

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE



het visserij blad

VRIJDAG 20 JANUARI 1978 — PRIJS 40 FR. — Nr. 2 — 45e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

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

KNIELAARS

LAARS gevoerd met wol

DIJLAARS

HEUPLAARS

OVERALL blauw goed maat 50 tot 56
maat 58

BROEK blauw goed

VEST blauw goed maat 48 tot 56
maat 58

BROEK met borststuk maat 48 tot 56
maat 58

JUMPERS blauw goed

small en medium

large

extra-large

ZUIDWESTER (lange kap)

OLIEHEMD zonder kap
met kap

OLIESCHORT

OLIEBROEK met bretels

GUTTERS

AIRCOAT BROEKEN

broeken met bretel

maat 42 56

58 60

JUMPERS aircoat

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

(5050N—8049V)

het visserijblad

Vrijdag 20 januari 1978 - Nr. 2

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

DE BELGISCHE AANVOER IN 1977

Uit de statistieken van het Ministerie van Landbouw, Dienst voor de Zeevisserij, leren wij dat de totale opbrengst in Belgische havens voor 1977 bijna 47,5 miljoen méér bedraagt dan vorig jaar nl. 1.433.711.312 fr. (voor Zeebrugge is dat 24 miljoen méér of 718.930.415 fr.)

Het aanvoergewicht bedraagt ruim 35 miljoen kg. en ligt 200.000 kg. beneden 1976, maar hier dient opgemerkt dat de aanvoer-vis tegenover 1976 gestegen is en dat de achteruitgang louter te wijten is aan het haringverbod en de meer dan 1/3 of 700 duizend kilo lagere aanvoer van garnaal.

Voor tong was er een mindere aanvoer van 145 ton, waarvoor ook 49 miljoen minder werd besomd, terwijl voor de kabeljauwsoorten ruim 71 miljoen fr. meer werd ontvangen bij een grotere aanvoer van circa 2,5 miljoen kilo.

OPVANG EN GEMIDDELDEN

Wetende dat benevens onze 35 duizend ton eigen aanvoer, België jaarlijks nog zo'n 100 duizend ton visserijproducten invoert, lijkt het uitgesloten dat van onze eigen aanvoer vis er nog onverkocht in de vismijn zou blijven staan en zou dienen te worden opgevangen. Men zou haast denken dat sommige handelaars liever invoeren dan rechtstreeks te kopen.

4 t.h. van onze aanvoer, dat is 1.300.000 kg. vis, werd in 1977 opgehouden en voor vismeel of voor dierenvoeding verwezen; voor de schol, waarvan 500.000 kg. werd opgevangen, betekent dit 11 t.h. van de totale schol-aanvoer en voor wijting ook nog 10 t.h.

Er is toch iets onzinnigs aan een stelsel waarin een bepaalde vissoort, die overbevist zou zijn en daarom nu beschermd wordt, nog niet eens door de konsument zou gewild worden. Nederland, dat zelf geen vis eet, kan een aanvoer van 35 miljoen kg. kwijt, waar wij geen 4 miljoen kg. kunnen verwerken.

Ook de gemiddelde prijs toont zeer eigenaardige verschijnselen. Niet-tegenstaande de handel argumenteert met de kwaliteit van de vis nu haar invoer te vergelijken en onze reders verwijt te lange zeereizen te maken, stellen we vast dat IJslandvis doorgaans een verhoogde gemiddelde prijs heeft gekregen van soms méér dan 5 fr. per kg. tegenover vorig jaar, terwijl pladijs 0,80 fr. lager werd verkocht en de tong, met 150 ton minder aanvoer, gemiddeld 8,50 fr. per kilo goedkoper was dan in 1976. Met zeeduivel aan 100 fr. en tarbot aan 150 fr. is tong in verre na niet meer de uitgesproken luxe-vis van weleer.

Garnaal maakt het 40 fr. per kg. beter, maar er was dan ook een veel kleinere vangst, terwijl voor omzeggens evenveel kreeftjes dan toch 10 fr. meer werd betaald.

