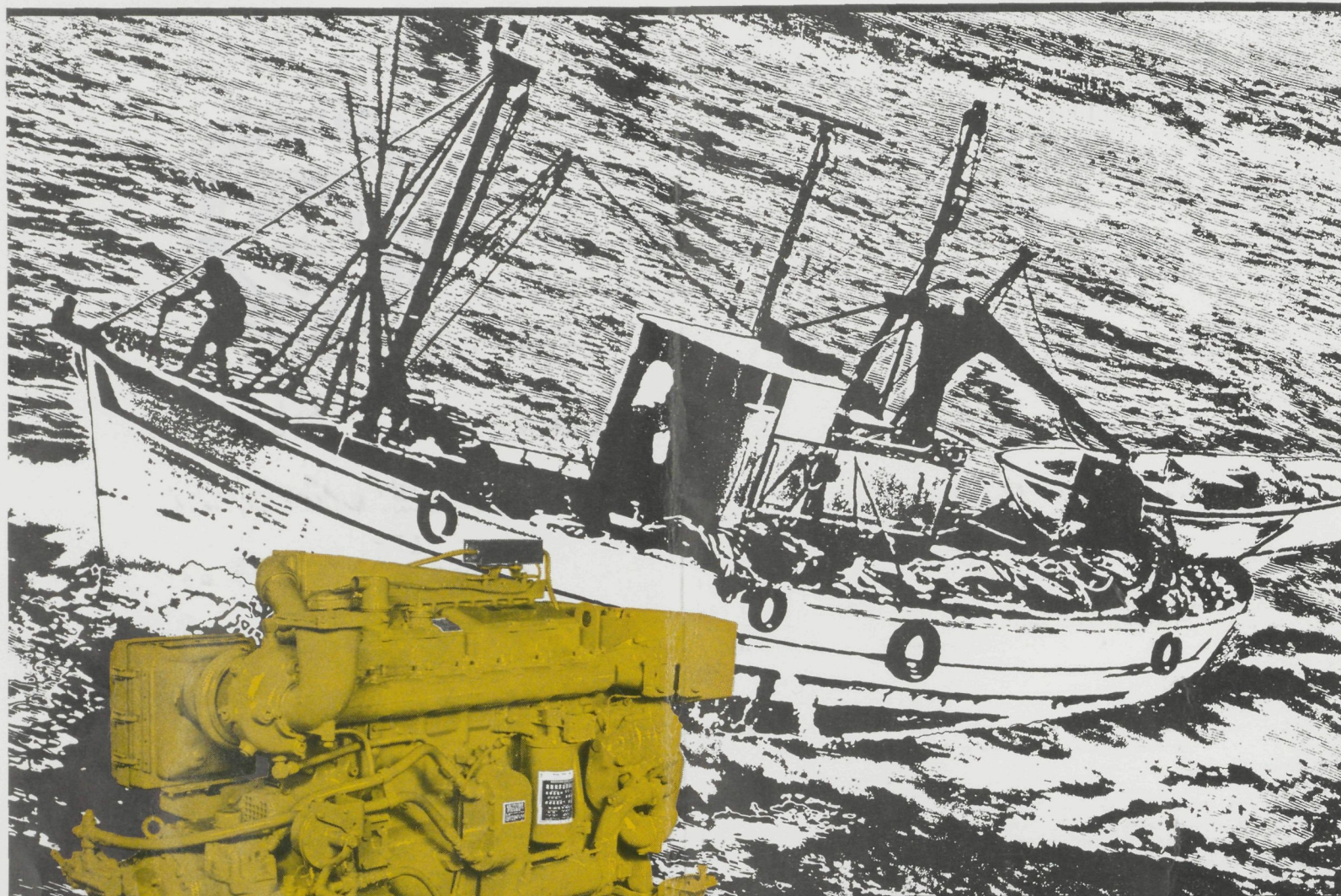


GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE



het visserij blad

VRIJDAG 27 JANUARI 1978 — PRIJS 40 FR. — Nr. 3 — 45e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS



het juiste vermogen

20 modellen
van 85 tot 1125 pk
(63 tot 840 kW)

De houten vissersboot "Gude 9" opnieuw uitgerust met zo'n eenvoudig te installeren Cat 3406 TA 275 pk bij 1800 omw/min. (205 kW bij 1800 omw/min).

Treco N.V.
340, Steenweg op Brussel
1900 Overijse
☎ 02/687.60.20

Caterpillar scheepsdieselmotoren van 85 tot 1125 pk (63 tot 840 kW continu vermogen) leveren het **juiste vermogen** voor vissersschepen van alle afmetingen. En wel omdat:


Zij zijn eenvoudig van constructie en van hoge kwaliteit voor betrouwbaar gebruik. Zij zijn leverbaar met de juiste scheepsreductie keerkoppelingen, koppelingen en aftakassen voor lieren, pompen, enz. Ze ruimte besparen en uitgerust zijn met watergekoelde turbochargers en uitlaatspruitstukken voor rustige, koele machinekamers.

Zij zijn economisch door toepassing van een nastelvrij brandstofsysteem met automatische variabele inspuittijd om brandstof te besparen.

Zij zijn eenvoudig te onderhouden, met "schroef aan" olie- en brandstoffilters en snel verwisselbare brandstofverstuivers.

Na de verkoop kunt u rekenen op dealer service met het bekende CAT PLUS systeem waar ook ter wereld.



Caterpillar, Cat en  zijn handelsmerken van Caterpillar Tractor Co

EME-1177

het visserijblad

Vrijdag 27 januari 1978 - Nr. 3

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

Vis-bescherming of visserij-moord ?

Vandaag in Berlijn en volgende maandag te Brussel zullen de ministers van Landbouw nogmaals proberen tot een vergelijk te komen om uiteindelijk een EEG beleid voor de visserij vast te leggen.

Insiders verwachten dat het nog wel even wachten wordt, maar wijzen er op dat al dat wachten voor ons zo slecht niet is geweest, want dat Engeland al heel wat van de vroegere eisen heeft laten vallen.

BOERENBEDROG

Men kan natuurlijk van uit meerdere hoeken een zaak bekijken en belichten om hoe ook toch altijd gelijk te hebben, zelfs als men appels voor peren verkoopt.

We mochten 1200 ton tong vangen in de Noordzee; voor 1978 zal dit wellicht niet meer worden dan 960 ton. Men troost ons nu met de bewering dat België in eerste termijn voor 1978 slechts 760 ton was toegezegd, zodat we dus heel dankbaar mogen zijn met een winst (!) van 200 ton **DIE ECHTER EEN VERLIES IS VAN 240 TON !**

Dat is je reinste boerenbedrog : zeggen dat je in plaats van 1.200 ton géén 760 ton krijgt maar wel 960 ton.

En ambtenaars durven zeggen dat Engeland toe geeft, omdat Engeland niet langer meer spreekt over een exclusief recht van 200 mijl. Alsof ooit één kind in de wereld geloof heeft, dat Engeland kon en zou 200 mijl opeisen.

Toen Engeland in de E.E.G. kwam, heeft het geeist 12 mijl exclusief te hebben tot 1982 (afgezien van de erkenning van enkele historische rechten), maar na 1981 zouden en moesten alle wateren van Engeland vrij toegankelijk zijn voor alle EEG-landen. En wat zien we ? Er wordt niet meer over 12 mijl gesproken. Deze 12 mijl zijn ten eeuwige dage exclusief eigendom van Engeland geworden. Over de basisbeginselen wordt er niet meer gesproken, omdat Engeland dreigt.

De kwota moeten gedurig blijven verminderen, maar omdat Engeland dreigt moeten de kwota van Engeland maar liefst een beetje omhoog : waar we voorheen 14.500 ton kabeljauw hadden gekregen en in eerste termijn voor 1978 moesten tevreden zijn met 13.500 ton, is Engeland beginnen dreigen en voor zichzelf heeft het meer geeist, met als gevolg dat België voor 1978 zoal moeten tevreden zijn met 9.500 ton.

Engeland spreekt over zijn haring in zijn zee en belet, nadat het 3 maal zijn eigen kwotum had gevangen, dat de andere landen, ook maar één haring vangen, terwijl de industriële visserij op Englands eis moet verdwijnen. **MAAR WAAROM BOUWT EN HEROPENT ENGELAND NU PLOTS ZIJN EIGEN VISMEELFABRIEKEN ? En waarom die makreel met tien duizenden ton aan Rusland ?**

DWARS LIGGEN

Om de aanleg van een autosnelweg te beletten, om meer loon te bekomen, om de arbeidsduur te verkorten, gaat men dwars liggen, grijpt me naar de zwaarste middelen. Maar voor de visserij gaat er niemand dwars liggen en nemen we alle toegevingen door sommige ambtenaars ons voorgespiegeld voor lief :

— tussen 12 en 50 mijl moet Engeland genieten van een bevoorrechte positie;

(Vervolg blz. 2)

Moeilijkheden onder de Ministers van Landbouw en Visserij te West-Berlijn

HOE LANG NOG BRITSE CHANTAGE ?

Zoals we in een ander artikel mededelen, zouden de ministers van de «Negen», van de landbouwtentoonstelling die te Berlijn heden 25 jan. doorging, gebruik maken om de visserijbesprekingen die op 30 jan. te Brussel moeten doorgaan, voor te bereiden. Volgens de laatste berichten zou de Britse minister, de heer John Silkin, dit nu geweigerd hebben in een soort chantagepoging, omdat hij eerst wenst dat de «Negen» hun akkoord zouden betuigen met de devaluatie van het «Groene Pond» met 7,5 t.h. dat door het Britse parlement enkele dagen terug beslist werd. Dit kadert echter niet zo gemakkelijk in de, door de «Negen» voorgenomen landbouwpolitiek, zodat de heer Silkin geen onmiddellijke toezegging hiervan kon krijgen.

Als reactie zou hij dan geweigerd hebben voorlopig over de visserijprobleem te spreken en zou er dan ook niet veel uitzicht meer bestaan om op 30 jan. tot een eindbeslissing te komen. We kunnen dit zowat als een chantagepoging van de Britten aanzien die overal het onderste uit de kan wensen te hebben, ook op landbouwgebied. In ieder geval zit men nu met een probleem meer gekonfronteerd en is dit alles niet van aard om ons hoopvol te stemmen op een gelukkige afloop van de visserijbesprekingen en op het afsluiten van een uiteindelijke interne visserijreglementering voor de E.E.G.

Anderen zien echter in dit onverwacht voorval omgekeerd een troefkaart om uit te spelen voor een gunstige afloop in de visserijbesprekingen. Door de voorafgaandelijke erkenning van de devaluatie van het «Groene Pond» te koppelen aan het aanvaarden van de voorstellen door de «Negen» te Brussel geformuleerd op 16 januari en waarvan we elders de grote lijnen van deze overeenkomst, alsmede de aan de verschillende landen toegekende aanvoerkwota, mededeelden.

We kunnen anderzijds echter hopen dat men bij de Negen ook wat harder taal laat horen. Zij hebben wapens die ze tot op heden niet hanterden.

Integendeel de Negen zijn voor de Britse en Engelse landbouw een grote melkkoe waarvan deze maar al te breed gebruik en nu misbruik van maakt.

En dat moet een einde nemen, daar Europa niet van Engeland meer afhankelijk, maar in werkelijkheid, Engeland van Europa ! En dat schijnt men bij ons te gemakkelijk over het hoofd te zien.

WAT WORDT HET OP 30 JANUARI TE BRUSSEL ?

Zoals men weet, zijn de landbouwministers van de Negen, die terzelfdertijd de visserij onder hun bevoegdheid hebben, op 16 en 17 januari te Brussel bijeengekomen maar niet tot een positieve uitslag gekomen wat de interne visserijreglementering betreft gezien de zeer starre houding van de Britse minister John Silkin, en de lauwe houding zullen we maar zeggen, van de anderen, die Engeland en Ierland, miljarden toege-

(Vervolg blz. 2)

VIS-BESCHERMING OF VISSERIJ-MOORD ?

(Vervolg van blz. 1)

— binnen de 200 mijl zal Engeland de vaartuigen van de lidstaten controleren : men moet zich niet eens afvragen of het ook zijn eigen vaartuigen zal controleren en opleiden OF ZIJN HET DAN TOCH LEUGENS DAT ENGELSE SCHEPEN HUN VANGSTEN OVERLADEN OP RUSSISCHE EN POOLSE MOEDERSCHEPEN ?

De foto's kunnen niet liegen !

— Ierland, die miljarden EEG-geld krijgt om zijn eigen vloot te laten verdubbelen, wil nu ook EEG-geld om Ierse wachtschepen te laten bouwen en onderhouden, die ons zullen moeten controleren.

