ROPEWORKS

Gedeponeerd merk :

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE

Bureien en Administratie :

Tel : (059) 70.55.81 (5 lijnen)

Telex : 810.28

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31

Tel. (059) 70.15.42
(059) 70.14.41
(059) 70.70.33

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN

MECHANISCHE FABRICAGE VAN AFSCHERM- EN VEILIGHEIDSNETTEN

NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :
- Manila, sisal, nylon, polyethylene en polypropylene trawltwine
- Touwwerk
- Alle soorten netten
- Staaldraad
- Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :
- Sisal bindgaren
- Pick-up garens

VOOR DE NIJVERHEID :
- Inpakgarens in sisal en polypropylene

SPORT :
- Allerlei netten

TAPIJTEN

(7898V)

BREVO

- Oliedruk omkeerkoppelingen zonder en met vertraging
- Onder alle omstandigheden betrouwbare kwaliteitsprodukten gebaseerd op een meer dan 60-jarige ervaring.

Agente voor de Belgische Visserij :

B.V. BREVO

Amsterdam. N.

Telefoon 36.87.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

S.V. SCAP

Werkhuizen :

Ed. Anseelelaan Oostende

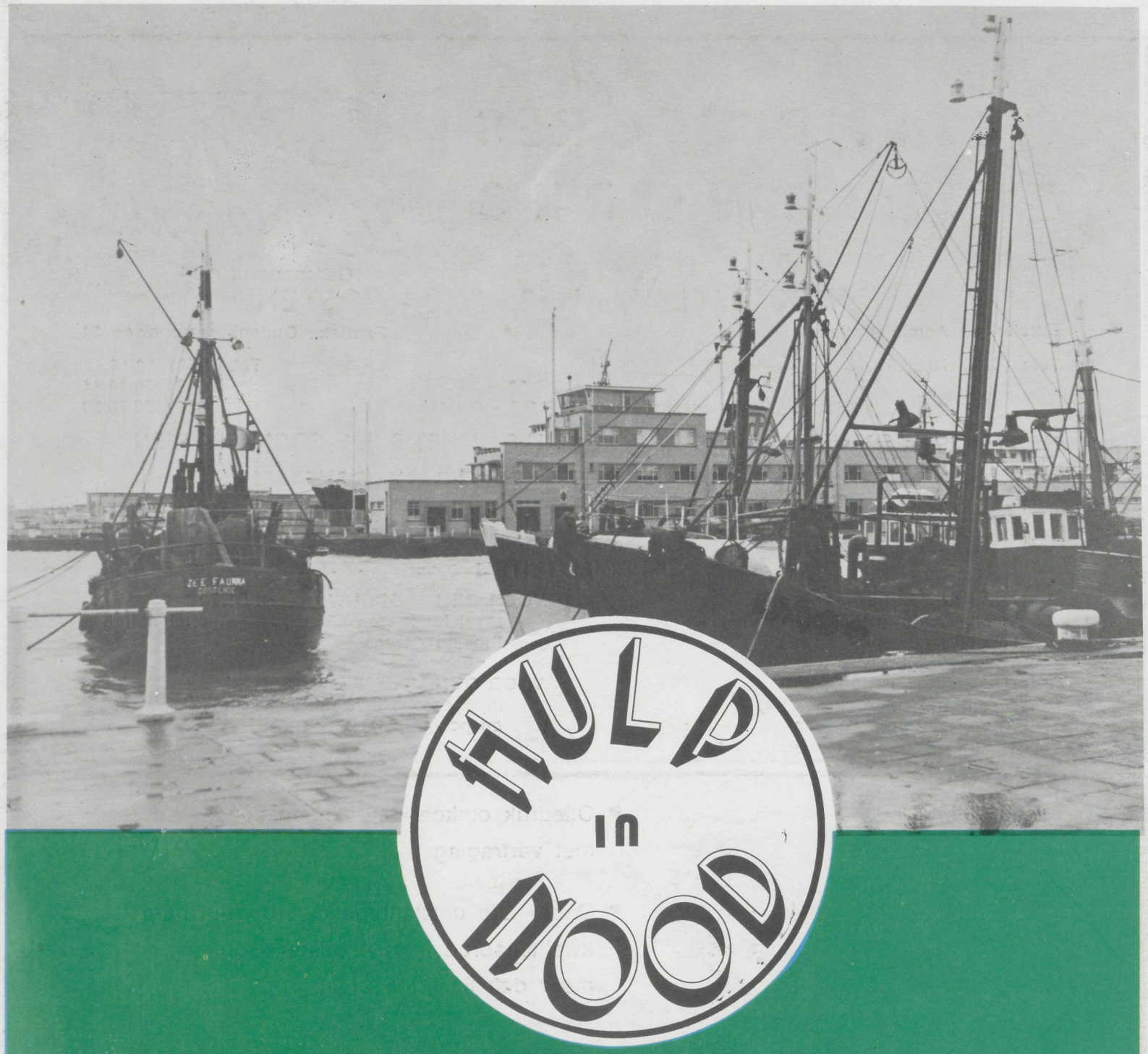
Tel. 70.87.79

Burelen :

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32

(8099V)



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 812.29

■

Gedekte risiko'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.

■