	GEWICHT			WAARDE		
	1976 Totaalaanvoer	1977 Zeebrugge	1977 Zeebrugge	Totaal 1976	Totaal 1977	Zeebrugge 1977
Tong	3.110.113	2.964.697	2.121.303	506.837.533	457.906.317	330.235.410
Schelv.	2.759.048	2.529.353	48.826	55.782.969	61.373.487	969.910
Kabel.	7.374.524	9.834.965	2.059.947	195.809.599	267.382.287	49.901.686
Knolv.	1.559.250	1.244.931		29.438.541	33.245.461	
Wijtin.	2.624.903	2.942.243	808.838	49.895.116	58.864.607	14.435.843
Schol	3.568.871	4.568.988	3.697.450	81.721.700	99.004.196	73.147.209
Rog	1.588.862	1.33.9247	716.996	45.619.010	46.341.654	23.009.331
Noorse schelvis	1.452.463	1.322.789		40.526.280	42.257.354	
Anderse	6.264.898	5.823.427	3.537.157	215.125.143	208.219.922	117.098.153
Tot.	30.302.932	32.570.640	12.990.517	1.220.755.891	1.274.595.285	608.797.542
Haring	1.388.967	54.379	10.028	15.258.027	717.548	190.575
Garn.	1.607.296	900.419	709.581	82.470.617	81.501.712	63.801.108
Langoes.	429.969	456.200		39.328.456	46.042.643	
Allerlei	1.905.963	1.432.576	458.835	28.019.576	30.854.124	46.141.190
Alg. Totaal	30.302.932	32.570.640	12.990.517	1.386.232.657	1.433.711.312	718.930.415

(Vervolg blz. 2)

OPSLEPINGEN VAN VISSERSVAARTUIGEN DOOR STAATSSLEEPBOTEN

De maatschappij Hulp in Nood laat haar leden langs deze weg weten, dat het geen enkel opsleping van vissersvaartuigen bij haar verzekerd, door de Belgische Staatssleepboten toelaat, zonder haar voorafgaandelijke toelating, daar de tarieven door de Belgische Staat vanaf 1 januari toegepast een echte uitbuiting van het menselijk leed op zee betekent.

DE DIRECTIE

(8138V)

NOG ALTIJD GEEN VISSERIJ-OVEREENKOMST IN E.E.G. - VERBAND

De Britse minister John Silkin, die zich hopeloos gekompromitteerd heeft in zijn talrijke uitspraken in Groot-Brittannië zelf, waarbij hij tot de laatste man op de bres zou staan in de verdediging van de Britse particuliere visserijbelangen en onder meer in deze van een eksklusieve zone, waarbij aan 50 mijl uit de kust gedacht werd, kan nu moeilijk het voorstel van de Commissie aanvaarden zonder zijn nationaal gezicht te verliezen. Dit legt dan ook uit waarom ook begin deze week tot geen eind-overeenkomst gekomen werd.

De E.E.G.-kommissie gaat uit van het standpunt van bepaalde totaal-kwota die niet mogen overschreden worden. Deze totaal-kwota voor de verscheidene vissoorten moeten dan onderverdeeld worden onder de partnerlanden en hier wringt en nijpt dan het Britse schoentje. Groot-Brittannië zelf wenste een andere oplossing, namelijk een eksklusieve 12 mijlszone verbonden aan en dominante Britse positie in een vijftig mijlszone uit de kust. De Brusselse commissie heeft nu echter een oplossing voorgesteld op basis van kwota, waarbij de landen, buiten Groot-Brittannië ongeveer 8% minder zouden mogen gaan vissen dan wat ze gemiddeld binnenbrachten over de jaren 1973-1976, terwijl Groot-Brittannië praktisch hetzelfde zou mogen vangen. Men heeft vooral het te vangen contingent kabeljauw en schelvis voor Groot-Brittannië onaangeroerd wensen te laten, omdat dit zowat de nationale visschotel is voor de Britten. Om dit echter mogelijk te maken, heeft men voor de partnerlanden het aandeel in de vangst van deze soorten dienen te verminderen. Voor andere vissoorten komen de landen er echter niet zo bekaaid voor en voor sommige zelfs beter dan in het voorgaande jaar. Zo bv. voor wat de haring, de tong en de schol betreft, krijgt Nederland onder meer een hoger contingent toegevoegd dan het vorig jaar. Ook wij zelf komen er niet zo kwaad uit. De West-Duitsers en de Denen moeten echter de zwaarste concessies doen en worden hierdoor wel het kind van de rekening. De Britten zelf bekomen 31% van de totale visvangst in de gemeenschapswateren of nagenoeg één derde. Ze hadden echter 45% geëist omdat zogezegd bijna 60% van alle visjes in hun wateren zwemmen. Nochtans wenste de commissie eerst maar 22% aan de Britten toe te kennen. Het obstinaat verzet van de Britse minister John Silkin heeft dus toch wat opgebracht, alhoewel dit zeker nog niet voldoende zal aankomen voor de opgefokte Britse producentenorganisaties.