— België vangt amper $\frac{1}{4}$ van de vis die het zelf verbruikt.

— Nederland voert 9/10 van de gevangen vis uit.

En wij zouden onze vloot verder moeten inkrimpen, omdat onze verantwoordelijken in Brussel niemand durven dwars liggen. Wij moeten ja- knikken en buigen tot in het stof, tot onze nek breekt.

Het is nu voor iedereen duidelijk dat de maatregelen ter bescherming van de visstand berusten op loutere koffie-dik-kijkerij. Men is van niets zeker en telkens opnieuw is men totaal verrast over de resultaten, die nooit stroken met de verwachtingen.

Het ganse kwotumsysteem is een grote flop geworden, waar voor de andere landen weliswaar een achterpoortje werd afgegrensd sinds duistere figuren 's nachts met speciale kijkers vanop de overkant het gedoe in de vismijn gadeslaan en..... toeslaan, Belachelijker kan het niet.

Er is voor onze reders geen hoop meer of vertrouwen in de mensen te Brussel. Er rest ons maar één oplossing meer : op aanwijzing van de Nederlandse experts moeten wij voortaan onze bemanning 10 t.h. minder betalen. Dan pas zullen de vakbonden wakker worden en we weten allemaal dat men in Brussel pas reageert wanneer de vakbonden er zich mee bemoeien. Het is een onpopulaire maatregel maar nood dwingt. En eens onze vissers zullen staken of de reders hun schepen aan de kaai leggen, dan zal men misschien beseffen welk kapitaal er mee gemoeid is.

Massaal verkopen in het buitenland zou aan de afslagstadsbesturen toch ook al pijn doen voor 15 miljoen en zelf kunnen we rechtstreeks 6 miljoen winnen met het Fonds voor scheepsjongens af te schaffen enz..

Maar natuurlijk weet men in Brussel hoe weinig solidair en welke lamme goedzakken onze reders zijn. 't Is als een kudde schapen welke men langzaam maar zeker naar de schachtbank wil voeren, tenware ze nog een slooppremie bij krijgen om aan sportvisserij te doen en te gaan doppen.

Onze visserij wordt door onze visserijdienst niet alleen aan het lijntje gehouden, maar in doekjes gewonden. En dat noemt men een visserijpolitiek voeren ?

Of bestaat de visserijdienst met 20 ambtenaren alleen om wedden uit te betalen en voor de rest aan de Engelsen en Ieren steeds maar cadeaux te geven ?

Hoelang nog Rederscentrale zult gij onze visserij helpen kapot maken.

De Redactie

VAN MANNEN EN DE ZEE

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

BUITENGEWONE ALGEMENE VERGADERING

Overeenkomstig art. 25 der statuten hebben wij de eer U uit te nodigen tot de BUITENGEWONE ALGEMENE VERGADERING der maatschappij, die zal plaats hebben op VRIJDAG, 3 FEBRUARI 1978 te 16 uur. in het SPORTCENTRUM, Spuikomlaan te Bredene.

Dagorde

1) Verlenging van de duur der maatschappij voor een termijn van 30 jaar.

2) A. Aanstelling van een nieuwe beheerraad : ingevolge de verlenging van de maatschappij is een nieuwe beheerraad te benoemen. De leden van de beheerraad worden gekozen door de Algemene Vergadering. Hun kandidatuur moet tenminste acht dagen vóór de Algemene Vergadering, aangetekend ter zetel van de maatschappij toekomen, of op bureel van de maatschappij kenbaar gemaakt.

B. Benoeming commissarissen : ingevolge de verlenging van de maatschappij is een nieuw kollege van commissarissen te benoemen. De commissarissen worden door de Algemene Vergadering aangesteld. De kandidaturen moeten aangetekend op het bureel van de maatschappij toekomen, ten laatste acht dagen vóór de Algemene Vergadering of op het bureel van de maatschappij kenbaar gemaakt.

3) Verscheidene.

N.B. Alle voorstellen of punten welke de leden in de rubriek « Verscheidene » wensen te bespreken, dienen ten minste vijf dagen vóór de Buitengewone Algemene Vergadering per aangetekend schrijven ter zetel van de maatschappij toe te komen. Deze voorstellen moeten ondertekend worden door tenminste tien leden.

NAMENS S.V. S.C.A.P.

De Zaakvoerder,
P. VANDENBERGHE

De Voorzitter,
E. VERLEENE

(5479N—8141V)

MOEILIKHEDEN ONDER DE MINISTERS VAN LANDBOUW EN VISSERIJ TE WEST-BERLIJN

(Vervolg van blz. 1)

kend hebben om hun landbouw er bovenop te brengen en zich nu laten doen. Wij kunnen onze Belgische afvaardiging er geen geluk mee wensen. Nochtans werden min of meer de grondslagen gelegd waarop men wellicht tot een overeenkomst zal kunnen komen. Op het einde van deze week ontmoeten de landbouwministers van de «Negen» zich te Berlijn ter gelegenheid van de grote internationale landbouwtentoonstelling en het is duidelijk, dat zij dan een voorbespreking zullen houden om op 30 januari 1978 te Brussel eindelijk tot een eindresultaat te komen met betrekking tot de interne visserijreglementering binnen de wateren van de gemeenschap. Men neemt aan dat de Britse minister ten slotte het laatste voorstel geformuleerd op de vergadering van 16 en 17 januari zal aanvaarden, waarbij aan Groot-Brittannië een totaalkwota zal toegekend worden die praktisch gelijk ligt met het gemiddelde van de voorgaande jaren, of dat men minstens tot iets zal komen dat hier niet ver vanaf zal liggen om het Brits aangezicht iets meer kleur te geven. En dat is al ver genoeg gaande.

In elk geval moet er vóór 1 februari iets uit de bus komen omdat tegen deze datum de tijdelijke regeling afloopt en omdat ten slotte ook Noorwegen aandringt op een overeenkomst met de E.E.G., overeenkomst die niet mogelijk is zolang men over geen vaste interne visserijreglementering beschikt in de E.G.G. De Britse belangen in Noorwegen staan ook onder druk en we menen dat dit eveneens van nature zal zijn om de heer Silkin te overtuigen van het belang van een uiteindelijke interne reglementering, ook al moet hiervoor veel water in de Britse wijn bijgemengd.

En waarom niet ? Wij zijn toch geen Engelse kolonie geworden ?

OOSTENDENAAR MARCEL POPPE SECRETARIS-GENERAAL BIJ HET MINISTERIE VAN VERKEER

Het is dus, zoals vorige week gemeld werd, dat met ingang van volgende week woensdag 1 februari de heer Marcel Poppe tot op heden directeur-generaal bij het bestuur van het zeezeven, afdeling vervoer, benoemd werd tot secretaris-generaal van het Ministerie van Verkeerswezen.

Zoals we reeds meldden, is de heer Poppe, weliswaar geboren te Blankenberge, een Oostendenaar en schrijver van de onlangs verschenen novelle «Van mannen en de zee», waarin hij de geschiedenis weergeeft van de Belgische visserijvloot.

Dat we dus eindelijk een ambtenaar gekregen hebben die de Belgische visserij op en top kent in het Ministerie van Verkeer, heeft elk een in visserijmiddelen ten zeerste verheugd, daar, na de heer Robert Verschelde in datzelfde ministerie niemand zo goed met onze visserij verwant is als hij.

In het voor ons land zo moeilijk ogenblik voor het voortbestaan van onze visserij, kan dit van het grootste belang zijn, daar samen met de verantwoordelijke ambtenaren op hoger vlak van het ministerie van landbouw, het al of niet van de initiatieven van hen afhangt of onze visserij en vishandel op economisch vlak nog iets zal blijven betekenen.

De nieuwe secretaris-generaal is immers pas 55 jaar oud en kan samen met zijn titelgenoot in Landbouw, die immers de visserij zeer genegen is, daarvoor veel doen. Voor wie de heer Poppe nog niet kent, volstaat het te melden dat hij te Blankenberge de lagere en middelbare school doorliep en daarna het Koninklijk Atheneum te Brugge.

Hij studeerde ondertussen economische wetenschappen aan de Rijksuniversiteit te Gent, waar hij ondermeer als klasgenoot had Leo Tindemans, de huidige Eerste Minister en André De Vreker, de latere rektor van de Gentse Universiteit. In 1945 behaalde hij met grote onderscheiding de titel van licentiaat in de economische wetenschappen.

Op 13 november 1945 trad hij te Brussel in dienst bij de Regie van het Zeezeven, een organisme tijdens de oorlog in Engeland opgericht voor het beheer van de opgeëiste schepen. Uit die tijd stammen zijn eerste officiële contacten met de zeevisserij. De familie Poppe was ondertussen te Oostende komen wonen waar de vader van Marcel Poppe, Urbain Poppe, nog steeds verblijft.

In 1948 werd Marcel Poppe door de toenmalige secretaris-generaal Malderez naar de toen pas opgerichte studiedienst van het Departement van Verkeerswezen gehaald waar hij de sektor koopvaardij en zeevisserij toegewezen kreeg. Hij was ondermeer de eerste sekretaris van het Technische Comité van het



De heer MARCEL POPPE

Scheepskrediet in 1948 tot stand gekomen en vervulde er die functie meer dan 10 jaar.

Hij kent dus ook zeer goed de zaken van het Scheepskrediet en de VOZOR aangelegenheden, welke hij met al zijn goede en slechte momenten heeft meegemaakt.

Hij nam ook deel aan tal van internationale onderhandelingen: de Moezelkanalisatie, de nieuwe sluis van Terneuzen en de Schelde-Rijnverbinding.

In 1967 werd Marcel Poppe adviseur op de Studiedienst en vanaf 1964 leidde hij die dienst als bestuursdirecteur. In 1966 was hij in de kortstondige regering Harmel enkele maanden adjunct-kabinetschef van de heer Edmond Leburton, in deze regering vice-premier, belast met de coördinatie van de investeringen. In 1971 en '72 was hij voorzitter van het Transportcomité van de Verenigde Naties te Geneve.

In 1972 werd hij adjunct-kabinetschef van de heer Delmotte, toenmalige minister van Verkeerswezen en in 1973 werd hij kabinetschef, opeenvolgend van de ministers van Verkeerswezen Anseele en Ramaekers.

Sinds 1972 was Marcel Poppe directeur-generaal van het Bestuur van het Vervoer. In mei 1974 nam hij als directeur-generaal de leiding waar van het Bestuur van het Vervoer, ambt welke hij tot op heden met de grootste nauwgezetheid bekleedde.

Bij Koninklijk Besluit van 5 januari 1978 werd hij dus Secretaris-Generaal van het Ministerie van Verkeerswezen.

Dit besluit verscheen dinsdag 17 januari in het Staatsblad, zodat hij vanaf volgende woensdag officieel dit ambt bekleedt.

De nieuwe secretaris-generaal is een zeer nauwgezet ambtenaar, wiens eenvoud door onze vissers van oost tot west gekend is, daar hij zowel te Nieuwpoort en te Zee-

brugge, zonder Oostende te vergeten, zijn weekends doorbrengt tussen de vissers, in hun bedrijf en op hun schepen.

Om de IJslandse toestanden en visserij beter te leren kennen, bracht hij er een paar malen 's zomers zijn vakantie door en wist hij er een paar jaar geleden een belangrijk artikel over te schrijven.

Hij bezit van de Belgische visserij een ongeëvenaarde documentatie en kent de geschiedenis van al onze rederijen, van klein tot groot.

De ganse Belgische visserij is dan ook met deze benoeming zeer opgetogen en overtuigd dat zij thans met een man van het vak, bij de vele moeilijkheden welke zij kent, een ernstige steun zal vinden. En daarom juichen allen deze benoeming van harte toe en wensen ze hem veel good luck in de zeer moeilijke periode welke ons allen te wachten staat.

De redactie.

ONGEVALLEN OP ZEE

Tijdens het manoevreren in de haven van Newhaven is de Z.542 «Angelus» met de schroef op iets geslagen. Het schip kwam stuurlaag en bij nazicht door een duiker werd vastgesteld dat de schroefas gebroken en de schroef verloren was. Sleephulp werd ingeroepen bij de Z.183 van de Rederij Hertsens, die akkoord was de Z.542 op sleep te nemen. De Z.183 bracht de Z.542 tot aan de 60 mijl grens waar de staatssleepboot de sleep overnam en naar Zeebrugge vaarde.

De O.148 «Snipe» van Bogaert J. diende met net in de schroef opgesleept te worden door de O.491 van Zwervtvaegher Wilfried.