(Vervolg blz. 2)

NOG ALTIJD GEEN VISSERIJ-OVEREENKOMST IN E.E.G. - VERBAND

(Vervolg van blz. 1)

De algemene indruk na deze nieuwe bijeenkomst is toch dat Groot-Brittannië nader tot het standpunt van de E.E.G.-kommissie is gekomen, daar het zich niet meer zo afwijzend uitliet als dit vorig jaar regelmatig het geval was. De E.E.G. is wel bereid aan de Britten en leren een exclusieve zone van 12 mijl voor te behouden, mits dan de historische rechten van andere landen geëerbiedigd worden. De Britse minister wil echter een afbouw van deze historische rechten. Ook blijft hij vasthouden aan een Britse controle op de visserij in een 50 mijlszone.

In feite zou men toch vóór einde januari aan een reglementering moeten toe zijn, vermits het voorlopig regime slechts tot deze datum verlengd werd, ten ware men er nog een paar maanden aan toe zou voegen om met meer kans tot slagen tot een vergelijk te kunnen komen, en om de Britse minister meer manoeuvreerruimte en tijd te bieden om dit laatste E.E.G.-voorstel door zijn land te doen aanvaarden.

DE BELGISCHE AANVOER IN 1977

(Vervolg van blz. 1)

VERLIES EN WINST

In acht nemend dat de vloot, sinds oktober 1976, met 12 t.h. verminderde, waar de bruto-opbrengst verhoogde met 3,5 t.h. zou moeten besloten worden, dat het bedrijf een goed jaar achter de rug heeft. En dat is ook zo, de pechvogels buiten beschouwing gelaten. De grote bokkenvaartuigen voelen immers het best de verhoging der onkosten aan, waar ze anderzijds de hoogste lonen uitbetalen. Regelmatig komt men bij ons aandringen opdat we iets zouden ondernemen tegen de belastingsdruk van de varende vissers. Men beweert dat juist de grootste vaartuigen teveel aan de kaai liggen, omdat de bemanning uiteindelijk op zee gaat voor de fiscus. Men argumenteert daartegen dat er op zee geen 40- of 36-urenweek bestaat en dat er dus enorm veel meer moet gepresteerd worden dan aan land, zodat voor de visser een gunstiger fiscaal stelsel zou moeten bestaan, zoals in Frankrijk en elders. Het komt ons immers voor, dat bemanningsleden verkiezen een of twee maanden aan de wal te blijven omdat ze méér dan een miljoen verdienen en dus ruim 50 t.h. belastingen moeten betalen. Maar dat brengt eveneens mee, dat de reder niet zo gemakkelijk aan een bemanning geraakt voor slechts een paar reizen, zodat het schip inactief moet blijven.

In tegenstelling daarmee, lezen we in een Nederlandse uitgave dat de grootste kotters (1.500 PK) slechts een loonlast hebben — sociale lasten inbegrepen — van 20 t.h. op de bruto-besomming. Bij ons is dat méér dan 35 t.h., en het is precies de loonkost die onze grote bokkers minimaal houdt.

Niemand wil betwisten dat het vissersleven uitzonderlijk lastig is, waardoor ook niemand betwist dat de verdiensten in verhouding moeten zijn, maar de loonlast mag de leefbaarheid niet in gevaar brengen. En dat is het geval op de grote Belgische vissersvaartuigen. En aan die toestand hebben alleen de reders fout. De reders met de grootste en nieuwste vaartuigen (en de zwaarste leningslast) bieden het meest comfort en hebben de modernste werkmethode, maar toch vonden ze middel om elkaar op te bieden en tot 35 t.h. lonen te betalen, wat uiteindelijk niet het personeel ten goede komt gezien de fiscale lasten, maar wél de bedrijfskosten al te zwaar drukt.

Moest de onderlinge naijver verminderen dan zou er misschien eindelijk eens kunnen gedacht worden aan lonen die omgekeerd evenredig hoog zijn met de bedrijfslasten.

Maar is het van de reders dat men mag hopen dat de naijver vermindert?

We twifelen er aan.

(K. J. J. J.)