Ingevolge een zware zee op het achterschip van de Z.573 «La Paloma» van Degroote M. geraakte de stuurinrichting defekt. Herstellen ter plaatse bleek onmogelijk en de Z.307 werd verzocht om op te sleepen. De sleep verliep normaal maar werd op het laatst overgegeven aan de staatsleepboot.

Tijdens het proefdraaien van de O.110 van de gebroeders Verbiest, is de O.110 met de schroef op een onbekend voorwerp geslagen, waardoor ze een abnormaal geluid in de distributiekast waarnamen. De motor werd uitgeschakeld en vastgesteld dat één der tandwielen gebroken was.

VANDALEN GOOIDEN MEERTROSSEN VAN EEN TIENTAL TREILERS LOS IN DE NIEUWPOORTSE VISMIJN

Het had een ramp kunnen worden

Vandalen zijn weer aan het werk gegaan in de Nieuwpoortse vismijn waar de meertrossen van tien aldaar gemeerde treilers werden losgegooid. Drie vaartuigen geraakten op drift, zeven andere bleven gelukkig met een eind vast aan de kaai waardoor zij gewoon omzwaaiden terwijl aan boord van een ander vaartuig een patrijspoort werd stuk gegooid en een boeilicht ontvreemd.

Het was in de vroege morgen dat vismijndirecteur Jef Verbanck uit zijn bed werd gebeld en op de hoogte werd gebracht van de feiten. Hij begaf zich aanstonds ter plaatse waar een desastreus situatie werd aangetroffen. De N.346 van reder Albert Legein was met de tij mee gedreven en was vastgelopen op een zandplaat dwars van het Kattetas; de N.590 van reder Desaever werd teruggevonden tussen sportvissersvaartuigen aan de overkant van de kaai en de N.579 van reder Gonzales bleek aanvankelijk spoorloos. Uiteindelijk werd het vaartuig teruggevonden tussen de pikfels van de installaties van de V.V.W. Alle drie deze eenheden konden opnieuw veilig gemeerd worden zonder dat enige averij werd opgelopen.

Van zeven andere eenheden, met name de N.106, N.470, N.172, N.738, N.761, N.345 en N.715 werden hetzij het vooreind hetzij het achtereind losgegooid waardoor de vaartuigen nog met één meertros bleven vastgemeerd en dus gewoon met de tij omzwaaiden. Ook geen van die treilers liep enige schade op. Alleen de N.723, die niet werd loggegooid, liep averij op want een patrijspoort werd stuk geslagen terwijl een boeilicht in het dok werd gegooid.

Ook het douanekantoor ontsnapte niet aan de vernielingsdrang van de vandalen. Daar werden veertien ruiten stuk gegooid evenals de ruit van een kastje met reddingsmateriaal. Het materiaal zelf bleef evenwel onaangeroerd.

Bewoners van de Kaai te Nieuwpoort hadden in de loop van de nacht veel lawaai van bromfietsen gehoord en uit een eerste onderzoek door de plaatselijke rijks-wacht, samen met de Zeevaartpolitie, konden enkele jongeren opgeleid worden. Het zou zelfs gaan om varend personeel. Dit is het tweede geval van vandalisme; zoals bekend grepen gelijkaardige feiten ook vorig jaar plaats toen o.a. de N.738 was afgedreven, vastliep en zware averij opliep.

Worden de gronden aan de vissershaven een stort?

Het heeft lange tijd geduurd vooraleer men wist wat er met de gronden rond het nieuwe visserij-dok en aan het proefstation zou gebeuren en nog is alles niet in orde.

Ook hier wilden de verlichte geesten een groenoord en geklasseerd landschap van nijverheidsgronden maken. Het is zo waar dat zelfs de gronden nevens het proefstation gelegen, waar een verlengd stuk van rond de 50 miljoen moet gebouwd worden en waarvoor reeds een aanbesteding is uitgeschreven, nog steeds niet vrijgegeven zijn en als zodanig geklasseerd.

De Staat zoekt om de economie op gang te brengen en wil geld maken van zijn gronden.

Maar dwaze beslissingen van allerlei Comites voor monumentenzorg, landschappen, beletten allerlei economische expansies of noodzakelijkheden.

Alsof deze de tewerkstelling en de economie zullen redden.

Ondertussen wordt op de braakliggende gronden tussen de Fort-

straat, langs de Liefkemoestraat allerlei stort aangevoerd, reeds oude auto's gegooid, oude matrassen liggen verspreid, in zoverre dat hier een stort wordt van jewelste, waar geen enkele autoriteit er aandacht aan verleent.

En dit alles gebeurt op een paar honderd meter van waar onze ruimdienst zijn instellingen heeft.

Verder liggen op de Victoriaal aan ter hoogte van de instellingen van de firma Leveke allerlei afval van oude kisten en verpakkingen.

Noemt men dat het rein houden van onze stad en haven?

Dagelijks komt de politie 's morgens rond 7u.30 - 8 uur een toeristisch toertje doen aan de haven, maar wat ze moet zien, ziet ze niet en als ze iemand in overtreding nemen, dan is het omdat de ene of de andere er een pekelzonde heeft bedreven, het sop niet waard om er uw tijd aan te verspillen.

De vraag stelt zich welke autoriteit zal op het complex gronden, stort en het storten van allerlei vuil beletten.

Minder vis bracht meer op te Oostende in 1977

De Oostendse vissersvloot liep weer met enkele eenheden werd verkleind (hieronder zelfs een paar IJslanders) bracht in het voorbije jaar toch nog 19 miljoen 733.474 kg vis in de afslag. Dat is dan toch nog altijd 1700 ton minder dan in 1976. Toen werd echter nog haring gebracht tijdens de laatste maanden van het jaar terwijl nu het haringverbod geldt. Is het waar voor de hele Belgische vloot dat vooral daar het verschil in aanvoer moet gezocht worden, dan is het in de eerste plaats waar voor Oostende waar bijna alle haring van het land gebracht werd. Ook de garnalaanvoer is aanzienlijk teruggelopen, ook dat gaf minder gewicht van 250 ton.

Daarentegen was er veel meer gul op de markt, ook vooral tijdens de laatste maanden van 1977 toen bijna de hele Oostendse vloot die vissoort aanvoerde. Hierdoor werd het haringverbod alleszins financieel omzeild. Er zat immers veel gul niets eens zo ver uit de kust zodat korte reisjes konden gemaakt. De totale opbrengst is te Oostende wel toegenomen en steeg tot 637 miljoen 415.800 F tegen 629 milj.

916.464 F in 1976. Vooral de IJslandse soorten hebben in het voorbije jaar flinke prijzen gekregen. Iets wat overigens nodig was gezien de sterk geslonken vangsten. Over het algemeen zijn de totaalresultaten van deze IJslanders wel meegevalven, de O.202 was weer de hoogste besommer en bereikte ruim 22 miljoen F.

Bij de middenslagschepen zijn ook een paar aardige cijfers te noteren. De kustvisserij moet niet te hoog van de toren blazen dit jaar gezien de zeer gedaalde garnalvangsten. Garnaal was wel veel duurder maar dat was maar een pleister op een houten been om de schade te beperken. Anderzijds toch meer opbrengst van vis voor deze schepen die enkele weken aardige gulvangsten binnenbrachten.

Tenslotte noteren we ook nog een stijging van de gemiddelde prijs voor vis en dit van 29 naar 32 F. Dit niettegenstaande de tongen veel goedkoper verkocht werden dan voorgaande jaren. Dit wijst dus op een gevoelige stijging van veel andere soorten waarbij kabeljauw de meest wisselvallige prijzen noteerde (tussen 30 en 100 F het kg).

GULF
VERITAS
MOTOR-
OLIEN
EN
SMEER-
MIDDE-
LEN
VOOR DE
VISSERIJ



Wij leveren, als één van 's werelds grootste oliemaatschappijen, al vele jaren brandstoffen en smeermiddelen aan de scheepvaart en de visserij over de gehele wereld. Voor België hebben wij langs de S.V. SCAP een plaatselijke vertegenwoordiging aan de kust.

Een belangrijk deel van het uitgebreide assortiment wordt gevormd door de Gulf Veritas motoroliën. De keuze van de juiste soort motorolie is mede bepalend voor de bedrijfsresultaten, die met de dieselmotoren aan boord worden gehaald. Daarom hebben wij ervoor gezorgd, dat alle Gulf Veritas motoroliën in hun soort kwalitatief aan de top staan en dat tevens een voldoende aantal soorten beschikbaar zijn, zodat aan de fabriekseisen van alle voorkomende merken en typen dieselmotoren ruimschoots kan worden voldaan.

Via de S.V. SCAP kan U steeds een afspraak maken voor het bezoek van een smeeroliespecialist die een volledig smeerschema opstelt dat U daarna keurig gedrukt van ons krijgt toegezonden. Dit is uw garantie voor een feilloze smering! Behalve voor de motoren wordt natuurlijk ook voor alle andere apparatuur aan boord een aanbeveling gedaan. Van de veelvuldig toegepaste produkten ziet U er hieronder een aantal:

Gulf Harmony AW (hydraulische oliën)
Gulf EP Lubricants (Transmissie-oliën)
Gulf Marine Engine Oil 77 (olie voor schroefassen)
Gulf Vetten

Ja, U kunt de smering van uw schip veilig aan Gulf toevertrouwen!

(8051V)

Een nieuwe markt: kustwachtvliegtuigen

Eén voordeel heeft de uitbreiding van de economische zones tot 200 mijl uit de kust, toch al voor een bepaalde industrie medegebracht, namelijk voor deze van de vliegtuigkonstruktie. Het is inderdaad aangewezen dat de landen die over een grote kust beschikken en hiermede gepaard gaande over een uitgestrekte economische zone, dit gebied zullen bewaken met kustwachtvliegtuigen, die hiervoor een aangepaste konstruktie ontvingen. Voor een land zoals bv. Noorwegen en Groot-Brittannië en zelfs Ierland, is het praktisch onmogelijk om met patrouillevaartuigen een efficiënte controle te gaan uitoefenen op stropers, waarbij vooral aan vissersvaartuigen gedacht wordt. Een dergelijk vliegtuig, van Hawker-Siddeley zou namelijk het werk aankunnen van bijna 20 beschermingsvaartuigen wat het opsporingswerk betreft. Het is echter duidelijk dat nog altijd kustwachtvaartuigen noodzakelijk zijn, maar dan in geringer aantal, om op te stomen naar de door kustwachtvliegtuigen gemelde plaatsen om de overtreding verbaal vast te stellen. Een kustwachtvliegtuig die boven de 5 duizend meter hoogte vliegt kan de totale 200 km zone met zijn radar

bestrijken, vooral dan, wanneer zij met de laatste technische snuffjes in verband met de opsporing en navigatie uitgerust zijn waaronder de rondzoekradar die zelfs in zwaar buiswater kleine vaartuigen kan lokaliseren. Aldus kan een treiler bij ruwe zee tot op 50 mijl ontdekt worden. Eens dit objekt gelokaliseerd, is het voldoende dat de piloot op een bepaalde knop duwt met betrekking tot de bewuste radarstip en onmiddellijk verschijnen de gegevens over de juiste ligging, de vaartrichting en zelfs de snelheid van het vaartuig. Hieruit kan dus min of meer reeds opgemaakt worden of het over een cargo of een vissersvaartuig gaat en zelfs aan de snelheid of het vissende is. Deze gegevens kunnen dan doorgespeeld worden aan de patrouillevaartuigen die eventueel naar de aangegeven plaats opstomen. Eén enkel degelijk uitgerust kustwachtvliegtuig, zou voor een gebied van meer dan 300 duizend km² kunnen instaan. Dit zou kosten van controle en nazicht van de economische zone heel wat dragelijker maken.

Dit weze voor alle vissers een wenk tot voorzichtigheid en... oproep tot hulp waar nodig.

Hoge geldboetes geeist tegen Nederlandse kwota-overtreders

We herinneren ons het geval van de Zeeuwse vissers die wegens overtreding van de reglementen op de vangstbeperkingen voor de Nederlandse rechtbank kwamen. Er is toen heel wat juridische inkt gevloeid over de rechtsgeldigheid van deze reglementen waarover men zelfs in rechtskringen niet altijd eensgezind was. Een en ander was het gevolg van het brengen van de overtreding voor het Hof van Beroep in Den Haag, waar verleden week woensdag de Prokureur-Generaal hoge geldboetes geeist heeft tegen de Zeeuwse vissers gaande van 30 tot 150 duizend B.f.

Het is duidelijk dat de ganse Nederlandse visserij zit uit te kijken naar de uitslag van deze zaak. In 1976 telde men inderdaad een 300-tal overtreders en ook in 1977 zijn daar heel wat bijgekomen. Het gaat hier dan over de officieel vaststaande overtredingen en wij zullen hier niet gewagen van hetgeen officieel gebeurde en waarover wij een paar hoofdartikelen in onze vorige uitgave aan hebben besteed. In Holland is de veilplicht immers niet verplichtend, zodat de controle op de aanvoer in al die havens zeer moeilijk en onmogelijk is. De Prokureur-Generaal motiveerde zijn eis op basis van het economisch strafrecht en op het feit dat bij afwijzing of vrijspraak de openbare orde zeker zou geschaad worden.

Het is inderdaad zo dat de ganse E.E.G.-reglementering met betrekking tot de opgelegde vangstbeperkingen staat of valt met deze uitspraak. Indien de Nederlandse vissers vrij en onbekommerd de vangstbeperkingen mogen overtreden, of anders gezegd, hiervoor geen sanctie kunnen oplopen, dan zal dit waarschijnlijk een sneeuwbal effect krijgen in de andere partnerlanden. We kunnen ons inderdaad moeilijk een supra-nationale E.E.G.-autoriteit voorstellen die de overtredingen van de vangstbeperkingen tot zich trekt en uitspraken verleent met kracht van gewijsde waaraan de onderscheiden landen de sterke hand zouden dienen te lenen voor de uitvoering hiervan op hun onderdanen. Vooraleer het zover komt, zal waarschijnlijk nog heel wat water naar de gemeenschapszee afvloeien. Anderzijds zullen de vissers uit andere landen het niet nemen dat de Nederlanders vrij en onbekommerd de vangstbeperkingen zouden mogen overtreden en zij niet.

Voor de goede orde en om bestwil van de gemeenschappelijke visserijpolitiek en de noodzakelijke bescherming der visserijsoorten is het absoluut nodig dat, ofwel de Zeeuwse vissers een sanctie oplopen, die voldoende hoog is om de overtreding niet te doen renderen, ofwel dat Nederland haar strafrecht aanpast opdat sancties zouden kunnen uitgesproken en toegepast worden.

Zoals we uit Nederland zelf konden vernemen zit inderdaad de kottervloot reeds uit te kijken, zoals een spin haar prooi beloert, om, bij afwezigheid van veroordeling, met volle geweld op de tongen- en scholvangst uit te varen. Het zou in ieder geval maar een mislukte „entrée” zijn voor de Nederlandse minister van Landbouw en Vis-

serij van het nieuwe kabinet „Van Agt”.

Gaat de visserij en vishandel tot harde akties over ?

Volgens ingewijden zouden de vissers overwegen tot harde akties over te gaan waaronder een blokade van de Nederlandse zeehavens indien Van der Stee bepaalde maatregelen niet weer intrekt. Het gaat hier over het blokkeren van de besomming van de vaartuigen wanneer deze hun maandkwotum overschreden hebben. Ondertussen heeft de visgroothandel laten weten, dat ze in die bepaalde zaken achter de visserij staat. Het is duidelijk dat de visgroothandel er belang bij heeft dat er zoveel mogelijk aangevoerd wordt, vooral in verband met de prijsvorming die afhangt van het aanbod. Zo zou onder meer een visser uit Stellingen, toen hij politie en inspectie op de kade zag staan waar hij normaliter diende aan te leggen, terug zee gekozen hebben om zijn vangst over boord te zetten. In Nederland zegt men dat de vissers zo onder de indruk waren en zo geschrokken, dat ze niet durfden aanleggen. De reden zal wel gelegen hebben in het feit, dat bewuste visser wist dat hij het reglement op de vangstbeperking reeds overtreden had of het in ieder geval met deze vangst zou gebeuren en dat hij, in plaats van geschrokken te zijn, eenvoudig een soort vlucht misdrijf pleegde. Wij zelf menen dat we als visserijblad de beschermingsmaatregelen, die aan de basis liggen van een veilig toekomstig bestaan van de visserij in het algemeen, te verdedigen hebben en kunnen dan ook niet anders dan het gezag bijstaan zoals we dit ook hier doen. De zeevisgroothandel in Nederland beweert dat Nederlandse vissers naar het buitenland zullen uitwijken en dat de positie van de handel aldus in gevaar gebracht wordt. We menen dat deze positie bepaald wordt door het totaal kwota en zo er een aanvoerbeperking voor Nederland voorzien is van ongeveer 30% ten overstaan van het gemiddelde der 3 voorgaande jaren, het onoverkomelijk is dat diezelfde 30% minder door de handel kan verzet of behandeld worden. Dat de visgroothandel niet akkoord gaat met de indeling van die bepaalde vangstkwota is natuurlijk een andere zaak. Dat ze niet akkoord gaan met maandkwota maar wel met jaarkwota is ook verdedigbaar. Er is inderdaad wel iets te zeggen over het feit dat men in bepaalde maanden de vis aan zijn netten moet laten voorbijgaan omdat het maandkwotum overschreden is en misschien in slechte maanden niet aan het maandkwotum zal geraken. Er zou dus minstens 'n overdracht van maandkwota moeten voorzien worden zo men van overheidswege halstarig aan deze regeling de hand wenst te houden. Het is inderdaad juist, dat zolang het jaarkwotum niet overschreden wordt, men binnen de reglementering van de E.E.G. blijft. Nochtans wijzen we er op dat men ook in het buitenland drastische maatregelen neemt tegen de eigen visserij. Zo onder meer was dit het geval in Noorwegen en ook in Gr-

Britannië en zelfs in IJsland waar men de eigen vloot voor een bepaald aantal weken binnen hield en verbod tot verdere vangst op bepaalde vissoorten oplegde. In alle landen zal men ten slotte moeten leren leven en zich aanpassen aan bepaalde beperkende reglementeringen die, daarvan zijn we overtuigd, nergens goed zullen aankomen. Anderzijds dient gezegd dat de

ganse chaos in de visserij van de E.E.G., de vishandel, enz., gelegen is in het onaannemelijk volharden van een quotastelsel dat niet deugt, de woekerhandel teweeg brengt, de geweldige schommelingen in de prijzen, enz. Daarover zullen we het andermaal hebben, daar we het niet eens zijn met de door onze ambtenaars gevoerde politiek ingegeven uit vrees de Engelsen te mis-

De Britten zien het niet meer zitten

De Britse producentenorganisaties zien het niet meer zitten wat hun eisen op een eksklusieve vijftigmijlszone betreft. Dit is inderdaad wat men uit de pessimistische toon van de verklaringen van hun woordvoerders uitmaakt. Niet alleen krijgen we de 50 mijlszone niet, maar zelfs de 12 mijlszone is niet onverdeeldbaar voor de Britse visserij, vermits het nu praktisch vast staat dat buitenlandse traditionele rechten tussen 6 en 12 mijl zullen gevrijwaard worden en dat de besprekingen hierbij gaan over ten minstens 15 jaar.

Het opvoeren van het aandeel van de Britse visserij van de kwota van 22% tot 33%, dat wil zeggen van 660 duizend tot 852 duizend ton, zou volgens de representatieve Britse redersfederaties, niet voldoende zijn om aan de behoeften van de nationale vloot te voldoen en men wenst dan ook, bijzonder goed bedacht te worden bij de bilaterale besprekingen die na de instelling van een interne visserijreglementering, tussen de E.E.G. en Derde landen zullen gehouden worden. Men denkt hier bijzonder aan een overeenkomst met Noorwegen en de Faro . Hiervan willen de Britten eveneens het leeuwenaandeel, of minstens een flink stuk uit de koek. Anderzijds wensen de Britten nog altijd dat de buitenlanders over een vergunning zouden dienen te beschikken in Britse wateren en dat in bepaalde perioden ook maksimumkontingenten zouden bepaald worden.

Volgens dezelfde organisaties, heeft de eigen minister Johnn Silkin, wel bewijzen gegeven van zijn strijdbaarheid, maar zou hij in de eigen regering hierin niet altijd gevolgd, of niet voldoende gesteund worden. Anderzijds zond een liberale volksvertegenwoordiger een telegram aan de minister van Landbouw en Visserij waarbij werd medegedeeld dat de liberalen de eis voor een 50 mijlszone steunen en dat de eigen visserij een absolute voorrang diende te krijgen in deze

zone ! Voor de bescherming van de visstapel zou volgens deze zekere heer Alan Beith, kwotabepalingen alleen niet voldoende zijn. We noemen dit een telegram van iemand die niet het minste benul heeft van de totaalstand en van de haalbare mogelijkheden.

De meeste commentaren uit de betrokken visserijkringen luiden nu ongeveer als volgt : wij vroegen een eksklusieve 50 mijlszone en 60 procent van de totaal te vangen viskwota, terwijl we slechts de helft hiervan ontvangen en nog niet eens een volledige eksklusieve 12 mijlszone. Aldus bezien, is het inderdaad juist dat de Britten zich verongelijkt zullen voelen, maar waarom hadden ze nog geen groter onzinnige eisen gesteld ? Dan hadden ze, onder elkaar, nog als een groter meelijwekkend slachtoffer kunnen naar voor komen ! Wat velen anderzijds dwars zit, is het feit dat de vergelijking met vroeger niet meer op gaat. Dan had men hoofdzakelijk met de drijfnetten te doen en niet met de dodelijke Deense zak-seinenetten. Rechten die gebaseerd zijn op de traditionele vroegere visserij, zouden dan ook moeten gekoppeld worden aan dezelfde vroegere visserijmethoden. Verder is voor vele Britten niet alleen de totaalkwota van belang, maar eveneens uit wat voor vissoorten deze kwota zal samengesteld zijn. Hier zullen natuurlijk onder de Britten zelf tegenstrijdige belangen tegen elkaar opbotsen. Aldus hoorden we uit typische makreelvisserijkringen dat er te Brussel slechts 132 duizend ton makreel toegestaan werd, terwijl de vangst dit jaar gemakkelijk over de 200 duizend ton kan gaan en noodzakelijk is om de Britse schepen in bedrijf te houden.

Maar we stellen nogmaals de vraag : Waarom de miljarden voor landbouw aan hen als steun geven. Zou Engeland niet veel beter niet tot de EEG geroepen zijn. Ze zouden nu zo veeleisend niet geworden zijn !

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

HET ZOUT VAN DE ZEE (2)

Een spannend verhaal van de zee, echt gebeurd, waarin, eens te meer de zeevisserij en haar koene vaarders een centrale rol speelt, een verhaal waarin, nog maar eens de moed en de kennis van deze keiharde laskaars, stille wroeters van de zee, aan de orde wordt gesteld.

De boeiende geschiedenis van 'n lange reis van kontinent tot kontinent aan boord van een treiler met als enige navigatiemiddelen een kompas, een richtingzoeker, een sekstant en een schoolatlas van „zevensingenhalf“ uit de priiba.

Het Amerikaanse stoomschip „Lorraine Star“ voer zuidwaarts ter hoogte van Frans Gyana op vijf graden noorderbreedte. Haar positie was, juist gezegd, 47 mijlen noordoost van Cayenne, waar de beruchte strafkolonie van de Fransen gevestigd was. Gezagvoerder Jones was op de brug geroepen geweest door de wachthebbende stuurman die aan bakboordzijde een vaartuig had opgemerkt met in de masttop het internationale noodsignaal. Er rees steeds sterker het vermoeden, dat hij te doen had met het schip dat reeds geruime tijd Europa en misschien wel de gehele wereld in spanning hield. Naargelang hij zijn schip dichterbij het in nood verkerende vaartuig manoeuvreerde, geraakte hij steeds meer opgewonden. Als zeeman voelde hij zich heel sterk betrokken bij dit geheimzinnig zeeavontuur en hij brandde van nieuwsgierigheid om de achtergronden te kennen van het verdwijnen van de „Girl Pat“.

Hier was eindelijk het antwoord! Alleen maar als hij zo dicht genaderd was, dat hij alle details van het vaartuig kon waarnemen, besloot hij het niet te enteren.

Hij luisterde met spanning naar het lakonieke gesprek dat zich onder hem afspeelde tussen zijn stuurman en de man op de brug van het andere schip „Margaret Harold“ thuishaven Londen, op weg naar Trinidad via Gibraltar, hebben geen voedsel noch drinken meer aan boord en ook geen brandstof. Niets wees er op, dat Jones te doen had met de „Girl Pat“ want het scheepje van ongeveer 30 meter lengte, was helemaal overschilderd en droeg geen enkel kenteken. Vier mannen stonden op dek, het was duidelijk een vissersvaartuig.

„Vraag de scheepsdokumenten“ zei de gezagvoerder van het stoomschip, tot de stuurman die de ondervraging deed.