— P. Vandenberghe

ZONDERLING ADVIES INZAKE VERGAAN VAN B.604 «IBIS» OP ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Te grote snelheid en bovenmatig vertrouwen in radar aan basis van ramp

In een erg genuanceerd advies, waarvoor hij — we vragen ons af waarom — de gelukwensen van de Raad meekreeg, heeft rijkscommissaris Bentein dinsdag gepoogd de oorzaken van de scheepsramp met de treiler B.604 «Ibis» te achterhalen. Zoals bekend verging dit vaartuig, inclusief de vijf koppige bemanning, na een aanvaring met de Engelse coaster «Bowstream» op 13 november 1975. Bij het lichten van het wrak werden de stoffelijke overblijfselen van drie opvarenden teruggevonden; eerder was het lijk van een der vissers ter hoogte van Middelkerke aangespoeld maar van schipper Lebahn werd sedert de rampzalige feiten geen spoor meer teruggevonden.

Rijkscommissaris Bentein noemde deze zaak een geval met een delicaat en vooral kompleks karakter en daarvoor verwees hij naar een stapeldossier. Alleen betreurde hij het dat bedoeld dossier in feite onvolledig was gezien men vanwege de B.604 «Ibis» uiteraard geen enkele informatie kon bekomen. Hij moest zich dus baseren op getuigenissen van de opvarenden van de «Bowstream» en de andere getuigen. Zo vond hij het o.a. spijtig dat men niet de hand had kunnen leggen op het oorspronkelijk logboek van de «Bowstream»; evenmin kon men trouwens volledige gegevens krijgen uit het machinelogboek nopens de verschillende manoeuvres die werden uitgevoerd. Bovendien was de informatie nopens de gevoerde télécommunicaties erg summier. In dat bestek kwam rijkscommissaris Bentein zelfs met een voorstel voor de dag: waarom niet een «black box» op de treilers voorzien zoals dat o.a. het geval is bij de vliegtuigen?

DRIE VRAGEN

Rijkscommissaris Bentein deelde zijn advies in drie vragen in. Met name: Heeft de aanvaring werkelijk plaats gegrepen? In welke omstandigheden? Is de dood van de vissers het gevolg van de aanvaring? Op deze vragen zou zijn volledig advies berusten.

Op de tweede vraag kon hij echter niet zo zeker antwoorden. Hoe de feiten zich precies hadden voorgedaan, zal wel altijd een raadsel blijven al kan men wel de stelling aan houden dat beide vaartuigen in tegenliggende koers met elkaar in aanvaring zijn gekomen. De B.604 «Ibis» zou aan het bakboord-achterschip zijn geraakt waardoor het kapseisde. Dat is volgens rijkscommissaris Bentein de enige aanvaardbare veronderstelling.

Nopens de uitkijk op de «Ibis»

heerst volgens hem onzekerheid al staat het sowieso vast dat minstens één man, vermoedelijk schipper Lebahn, op de brug stond. Vermoedelijk stond een tweede man ook bovendeks, terwijl de drie overige in het logiest verbleven. Op de «Bowstream» stonden aanvoerder Fleet en wachtsman Baugartner op de brug. Zij bedienden de radar maar er heerst nu wel een sterk vermoeden dat de radar niet op een adequate manier werd bediend. In ieder geval stond aan boord van de «Ibis» de radar aan en was deze tevens in staat van goede werking. Wel is het zo dat de radar aan boord van beide schepen een «black spot» vertoonde en, zo wordt vooropgesteld, wie weet kan dit geen determinerend karakter gehad hebben bij de aanvaring.

SNELHEDEN

Aan de hand van berekeningen kwam rijkscommissaris Bentein tot de vaststelling dat de «Bowstream» tussen de havenkoppes en de plaats van de aanvaring een gemiddelde snelheid moet hebben gelopen van meer dan 8 mijl en dat is natuurlijk bovenmatig gezien de zeer slechte zichtbaarheid (bij momenten amper 20 meter) die toen heerste. De loodsdiensdiensten waren trouwens gestaakt terwijl de «Bowstream» TEGEN HET ADVIES VAN DE AUTORITEITEN toch zee koos. Al was er natuurlijk geen beletsel om uit te varen, zelfs zonder loods. Volgens rijkscommissaris Bentein liggen meerdere factoren aan de basis van de scheepsramp wat de «Bowstream» betreft, nl een kennelijk onvoldoende uitkijk, het instellen van de automatische pilot in het havengebied, het niet adequaat bedienen van de radar en een te hoge snelheid.

xxx

Voor de Raad is het natuurlijk een ongewone zaak gezien de opvarenden van de «Ibis» niet meer kunnen be- of veroordeeld worden, terwijl captain Fleet van de «Bowstream» buiten de jurisdictie van de raad valt.