Deze vraag deed de deur dicht aan boord van het kleiner schip. De zeilen vlogen stag en masten in, het noodsein werd vliegensvlug gestreken, en het vaartuig verwijderde zich met bekwame spoed van de „Lorraine Star“, waar iedereen met verbazing de gebeurtenissen volgde.

Enkele sekonden later was het radiobericht van het Amerikaanse vrachtschip de ether in en wist de wereld wat er daar in volle oceaan ter hoogte van Cayenne gaande was: „ik ben zeker in verbinding te zijn geweest met het vissersvaartuig „Girl Pat“, zei het telegram, „Ze heeft geen voedsel en geen

brandstof meer, maar ze weigerde enige hulp.....!“

Nu was beslist het einde van een heldhaftige reis in het zicht. Onder deze voorwaarden, zonder brandstof noch voedsel, kon zelfs „Dod“, zoals hij door iedereen gekend was in zijn streek, voortvaren. Schipper George Black Osbourne was inderdaad de meester na God aan boord van de „Girl Pat“ en het was inderdaad dit vaartuig dat de koers van de „Lorraine Star“ gekruist had.

Toch hoorden velen aan hun ontvanger met spijt het nieuws want de tocht van de „Girl Pat“ wekte overal bewondering en wellicht nijd.

Nochtans op datum van 2 april 1936 zou geen enkel van de schaarse toeschouwers op de visserskaai in Grimsby, de grote Britse vissershaven, hebben kunnen vermoeden, dat hier de aanvang lag van een wereldomvattend drama.

De treiler „Girl Pat“ voer doorheen de sluis van haar thuishaven de rivier Humber op. In het wielhuis stommelde schipper Osbourne rond en gaf de gewone bevelen voor de veilige afvaart van de stroom, maar hij was niet helemaal bij de zaak. Zijn gedachten en zijn aandacht gingen steeds maar naar matroos Fred Jefferson. Deze was het enige bemanningslid dat niet door hemzelf was verzocht geweest om mee de reis te maken en deze was daarmee dan ook het enige bemanningslid dat niet op de hoogte was van het feit, dat zijn schip nooit op de vertrouwde visgronden zou aankomen in de Noordzee.

Doch de schipper was van geen kleintje vervaard en hij besloot meteen twee vliegen in een slag te slaan. De volgende dag meerde de treiler in de haven van Dover. Daar werd matroos Jefferson wijsgemaakt dat tengevolge van een misverstand enkel maar een gedeelte van de victualiën aan boord was gekomen en dat het onontbeerlijk was met een de ontbrekende stores aan te vullen teneinde geen tijd te verliezen op de visgronden door een vroegde terugkeer naar de thuishaven. De achterdocht van de matroos was daarmee van de kaart geveegd en hij aarzelde niet de wal op te stappen samen met de kapitein en zijn broer, James Osbourne.

Terwijl schipper „Dod“ toezicht hield bij de lading van de vracht trokken zijn broer James en matroos Jefferson naar een nabijgelegen pub om even op adem te komen. Na een korte tijd verontschuldigde James zich met de bewering dat hij even naar het toilet moest en de matroos bleef alleen achter in het lokaal.

Toen de tijd voorbijging en zijn gezelschap niet terugkwam, doemde de achterdocht terug op in Jefferson's geest en vlug liep hij terug naar de haven.

Zijn grootste vrees bleek waarheid: de „Girl Pat“ was verdwenen samen met haar vijfkoppige bemanning. Aangemonsterd waren gezagvoerder Osbourne, zijn broer Jack, matroos George Stone, de scheepsjongen Hektor Harris en de zeventienjarige kok Howard Stephen.

En daarmee begon voor meer dan elf weken een mysterie niet alleen Groot Brittannië, maar de hele wereld in spanning zou houden. Want na de verdwijning van de treiler werd door de kustwacht alarm geslagen, die in de geschiedenis van de zee haar gelijke niet heeft. Er was vermoedelijk geen enkel schip op de wereldzee die geen nauwkeurige beschrijving had van de „Girl Pat“ en nagenoeg elke haven doorheen Europa tot Zuid Amerika bezat dezelfde beschrijving. De gissingen en de verhaaltjes deden de ronde. Iedereen deed z'n duit in het zakje. Niemand, zelfs schipper Osbourne's vrouw niet, kon een verklaring geven of enige reden waarom een kapitein die het vertrouwen van iedereen genoot en aangeschreven stond als uiterst betrouwbaar en korrekt, een schip zou stelen en het onbekende tegemoet zeilen.....

Onvermijdelijk kwamen vrienden van de schipper aandraven met allerlei merkwaardige uiteenzettingen nopens zijn gedrag. Het was gewoon een expeditie zegden ze, om verborgen schatten van lang verdwenen piraten en boekaniers op te sporen. Anderen beweerden dat Osbourne handelde in opdracht van een verdrukte natie en onderweg was met wapens en munitie om een opstand mogelijk te maken. Naargelang de verhaaltjes de ronde deden, groeide de status van de verdwenen zeeman in de ogen van de massa, totdat de meesten hem gingen beschouwen als een moderne boekanier van de twintigste eeuw.

De pers bleef niet ten achter bij de schildering van dit aureool van faam. De „Daily Mail“ zat er niet mee verlegen een sleepboot te charteren en uit te rusten om het verdwenen schip te gaan opsporen. Maar al haar inspanningen bleken ijdel. De „Girl Pat“ scheen van de aardbol te zijn geveegd.

Maar, op zeventien mei, kwam een bericht binnen van het passagierschip „Avoceta“. Hij meldde dat het een vissersvaartuig had opgemerkt geankerd ter hoogte van de Salvage Eilanden, halverwege tussen de Canarische Eilanden en Madeira, en dat het schip beantwoordde aan de officiële beschrijving. Dit was voor de zogenoemde vrienden van schipper Osbourne het bewijs dat hij schatten aan het zoeken was in de diepte van de oceaan. Dit was inderdaad de plaats, zegden zij, waar Kapitein Kidd, een vreselijke zeventiende eeuwse zeerover, zijn gestolen waarden had verborgen. Doch wat ook de reden kan geweest zijn voor zijn aanwezigheid in deze wateren, de „Girl Pat“ was spoedig opnieuw onder zeil. Juist geteld zes dagen later voer „Dod“ zijn schip binnen in de haven van Dakar op de West-Afrikaanse kust. Daarvoor was hij wel verplicht, want George Stone, de matroos, leed aan buikvliesontsteking. Maar vooraleer enige Britse gezaghebber het vaartuig kon bereiken, was ze alweer de grote plas opgetrokken na haar zieke gezelschap aan de zorgen der plaatselij-

ke gezondheidsdiensten te hebben overgelaten. De havenautoriteiten van Dakar werd verweten geen toezicht te hebben gehouden op het schip en haar te hebben laten afvaren zonder ook maar de minste moeite te hebben gedaan. Maar de Senegalese overheid bleef radikaal onverschillig voor de gehele zaak.

Op 1 juni 1936 werd de „Girl Pat“ opnieuw opgemerkt ter hoogte van het Bassagos Eiland in Portugees Guinea, en deze vaststelling kan alleen maar de geheimzinnigheid omtrent de bestemming van het vissersvaartuig verdiepen. Met het verslag van de „Lorraine Star“ acht dagen later, wist de wereld evenwel dat wat de bedoelingen van gezagvoerder Osbourne ook mochten geweest zijn, zijn tocht ten einde liep. En inderdaad dit klopte. Op 18 juni voer een patroeljeboot uit de haven van Georgetown in Brits Guyana en daartegen kon de „Girl Pat“ zich helemaal niet verzetten, al werd een dappere poging ondernomen om onder zeil te gaan de ruimte tegemoet. Zij werden naar de wal geleid onder de bedreiging van de wapens... maar daar als helden ontvangen door de plaatselijke bevolking. I Zodanig was de bewondering voor kapitein Osbourne en zijn bemanning dat ze werden ondergebracht in een lukse hotel van de stad, al stonden ze onder gerechtelijk toezicht en dit in afwachting dat ze zouden worden overgebracht naar het moederland.

De „standing“ van de zwerfende bemanning werd nog wat aangedikt, toen men vaststelde, dat aan boord van de „Girl Pat“ helemaal geen kaarten waren en dat de tocht van 8000 zeemijlen uitgevoerd was geweest met behulp van een schoolatlas die „Dod“ in een uniprix had gekocht in zijn thuishaven Grimsby voor de prijs van een „sixpence“.

Het Britse Maritieme gezag was evenwel niet erg opgezet met deze navigatiestunt en op 22 oktober 1936 werd kapitein Osbourne voor de „Centrale Criminele rechtbank“ van Londen veroordeeld tot 18 maanden dwangarbeid en zijn broer tot 12 maanden wegens het stelen van een vissersvaartuig, de „Girl Pat“ met een waarde van ongeveer 800.000 fr. eigendom van de rederij „Marstrand Fisheries Compagnie van Grimsby“.

Maar dit vonnis bracht helemaal niet aan het licht, waarom Osbourne deze hachelijke tocht ondernam. Nadat hij vrijgelaten werd, beweerde hij aan de beluimerde pers, dat hij belast was geweest met een topgeheime zending door de inlichtingsdiensten van de Britse Marine. Dit werd gewoon afgewimpeld door zowel Scotland Yard als het Home Office.

De ondernemende schipper pendde dan nog zijn ervaringen neer in een boek en dat kostte hem een nieuwe boete want hij had daarin beschreven, hoe hij door de Verzekeringsmaatschappij aangezet was geweest om het schip te laten vergaan ten einde de rederij toe te la-

(Vervolg blz. 7)

KORTE BERICHTEN

Ierland

VISVERWERKENDE INDUSTRIE IERLAND

Volgens een rapport, uitgebracht door de studentenbond van de Universiteit van Galway, zou gemakkelijk voor 30.000 personen werkgelegenheid kunnen worden gevonden in de visverwerkende industrie. Waar de verhouding vissers-walpersoneel in bijvoorbeeld Denemarken 1:7, is deze in Ierland 1:1. Het rapport beschuldigt de regering van een «schandelijk gebrek aan overheidsinvestering in deze sector».

(Uit: Voedingsmiddelen-technologie, 18 januari 1978).

Engeland

VISLOSSERS UIT FLEETWOOD BOYCOTTEN NOG ALTIJD AANVOER VERSE IJSLANDSE VIS

De vislossers uit Fleetwood houden nog altijd het been stijf en weigeren vis van IJslandse vissersvaartuigen te lossen. Diepgevroren vis komt wel binnen omdat deze niet gelost wordt door de vislossers maar door de dokwerkers. De visgroothandel van Fleetwood heeft nu gedreigd naar andere havens uit te wijken indien geen IJslandse schepen toegelaten worden. Verder heeft een woordvoerder van de visgroothandel gezegd, dat men verse IJslandse vis langs de achterdeur zal binnen brengen zo dit niet mag gebeuren langs de voordeur. Een woordvoerder van de Britse Redersfederatie heeft echter de lossersbond in het gelijk gesteld en meent zelfs dat overal de toegang tot de Britse havens aan IJslanders zou dienen verboden te worden, dit zowel voor verse als voor diepgevroren vis. Zolang onze treilers uit IJsland geweerd worden, moeten ook de IJslandse vaartuigen uit de Britse havens geweerd worden, aldus deze woordvoerder. Alle middelen om terug toegang tot de IJslandse wateren te bekomen, moeten door ons aangewend worden. Nochtans heeft de voorzitter van de Transportbond, waarbij de vislossers aangesloten zijn, gezegd dat de kwestie van de boycot binnen de eerste weken terug zal besproken worden. Anderzijds komen grote hoeveelheden diepgevroren vis, Fleetwood binnen via de haven van Hull.

De Engelsen laten er geen gras over groeien. Waar zijn onze vissers wanneer ze iets moeten bekomen?

DE AAN DE EEG-LANDEN TOEGEKENDE KWOTA 1978

In onze vorige uitgave wezen we er op dat de Brusselse Commissie, uitvoerend orgaan van de EEG, een voorstel voor uitvoering op de tafel legde, waarbij de totale vangstkquota voor alle partnerlanden samen, van zowat 7 tot 8 pct zou verminderen ten opzichte van het voorgaand jaar. Deze vermindering is echter niet evenredig voor elk der landen van de Gemeenschap. Integendeel wordt het kwotum voor Ierland zelfs verhoogd van 77 duizend ton naar 97 duizend ton of met zowat 26 pct. Voor Groot-Brittannië zal het kwotum praktisch gelijk blijven aan dit van 1977. Het zijn dus de andere landen die zullen moeten opdraaien om de vermindering in de vangsten rond te maken. Hieronder is Nederland het grootste slachtoffer en verliest ten overstaan van 1978 zowat 30 pct op zijn totaalvangst. In de gemeenschapswateren mogen zij in 1978 een kwotum van 155 duizend ton wegvissen, tegenover 222 duizend ton het voorgaand jaar. Voor wat de Fransen betreffen, zal de vermindering gaan van 617 duizend ton naar 576 duizend ton.