Rijkscommissaris Bentein brak tenslotte nog een lans voor een vlugger en efficiënter reddingsapparaat, een nog betere controle op de stabiliteit van de vissersvaartuigen en een vakkundig gebruik van de radar die, zo liet hij duidelijk verstaan, alleen een hulpmiddel is. Helaas wordt er hedendaags maar al te vlug naar de radar gegrepen waardoor men verregaande verwaarlozing van de goede uitkijk kan vaststellen.

West-Duits Onderzoekingsvaartuig te Oostende

Het is niet de eerste maal dat er opgemerkt wordt, dat West-Duitsland aardig wat baanbrekend werk verricht kwestie van onderzoekingen naar de stand der verscheidene vissoorten. Eén dezer vorschersschepen deed deze week Oostende aan en bracht onder meer een bezoek aan ons nieuw rijksstation. Het Westduits onderzoekingsvaartuig is een zeer modern uitgerust vorscherschip met de laatste technische en wetenschappelijke snufjes aan boord. Voor het ogenblik doet dit schip vooral aan studiewerk op de visstand in de Noordzee. Aan boord is een ploeg wetenschapsmensen en een elfkoppige vissersbemannings. Volgens een woordvoerder van de onderzoeksploeg is de toestand van de vis in de Noordzee niet zo katastrofaal, maar toch moeten er beschermingsmaatregelen genomen worden om te beletten dat deze toestand katastrofaal zou worden. Men was niet zo bijzonder te spreken over het kwota- of kontingenteringssysteem omdat men overtuigd is, dat met de aangifte van de gevangen vis een loopje genomen wordt en men dus regelmatig de kwota overschrijdt. Dit zal wel verband houden met de polemieken die onder meer gevoerd werden betreffende heel wat vis die onder meer in Nederland onofficieel in de handel komt en verder in verband met het openlijk toegeven door de Ierse Redersfederatie, dat daar heel wat meer haring binnen gebracht werd dan eigenlijk volgens het kwantum toegelaten werd. Verder is het ook duidelijk dat in landen met een zeer uitgestrekte kust en een onnoemlijk aantal kleine vishaventjes en plaatsjes, heel wat onofficieel in de handel gaat daar een efficiënte controle niet mogelijk is. Om hieruit onmiddellijk te besluiten dat het kwotasysteem niet deugt en slechts als façade dient, is toch wel hard van stapel lopen. Men mag nu ook weerom niet veralgemenen alhoewel de maatregelen die de vorschers van het Westduits onderzoekingschip voorstellen, zeker hun waarde hebben. Deze wetenschapsmensen zijn voorstander van een substantiele vergroting van de maaswijdte der netten om aan heel wat jonge vis de gelegenheid te geven te ontsnappen en de paarrijpe leeftijd te bereiken om de soort te kunnen voort zetten. Er wordt nu te veel en te jonge vis gevangen. Dit is trouwens een bemerking die we hier zelf al meerdere malen gemaakt hebben.

De E.E.G.-kommissie heeft trouwens de vergroting van de netmaaswijdte in haar beschermingsmaatregelen opgenomen en voorgesteld dit tot 90 mm op te voeren. We menen echter dat deze maatregel alleen niet voldoende zou zijn, want ook de vangst technieken passen zich aan en zo niets ander zou overgelaten worden dan hetgeen door de 90 mm-gaatjes kan ontsnappen, zou

het toch naar de katastrofe leiden. Er moet dus werkelijk een geheel van maatregelen getroffen worden waarvan de netmaaswijdte zeker een belangrijke is.

Verheugend was wel te vernemen, dat de onderzoekingen van de West-Duitsers aangetoond hebben dat we met een rijke jaarklasse kabeljauw 1976 gekonfronteerd staan zodat binnen een paar jaar de vissers hiervan de vruchten zullen kunnen plukken. Ook bepaalde andere soorten staan er niet zo slecht voor, zoals onder meer de schol en zelfs de wijting. Voor de tong en de rog zijn de vooruitzichten voor de Noordzee heel wat minder.