De Denen zullen met het hun toegekend kwotum nog altijd veruit de voornaamste producenten blijven met iets meer dan 1,7 miljoen ton.

De Westduitsers zullen ook iets inboeten, namelijk van 440 duizend ton naar 388 duizend ton hetgeen ongeveer 13 pct maakt. De Belgen lopen terug van 48,6 duizend ton naar 43 duizend ton. Is dit geen grote vermindering in absolute cijfers, dan maakt dit toch bijna 12 pct uit.

Is dit voor vele landen een tamelijke vermindering, dan mag men toch ook niet uit het oog verliezen dat in bepaalde landen heel wat vaartuigen weggevallen zijn, hetzij door uitsanering, hetzij door sloop, hetzij door een vrijwillige verkoop naar het buitenland. Voor landen als Groot-Brittannië, die ook heel wat vaartuigen verloor, vooral door een stilliggen of een verkoop naar het buitenland, moet men echter anderzijds rekening houden met het feit, dat nu bepaalde vaartuigen die vroeger op IJsland vaarden, nu zullen overschakelen op de Noordzee, dit wil zeggen op de wateren van de Gemeenschap, zodat deze vaartuigen de weggevallen vaartuigen zullen komen vervangen.

Dit is niet het geval voor ons, want, uitzondering gemaakt voor onze IJslanders die er voorlopig gelukkig nog mogen blijven, gingen alle andere vaartuigen niet buiten de wateren van de Gemeenschap, zodat de weggevallen vaartuigen door sloping en verkoop aan het buitenland, niet door andere vaartuigen die van verre visgronden komen, zullen vervangen worden.

Schotland

SCHOTSE VISSERS TEGEN DE NOORDZEE-OLIE- INDUSTRIE

De heer Buchan, ondervoorzitter van de Schotse visserijfederatie heeft aan het betrokken subkomité van het parlement een waarschuwing laten geworden dat de uitbreidende activiteiten van de olieboortorens en platformen van de petroleumindustrie in de Noordzee, een immer groter hinder vormen voor de lokale en middenslagvisserij. Onlangs werd in een visrijk gebied op de Smiths-Bank op 12 mijlen uit de kust een nieuw platform opgericht, zeer tot ongenoege van de lokale visserij. Wel heeft de olieindustrie een Fonds opgericht om de visserij te vergoeden voor de schade opgelopen door het scheuren en/of verliezen van netten en vistuig door ijzerafval van de boortorens en platformen, maar dit vergoedt de vissers niet voor het afnemen van visrijke gebieden en het tijdsverlies voor het opzoeken van andere gebieden. Anderzijds was het ook niet altijd mogelijk, wanneer men netten gescheurd of verloren had aan afval voortkomende van de boortorens om hiervan de bewijzen te kunnen leveren, zonder hetwelk men niet uit het Fonds kon trekken.

En wat zal onze visserijdienst voor onze vissers doen, zo ze daardoor schade lijden? Heeft men al eens het vraagstuk opgeworpen?

EEN GEVECHT OM DE « CONQUEROR » TE REDDEN

Volgens een mededeling van de bergingsmaatschappij «Eurosolve», die na de opgave door een Nederlandse bergingsmaatschappij de job overgenomen heeft om het 72 meter vissersvaartuig vlot te brengen, zou er goede kans bestaan dat nog deze week het vaartuig vlot gebracht wordt. De ganse Britse pers leeft zowat de strijd mede van deze bergingsmaatschappij om het vaartuig dat op de rotsen zit te Mousehole op de Cornwallkusten vlot te brengen. Naar wat we konden vernemen werden de machinekamer en de drie visruimen reeds hermetisch afgesloten en de doorgangen versterkt zodat deze de hoge druk zouden kunnen weerstaan wanneer er lucht in deze ruimten zal ingespoten worden om het water te kunnen wegblazen. Ook werden de sleepboten reeds besteld. De poging zou gewaagd worden met het hoge tij en indien de weersgesteldheid het toelaat. De maatschappij zelf heeft reeds 1,8 miljoen £ F in deze operatie geriskeerd en daar zou nog zowat 100 duizend £ F per dag bijkomen. Vertegenwoordigers van andere bergingsmaatschappijen zijn eveneens aanwezig om te trachten de nieuwe methode voor vlotbrengen te testen en zich desnoods eigen te maken.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

HET ZOUT VAN DE ZEE (2)

(Vervolg van blz. 6)

ten het verzekeringsbedrag op te strijken. Dit werd door de betrokkenen niet zomaar geslikt. Het kostte hem 60.000 fr.

Gedurende de laatste oorlog verdween „Dod” uit het zicht maar samen met de vrede, dook hij weer op met vele geschiedenissen over avonturen die zo gegrepen schenen uit de verbeelding. Hij had, zei hij, de oorlogsjaren doorgebracht als een parachutist, als commandant aan boord van een korvet in de Noord-Atlantiek en als een commando. Officieel werd dit allemaal gelogenstraft.

In 1957 kwam deze merkwaardige zeeman opnieuw in het nieuws. Vooraleer af te varen met een yacht dat moest worden opgeleverd in Cannes vanuit Engeland, vertelde

hij stralende verslaggevers, dat hij een avontuur zou beginnen, nadat hij van deze reis zou teruggekeerd zijn, die de reis van de „Girl Pat” als een kleutergeschiedenis zou doen verdwijnen in het niet.

Ongelukkiglijk „Dod” Osbourne leefde niet lang genoeg om het plan uit te voeren. Op een klein eiland, ter hoogte van Brittannië-kust, stierf hij aan een hartaanval.

Velen die met spanning zijn reis hadden gevolgd, rouwden om zijn verdwijning en zelfs de eerbiedwaardige B.B.C. gaf hem de titel van „de laatste van de boekaniërs”.

Wat er ook kan zijn van de waarheid omtrent zijn veelvuldige avonturen, niemand kan ontkennen, dat de reis van de „Girl Pat” een merkwaardige stuk navigatie en zeemannschap ten toon spreidde.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Vrijdag te weinig, maandag te veel schepen op de markt. Van daar prijzen die nogal sterke schommelingen vertoonden want ook dinsdag was de aanvoer weer veel kleiner en ging de prijs gevoelig stijgen. Maandag dus een niet te beste verkoopdag voor de achttien vaartuigen die aan de afslag kwamen. Veel kleine gul (die terugviel tot 15 fr.) en wijting (waarvan een groot gedeelte moest opgevangen worden). Schol en schaar deden het evenmin terwijl de meeste andere soorten merkkelijk goedkoper waren dan verleden week. Rode zeebaars vormde hierop

de uitzondering en kreeg tot 44 fr. het kg., een prijs die hoger lag dan voorgaande week. Ook blauwe leng, waarvan de aanvoer veel kleiner was, kreeg een betere prijs en liep op tot 59 fr. IJslandse soorten deden het overigens niet allemaal even goed want schotse schol en hondstong waren nogal goedkoop. Schotse schol diende zelfs gedeeltelijk te worden opgevangen. Schaats en heilbot waren dan weer wel duur, heilbot kreeg zelfs tot 196 fr. Voor het eerst sedert lang geen zeven cijfers-opbrengst voor de O.202 die voor een vangst van 550 bennen 946.589 fr. besomde. Een tegenvaller toch wel voor de O.129 die zijn vangst staartvis veel goedkoper zag verkopen dan de voorgaande weken. Toch nog een behoorlijke opbrengst van 977.508 fr. voor ongeveer 450 bennen.

Ook de tongen kregen opnieuw lagere prijzen. Vrijdag werd nog iets meer dan de prijs van verleden week betaald, maandag echter vielen de grote soorten zeer sterk terug zodanig dat lappen nog amper 110 fr. haalden en grote tong zakte tot 124 fr. De middensorteringen, driekwart en bloktong, kregen nog de meest vaste prijs die schommelde tussen 155 en 184 fr. waarbij de drie kwartsortering duurst was. Tarbot en griet zijn ook goedkoper geworden met de schaarse grote tarbot toch nog tot 292 fr. Griet echter viel terug tot 85 fr. op de dinsdagmarkt. (grote sortering).

De aanvoer van schelvis is weer veel kleiner geweest dan voorgaande week. Er werd immers geen enkele vangst aangevoerd van de Monkey Bank. Totten zijn er dus omzeggens niet geweest, alleen enkele bennen van IJsland. De IJslandse schelvis kreeg trouwens geen prijzen om over naar huis te schrijven en noteerde tussen 33 en 55 fr. het kg. Die laatste prijs kreeg alleen de schaarse grote sortering.

Lage kabeljauwprijzen ook deze week waarbij nauwelijks 50 fr. het kg. betaald werd voor de mooiste kwaliteit. Veel kabeljauw haalde maandag geen 40 fr. Dat was dan een streep door de rekening van het span dat die dag kwam verkopen en na een tamelijk lange reis een te kleine vangst om aan de prijzen van deze week een behoorlijk resultaat te kunnen bereiken.

OOSTENDE

VRIJDAG 20 JANUARI 1978				
Z.597	12	230	—	312.437
WEST				
N.3	6	60	1660	319.581
O.127	7	320	—	364.924
MONKEY BANK				

MAANDAG 23 JANUARI 1978				
IJSLAND				
O.202	18	550	—	946.589
O.318	18	610	—	1.056.835
O.129	18	450	—	977.508
WEST				
N.40	9	280	—	246.961
N.41	9	360	—	326.797
Z.34	10	100	3700	608.129
O.303	5	45	1470	257.273
O.35	6	200	—	133.218
O.206	9	405	—	322.424
N.709	9	470	—	382.505
N.579	8	380	—	320.241
N.706	8	335	—	301.275
O.285	7	305	—	267.430
O.229	8	265	—	255.683
O.26	9	255	—	228.680

DINSDAG 24 JANUARI 1978				
KANAAL				
N.705	15	110	3030	540.803
WEST				
O.279	6	435	—	538.330
N.720	4	100	—	129.430
KUST				
O.142-116	1	43	—	42.470
O.20-211	1	10	—	8.370
O.148-491	1	28	—	26.990

WOENSDAG 25 JANUARI 1978				
WEST				
O.66	8	250	—	259.507
O.306	8	340	—	443.681
N.708	7	325	—	384.602

HUWELIJK

Het is op vrijdag 17 febr. dat te 10u.30 in de O. L. Vr. ter Duinenkerk te Mariakerke, het huwelijk ingezegend wordt van Carlo Haelwijck, zoon van mr en mw Basiel Haelwijck, reder van de O.127 met mej. Grace Demonie.
Aan de ouders en het jonge paar onze beste gelukwensen.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 27 JANUARI 1978
WEST : O.309 (220 m., t.t.z. 120 gul, 50 wijting, 40 platvis, 10 varia).

MAANDAG 30 JANUARI 1978
IJSLAND : O.81 (1.100 m., t.t.z. 75 kab-gul, 200 kools, 600 bonen, 4 gutvis, 175 leng).

O.334 (560 m., t.t.z. 60 kab-gul, 120 kools, 270 bonen, 30 gutvis, 80 leng).

O.236 (480 m., t.t.z. 100 kab-gul, 100 kools, 80 schelvis-totten, 110 bonen, 70 Schotse schol en mieten, 20 leng).

KANAAL : Z.499, O.141.
MONKEY BANK : Z.62.
WEST : Z.38, N.45, Z.502, N.723, O.135, O.369, O.275.
NOORD : O.198.

DINSDAG 31 JANUARI 1978
MONKEY BANK : O.232, O.134.
WEST : N.752.

WOENSDAG 1 FEBRUARI 1978
MONKEY BANK : O.128, O.274 (vermoedelijk).

Naar gelang de weersomstandigheden kunnen nog een aantal vaartuigen van de West verkopen.

OOSTENDE

DOVER/FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 29 januari tot 4 februari 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 29, 30 en 31 januari 1978, op 1 en 2 februari bijkomende afvaarten te 17.15 23.15.

Op 3 februari bijkomende afvaarten te 8.15 11.15 17.15 23.15.
Op 4 februari bijkomende afvaart te 11.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 1.30 6.35.
Op 30, 31 januari, 1, 2, 3 en 4 februari 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 29 januari bijkomende afvaart te 21.20.

Op 30 en 31 januari, 1 en 2 februari bijkomende afvaarten te 3.20 21.20.

Op 3 februari bijkomende afvaarten te 3.20 12.20 15.20 21.20.
Op 4 februari bijkomende afvaarten te 3.20 15.20.

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 0.05 7.00.
Op 29, 30 en 31 januari, 1, 2 en 3 februari bijkomende afvaart te 22.30.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

20-1	3	30.500	1.017.852
23-1	18	298.358	9.248.469
24-1	3	36.300	1.335.003
25-1	3	45.750	1.092.760
	27	410.908	12.694.084

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

20-1	4	14.595	319.389
23-1	4	28.360	1.064.507
25-1	5	20.236	519.195

Het gevaar van windsurfplanken

Standpunt van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart

Gedurende augustus 1977, waren vóór het klein strand van Oostende, met kalme zee, twee jongens aan het oefenen met een windsurfplank. Ze konden echter geen van beiden overeind geraken en vielen telkens, rechts of links van hun plank, in zee, waarbij het zeil eveneens in het water terecht kwam.

Eén geraakte op strand en verdween naar huis, de tweede paddelede als op een paard gezeten, op zijn plank, beide handen als paddels gebruikend, rond het Westerstaketsel de havengeul binnen en werd aan het Montgommerydok bijna overvaren door enkele vissersvaartuigen die samen uitvaardden naar hun visserijgronden op zee.

In augustus 1977 bij mooi weder, kalme zee, maar met een nog van het Zuid Westen staande zwel (afkomstig van een laatste storm), zeilde een windsurfer in de haven van Blankenberge naar zee toe. Telkens laverend van de ene pier naar de andere, dus dwars over het vaarwater, hiermede grote kans makend zelf overvaren te worden door de snel varende speedboten die kris kras in- en uitvoeren.

Alles ging wel tot buiten de pier. Daar trof de zuidwestelijke zwel onze surfer, die hierdoor zijn evenwicht verloor, niet meer overeind kon komen, vermoedende inspanningen deed om dit te doen doch zeer snel met surfplank in noordelijke richting naar Zeebrugge afdreef door de sterke stroom. Hij werd, gelukkig voor hem, door een speedboot voorbijgevoerd. De bemanning heeft hem met surfplank uit het water gehaald en naar Blankenberge gebracht.

Afgezien van het feit dat deze planken de nodige uitrusting niet kunnen vervoeren, die voorzien worden door de wetgeving en bestemd is voor de persoonlijke veiligheid van de opvarenden zelf, brengen ze nog anderen in gevaar. Het Bestuur van het Zeewezen nam dan ook voor de zeewateren een wijs besluit. Een surfplank wordt niet aangezien als een vaartuig, maar als een tuig voor strandvermaak.

Hiermede wordt een einde gesteld aan de ondoordachte en gevaarlijke aansporingen dit soort sport in onze wateren uit te oefenen. Het is immers een feit dat velen op zee

gaan met een zeilbootyachtje en, dat weten wij al, als een sport aanzien, maar totaal onbekwaam zijn op zee iets te leiden.

Windsurfing brevetten worden maar al te gemakkelijk afgeleverd en zij die zo'n brevet bekomen, denken dat het moment er is om op alle mogelijke wijzen, de dokken, de havens en de zee te kunnen gebruiken.

Het besluit van het Bestuur van het Zeewezen komt niet vóór zijn tijd.

Hopen we in het belang van hen die deze sport bedrijven en anderen die door windsurfzeilers gevaar lopen, dat men streng zal zijn bij overtredingen.

Nog het vergaan van de B.604

HET ZONDERLING ADVIES VAN DE RIJKSKOMMISSARIS

Na de kaakslag door de Rijkskommissaris in de Onderzoeksraad in de zaak van de B.604 aan de visserij en ook aan de Zeevaartininspectie inzake controle op de stabiliteit der schepen gegeven en het onbegrijpelijk advies inzake het vergaan van de B.604, hadden we gedacht hierover in ons blad van heden te kunnen uitweiden. We moeten dit antwoord tot volgende week uitstellen, in afwachting dat we over het merkwaardig vonnis door de Rechtbank van Eerste Aanleg te Brugge uitgesproken, beschikken.

We kunnen nu ook al zeggen dat we de raad, meestal bestaande uit reders en schippers, niet moeten feliciteren met haar houding, daar dit advies noch kop noch staart had en ons dunkens getuigt van een verregaande onjuiste beoordeeling van wat werkelijk is gebeurd.

Het is ten andere niet twee jaar en twee maanden na het vergaan

NIEUWPOORT

VRIJDAG 20 JANUARI 1978

N.172	17.665
N.788	17.665
N.590	29.200
N.470	29.200
N.738	98.640
N.761	127.019

Vier vangsten : 14.600 kg vissoorten, waarvan de meeste soorten gullen en wijting. N.761 had enige koopjes rare vis en tongen. Kleine tarbotjes kregen dan ook 140 F de kg en grieten kwamen tegen de 135 F. De tongen 199 F voor de 1e en 2e soort, de 3e en 4e 203, de 5e 172 F en voor de kleine werd 147 F gegeven. Enkele bennen platvis kregen 1100 F, de drielingen 1320 F en de visjes slechts 820 F. Speerhaai 1370 F de benne. Kabeljauw van 3500 à 3900 F, de gulsoorten van 2200 à 1200 F. Voor de voorkleine werd 1000 F de benne gegeven en de mini's kregen 800 F. Grote wijting 1200 en 1300 F. De kleine wijting rond de 700 F. Zo was de vrijdagmarkt met een eindcijfer van 319.389 F.

MAANDAG 23 JANUARI 1978

N.470	35.886
N.590	35.886
N.172	46.604
N.788	46.604
N.346	51.235
N.15	848.293

Drie vangsten van gullevisseren en de N.15 losten samen 28.360 kg vis. De N.15 kon heel wat variatie uitleggen en ongeveer 4000 kg tongen, met 200 bennen andere vissoorten. De koopjes tarbot, grieten staartvis werden heel goed verkocht. De tongen kregen de volgende prijzen, dit per soort : 1e 140, 2e 160, 3e 184, 4e 166, 5e 125 en de gemiddelde prijs van de kleine was 95 F. Heel wat kleine handelaars gingen

de baan op met tongen van de 5e soort of met kleine. Kabeljauw was er slechts in geringe mate. Gulsoorten van boven de 2000 F à 1400 F. De voorkleine 1000 F, de mini's 670 F. De platvis was langs de lage kant. De grootste soort, de «moeien» moesten opgevangen worden. De andere 940 en 1100 F voor de drielingen. Visjes 870 F de benne. Grote wijting 1650 F, kleine 850 F. De rogsoorten werden beter verkocht en kwamen rond de 50 en 60 F de kg. Enkele bennen speerhaaien werden gekocht aan 1780 F. Kongels 1600 F de benne. Op St Jacobsschelpen werd geroepen aan 1870 F voor 100 stuks.

Dit voor de maandagmarkt met een eindcijfer van 1.064.507 F.

ZEEBRUGGE

tong kgr	vis ben.	dag. zee-	Besom.
----------	----------	-----------	--------

MAANDAG 23 JANUARI 1978

Z.564	2200	170	—	523.389
Z.570	400	110	—	144.901
Z.578	400	185	—	214.483
Z.576	1200	260	—	394.438
GUL				
Z.471-472				144.350
Z.403-520				163.190
Z.437-558				73.190
Z.400-548				16.600

VRIJDAG 20 JANUARI 1978

WEST		65	7	84.719
Z.307				
Z.12	250	30	7	246.312
Z.580	700	140	7	324.751
Z.505	350	30	7	321.745
Z.512	800	110	7	247.552
Z.537	400	90	7	188.030
Z.568	800	70	7	240.109
Z.427	200	140	7	208.107
Z.600	400	120	7	152.941
Z.575	100	125	7	261.273
Z.402	—	120	7	245.608
GUL				
Z.468-601				45.050
Z.430-551				52.090
Z.184-447				23.620
				2.641.907

MAANDAG 23 JANUARI 1978

Z.42	3000	260	—	746.488
Z.563	500	150	—	275.700
B.5	4100	410	—	1.159.450
Z.72	2400	250	—	646.370
Z.19	2700	350	—	828.791
Z.424	1400	208	—	415.646
Z.582	1000	200	—	417.110
Z.324	4800	470	—	1.146.046
Z.559	—	250	—	172.477
GUL				
Z.538-Z.554		72	—	64.060
				5.872.138

DINSDAG 24 JANUARI 1978

NOORD		2000 <th>260 <th>9 <th>542.074</th> </th></th>	260 <th>9 <th>542.074</th> </th>	9 <th>542.074</th>	542.074
Z.200					
Z.510	600	35	8	275.780	
Z.526	2000	200	7	516.029	
Z.16	4500	430	8	1.185.385	
Z.14	4500	220	9	965.730	
WEST					
Z.599	1000	120	9	218.475	
Z.533	600	65	2	217.409	
Z.492	2000	160	10	517.044	
Z.321	200	35	4	124.941	
KANAAL					
Z.519	400	50	2	126.893	
				4.689.760	

WOENSDAG 25 JANUARI 1978

KANAAL				
Z.518	600	55	9	166.540
NOORD				
Z.27	4500	400	11	1.501.740
Z.162	2500	650	11	1.470.140
				3.138.420

P.V.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	23-1-1978
Schelvis midden	42,— 54,20
Schelvis klein	29,— 36,40
Kabeljauw	28,— 32,—
Gul	33,60- 35,80
Wijting	34,— 358,0
Sehaat	31,40- 36,—
Zeebaars	35,— 66,60
Leng	39,40- 45,60
Sehartong	36,60- 59,40
Hedlbot	9,— 14,—
Koolvis	119,—199,—
Hondstong	33,40- 37,—
Zeevolf	11,20- 33,40
Staart	101,—170,—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	23-1-1978	24-1-1978	25-1-1978
Lappen	122 -131	113 —,—	—,—
Grote	130 -144	124 -129	—,—
3/4	162 -173	173 -184	—,—
Blok	156 -163	155 -161	—,—
Voor-kleine	129 -136	125 -129	—,—
Kleine	100 -110	94,—98,—	—,—
Slips	—,—	—,—	—,—

Zeebrugge

Grote	140 -151	145 -152	151 -156
Blok	161 -171	160 -162	165 -171
Fruit	165 -179	161 -168	171 -175
Sehone kleine	138 -146	140 -146	146 -156
Kleine	118 -125	113 -118	120 -128
Tout petit	102 -109	94,—101	104 -108
Slips	88,—91,—	84,—93,—	90,—94,—

Nieuwpoort

Tong I	140 —,—	—,—	175 —,—
Tong II	160 —,—	—,—	175 —,—
Tong III	184 —,—	—,—	175 —,—
Tong IV	166 —,—	—,—	175 —,—
Tong V	125 —,—	—,—	124 —,—
Kleine	95,—,—	—,—	124 —,—

PLADIJS

Oostende

	25-1-1978	26-1-1978	27-1-1978
Grote	18,60-19,—	18,60,—	19,60-20,—
Grote lek	18,60-20,—	18,60,—	—,—
Kleine lek	18,60-19,20	—,—	24,—,—
Derde slag	18,60-19,—	18,60,—	22,—35,40
Platjes	16,—17,—	—,—	17,—17,80

Zeebrugge

I	19,—20,—	19,—20,—	19,—20,—
II	19,—21,—	19,—20,—	19,—20,—
III	23,—35,—	21,—23,—	21,—27,—
IV	17,—25,—	19,—21,—	20,—24,—
V	—,—	—,—	—,—

Nieuwpoort

Moeien	—,—	—,—	—,—
Grote pladijs	19,—,—	—,—	20,—,—
Platjes	20,—,—	—,—	27,—,—
Drielingen	18,—,—	—,—	16,—20,—

Ierse visserij eist hogere boetes voor illegaal vissen

De voorzitter van de Ierse vissersorganisatie heeft hogere boetes geëist voor de overtredingen vanwege buitenlanders in de Ierse wateren. Het gaat hier meer speciaal om boetes uitgesproken door Ierse rechtbanken waarbij Spaanse schippers veroordeeld werden wegens illegaal vissen en wegens het houden aan boord van ondermaatse vis. In het eerste geval sprak de rechtbank een boete van honderd

pond uit (6.300 B F) en in het tweede geval een boete van slechts 3.150 B F. We moeten met de Ierse visserij toegeven dat dergelijke boetes de Spanjaarden van illegaal vissen en van het houden van ondermaatse vis aan boord, zeker niet zullen weerhouden. Anderzijds schijnt het dat 100 Pond de maximale boete is en dat in feite de Ierse wet dient aangepast te worden.

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 bureau 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. Baelskaal 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 Baelskaal 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, Steenhoudersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	23-1-1978	23-1-1978	24-1-1978	24-1-1978	25-1-1978	25-1-1978	23-1-1978	25-1-1978	23-1-1978	25-1-1978	23-1-1978	25-1-1978	23-1-1978	25-1-1978
Tarbot . groot (123)	235	-292	304	-344	183	—	279	-303	285	—	260	—	—	—
middel (123)	155	-185	186	-226	131	-158	135	-168	170	-189	190	-234	180	—
klein (123)	95	-112	123	-125	86	—	95	-127	139	—	129	-132	120	—
Griet : groot (123)	95	-101	100	-102	86	-89	92	-102	—	—	98	-103	110	—
middel (123)	85	—	72	-79	70	-40	73	-76	—	—	80	-81	—	—
klein (123)	60	—	54	-59	—	—	54	-57	—	—	60	-65	—	—
Schelvis : groot	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heek : groot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	—	22	-64	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Keilrog (123)	34	-61	—	41	-60	—	43	40-69	—	—	65	—	67	—
Rog (23)	—	—	—	—	—	—	—	—	97	—	—	—	—	—
Tilten (23)	—	—	68	-72	—	—	64	-72	—	—	81	—	—	—
Scherpstaart (23)	—	—	55	-59	—	—	58	-60	—	—	67	—	60	—
Halve mans (23)	—	—	69	-74	—	—	61	-66	—	—	67	—	54	—
Teelt (2)	—	—	31	-34	—	—	34	-37	—	—	28	-30	46	—
Katrog (2)	—	—	31	-34	—	—	32	-35	—	—	26	-34	—	38
Kabeljauw	—	—	8	-12	—	—	13	—	—	—	15	-17	—	—
Gul (groot)	33,40	-48	47	-51	38	-44	40	-44	44	-50	46	-48	60	—
Gul (middel)	15,40	-36,60	42	-46	14	-47,20	39	-42	16	-47,40	42	-46	22	-50
Gul (klein)	—	—	28	-40	—	—	27	-29	—	—	35	-38	—	—
Hozemondhamme	—	—	24	-28	—	—	22	-24	—	—	26	-27	—	—
Wijting : groot	85	-145	—	—	99	-147	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	13	-18	17	-20	14,20	-22,20	19	-21	14,40	-25,40	—	—	30	-34
Schar	—	—	14	-15	—	—	14	-16	—	—	—	—	16	-18
Steenhol	10	-16	9	—	13	-22,60	—	—	16	—	16	—	20	-28
Zeehaai	9	-30,40	—	—	23	-82	—	—	27	-75	—	—	16	-30
Dondshaai	27	-29,60	32	—	31	—	30	-34	29,60	-34	30	-33	36	—
Doornhaai	12	-15	—	—	26,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	94	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekeeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	12	-18,60	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	11,40	-52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenhol	8	-11	—	—	8,40	—	—	—	6,80	-9	—	—	—	—
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeewolf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	36,60	-42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeedulvel	—	—	66	-195	—	—	89	-148	—	—	89	-133	—	—
Schotse schol	—	—	43	-45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehond	—	—	10	-14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—
Rode Poon (roobaard)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grauwe Poon (knorh.)	—	—	23	-28	—	—	—	—	29,60	—	—	—	28	—
Rode Knorhaan	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—
Posten	—	—	6	-11	—	—	6	-9	—	—	10	—	—	—
Langoesten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 18 januari werd aangevoerd : 3040 kg tong; 29 kisten tarbot en griet; 1.462 kisten kabeljauw; 295 kisten wijting; 628 kisten schol; 119 kisten schar; 199 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 23,83-22,07; grote tong 14,10-12,80; grootmiddel tong 15,63-13,20; kleintiddel tong 13,63-1,09; tong één 10,42-10,05; tong twee 9,01-7,83.

Per 40 kg.: tarbot 552-325; griet 280-156; kabeljauw één 138-90; kabeljauw twee 140-98; kabeljauw drie 120-90; kabeljauw vier 90-77; kabeljauw vijf 78-52; schol één 57-51; schol twee 72-65; schol drie 72-63; schol vier 88-57; wijting drie 56-34; schar 68-39; bot 30-24; steenbolk 34-24; kuit 88.

De besommingen waren :
KW 4 f4.500; UK 208 f4.000; 159 f1.000; 17 en 18 f9.000; 135 en 145 f5.80; 200 en 234 f5.400; 236 en 218 f13.000; 78 en 48 f10.800; VD 19 en 73 f8.800; 20 en YE 25 f3.400; IJM 18 f2.600; 19 f5.600; 27 f3.300. Verder waren er 4 schepen uit Goe. derede met een totaal besomming van f102.000 en dan nog eens 4 Texelaars met een totaal van f24.000.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 19 januari werd aangevoerd : 1.679 kisten kabeljauw; 9 kisten schol; 207 kisten wijting; 109 kisten schar en 25 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 40 kg.: kabeljauw één 144-96; kabeljauw twee 144-100; kabeljauw drie 124-98; kabeljauw vier 92-72; kabeljauw vijf 82-52; schol vier 108-

76; schar 85-22; bot 27-24; steenbolk 52-20; wijting drie 59-37.

De besommingen waren :
VD 16 f15.700; UK 17 f9.500; 48 en 78 f3.000; 135 en 145 f5.520; 200 en 234 f5.250; 208 f7.600; 218 en 236 f12.800; VD 19 en 73 f13.600; 20 en YE 25 f3.160; WR 98 f440; IJM 18 f970; 25 f430; 209 f30.300.

Verder 4 Texelaars met een totaal van f27.000 aan besomming.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 20 januari werd aangevoerd : 6.385 kg tong; 87 kisten tarbot en griet; 3.941 kisten kabeljauw; 684 kisten wijting; 768 kisten schol; 103 kisten schar; 168 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: grote tong 13,34-12,78; grootmiddel tong 13,77-13,12; kleintiddel tong 11,22-10,69; tong één 10,01-9,29; tong twee 8,37-7,55; tarbot 22,49-20,78.

Per 40 kg.: tarbot 576-260; griet 275-116; kabeljauw één 126-90; kabeljauw twee 144-98; kabeljauw drie 128-92; kabeljauw vier 92-78; kabeljauw vijf 84-34; schol één 65-59; schol twee 78-60; schol drie 80-63; schol vier 78-53; wijting drie 58-37,60; schar 59-36; bot 26-24; steenbolk 38-31; hammen met kop 208; tongschar 185-134.

De besommingen waren :
KW 29 f26.700; 42 f27.800; 44 f24.500; 85 f21.700; 106 f960; UK 208 f3.900; 17 en 18 f5.100; 23 f4.200; 135 en 145 f4.200; 48 en 78 f5.600; 200 en 234 f5.700; 218 en 236 f3.500; VD 19 en 73 f6.300; WR 68 f22.800; IJM 19 f5.200; 207 f16.800; 211 f31.300.

Twee Denen : EI 139 f8.600; RI 397 f7.400; 8 Texelaars met totaal f130.000 aan besomming.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 16-1 tot en met 20-1-1978

Door 99 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
26.356	Tong	300.242,04	16,76 7,55
6.025	Tarbot	55.118,69	23,25 4,79
67.400	Schol	120.671,86	2,30 1,23
154.900	Kabeljauw	256.090,88	4,68 0,88
4.031	Griet	16.247,57	6,24 2,69
6.550	Schar	7.595,79	2,08 0,71
12.185	Wijting	11.497,03	1,30 0,85
3.780	Steenbolk	2.563,20	0,90 0,50
374	Lever en kuit	428,85	3,65 0,40
131	Tongschar	382,98	3,50 2,19
210	Haai	250,50	1,80 0,80
210	Schelvis	358,00	2,39 2,29
125	Rog	160,00	2,06 0,52
113	Kreeft	528,47	4,69 4,66
1.755	Diversen	1.307,93	
284.145		774.243,79	

Nederlandse kottervissers vragen overheidssteun

BEKNOTTING SPORTVISSERIJ NOODZAKELIJK

De Nederlandse kottervisserij zegt dat het nieuw toegekend vangstkotum voor tong totaal onvoldoende is om de kottervisserij in stand te houden. Men verwacht inderdaad op de zitting van de Negen te Brussel op 30 januari, dat er nog een 1.800 ton tong van het tongenkotum 1977 zal afvallen. Verleden jaar was dit op 9.200 ton bepaald en toen aanzag men dit reeds als het strikt minimum. Als men nu de 1,8 miljoen kgr. aan een gemiddelde prijs aanreikt van 110 B. fr. het kgr., dan is dit toch nog altijd 200 miljoen B. fr. die de Nederlandse kottervisserij zal moeten derven. Dit is niet haalbaar, aldus een woordvoerder van de kottervisserij. Bijgevolg zal de regering ons moeten helpen een bepaalde periode te overbruggen, vooral als de kontingentering maar tijdelijk is om de stocks toe te laten terug op peil te komen en er aldus kan verwacht worden, dat binnen enkele jaren het kwotum terug zal verhogen. Het komt er dus voor Nederland op aan, de vangcapaciteit tot op een bepaald niveau in stand te houden en de regering heeft er dus belang bij de overbrugging te helpen waarmaken.

Anderzijds bezwaart de visserij zich in het algemeen, over het vrij optreden van de zich immer uitbreidende sportvisserij, die aldus tonnen, meest jonge en onrijpe vis, wegvist en dit alles zonder enerlei overheidscontrole. Ook hier worden ingrijpende maatregelen van de regering gevraagd en verwacht.

In totaal schat de kottervisserij hun verlies, wegens de nieuwe kwoteringsmaatregelen op verscheidene vissoorten, voor 1978 op 375 miljoen B. fr. Dit is inderdaad een groot bedrag en zo dit werkelijk zo is, moet dit zeker tot bepaalde spanningen leiden. We menen echter dat de kottervloot 1978 wel niet dezelfde sterkte zal hebben in tonnaat en PK. als dit voor 1977 het geval was, zodat het verlies hierdoor evenredig minder wordt. De vrees dat anderzijds getracht zal worden buiten de afslag en de controle om, te verkopen, zal zeker ook wel de waarheid zijn. Hierdoor

wordt dan ook weerom het marktmechanisme verstoord en de vrije prijsvorming. Inderdaad heeft de handel al te veel de neiging om van een mindere prijs te profiteren op de zwarte markt, hetgeen dan ook weerom een weerslag heeft op de prijsvorming in de veiling en deze op beurt naar omlaag drukt. Zelfs de Belgische afslagen ondergaan hier dan de weeromstuit door lagere prijzen, vermits het niet zelden de Hollandse prijs van de tong is, die onze afslagprijs bepaalt.

DE REDERS VAN PORT-VENDRES VERKOCHTEN ZELF HUN VIS AAN DE VERBRUIKER

Niet te spreken over de gevoelige inzinking van de prijzen in december 1977 en over onaantvaardbare praktijken die gebeurden tussen kopers en een privé-maatschappij die de opgevangen vis rechtstreeks aan de reders kocht, hebben de reders van Port-Vendres in Frankrijk zelf de verkoop van vis aan de verbruiker gedeeltelijk in handen genomen. Men is nu aan de voorbereiding toe van het stichten van een coöperatieve en nu reeds rijdt er dagelijks een kamion met vis naar de streek van Marseille waar de vis aan de detailhandel wordt afgezet.

Te Port-Vendres hadden de reders een afspraak met een privé-maatschappij die alle vis opkocht die niet verkocht werd, maar dit aan opvangprijs. De kopers gingen zich dan bij deze maatschappij bevoorraden, zodat dit systeem ten slotte zeer nadelig uitviel voor de reders zelf. Men kocht gewoon veel minder, of bepaalde soorten in het geheel niet meer in de afslag. Dit werd nu door de reders opgevangen, zodanig zelfs dat de kopers zich nu op hun beurt in verdediging voelen gedrongen.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pleter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK



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

Drukkerij P.V.B.A.
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”
H. BAELSKAAL 30, OOSTENDE — TEL. 059/70 77 13 - 14

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

Het gamma omvat volgende mappen :

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

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

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

KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE
NOORD ATLANTISCHE OCEAAN
ZEEDELICATESSEN

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

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

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK
Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE
— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

REDERS LEEST UW VAKBLAD

REDERS en VISSERS

koopt steeds bij Uw

KOOPERATIEVE

HAND IN HAND

Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE

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

Na de uren

Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(7773V)



HULP in NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAL, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex: hunood 812.29



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



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