De resultaten van de onderzoekingen door het West-duits vaartuig worden regelmatig vergeleken en uitgewisseld met deze die op andere plaatsen in de Noordzee opgenomen worden. Er is hierin inderdaad een internationale samenwerking en het is dank zij het uitwisselen en samenbundelen van al deze gege-

vens, dat men de viskaart van de Noordzee kan opmaken en een duidelijk inzicht kan verkrijgen over de stand van de visstocks en hun evolutie, de noodzakelijkheid van een bescherming en het bepalen van kwota die zonder gevaar voor de instandhouding of zelfs voor het herstel van de soort, mogen gevangen worden. De visbiologen zijn echter mensen die, zoals trouwens ieder ander, ook in zekere mate aan beroepsmissvorming leiden en eerder een te grote veiligheidsmarge voorzien dan wel strikt noodzakelijk is, alhoewel dit ten slotte toch altijd beter is dan te weinig beschermingsmaatregelen te voorzien.

Wij blijven bij het standpunt dat benevens het vergroten van de netmazen, het verbieden van bepaalde visgronden gedurende bepaalde periodes van het jaar voor alle schepen en het toelaten tot die visgronden alleen door schepen van de EEG, de enige middelen zijn, welke veel vlugger redding zouden brengen dan de quotas, welke wij ongezone lapmiddelen noemen.

CIJFERS OVER DE BEZOEDLING IN DE MIDDELANDSE ZEE

In het bulletijn van de Akademie van Zweedse Wetenschappen verscheen een studie van twee deskundigen van de Verenigde Naties die er de totale bezoedeling van de Middellandse Zee aan de kaak stelden.

Aldus bereiken de petroleumproducten in dit water een concentratie van 100 mgr per vierkante meter en dit gemiddeld over het jaar. Om zich hiervan een idee te geven voegen we hier aan toe, dat deze concentratie in de Atlantische Oceaan slechts 16 mm is.

In de Middellandse Zee bereikt het kwikgehalte in de tonijn drie maal deze van de tonijn in de Atlantische Oceaan, terwijl de concentratie van koperderivaten in de oesters en mosselen zo hoog ligt dat deze schelpdieren niet meer voor verbruik geschikt schijnen te zijn. En zeggen dat de Italiaanse minister van Marine dan nog onlangs durfde verklaren, dat de lozingen van de derivaten van titaandioxyden door de grote Italiaanse fabrieken, geen nadelige invloed uitoefenen op de fauna en flora van de Middellandse Zee. Deze wijsheid heeft de minister of de leden van zijn kabinet zeker wel opgedaan ter gelegenheid van een lunch met de directeurs van de betrokken fabrieken?



Woensdag liep het Duitse onderzoekingschip «Solea» de Oostendse haven binnen voor een bezoek aan het Rijksstation voor de Zeevisserij. Het vaartuig is 36 m. lang, werd gebouwd in 1974 en wordt beheerd door het Ministerie van Landbouw van de Bondsrepubliek. Met een motor van 900 PK is het vaartuig dermate gebouwd dat het de polyvalente visserij kan bedrijven. Het bezoek aan Oostende betrof een korte onderbreking van de drie weekse trip in de zuidelijke Noordzee tijdens hetwelk biologisch en oceanografisch onderzoekingswerk wordt verricht. Gedurende het bezoek grepen besprekingen en uitwisseling van recente gegevens plaats omtrent visserijbiologie en visserijtechniek met onderzoekers van het Rijksstation voor de Zeevisserij. Een van de hoofdonderwerpen was de evolutie en toestand vande visstocks, een thema dat het onderzoekingsobjekt uitmaakt van respektievelijk visserijbiologen, nl. Ir. Rudy De Clerck en zijn Duitse kollega Dr. Rauck. Verder kwam ook de visserijtechniek aan bod waarbij Ir. G. Vanden Broucke de mogelijkheden van de elektrische visserij met de Duitse technici besprak. (Foto NVDK-WDB)

RECORD JAAROMZET IN ZEEBRUGSE VISMIJN

Het afgelopen jaar is voor de Zeebrugse vismijn zowel op het vlak van de aanvoer als van de omzet een erg goed jaar geweest want beide cijfers kenden een verhoging in vergelijking met voorgaand jaar. Wat de aanvoer betreft werd een stijging opgetekend van 12.020.920 kg in 1976 tot 13.412.785 kg in 1977. Belangrijker evenwel was de verhoging van de totale aanvoerwaarde. Daar waar in 1976 voor 694.575.240 fr aan vis werd verhandeld liep dit cijfer thans op tot 718.930.415 fr en dat is zo maar eventjes een verhoging van 24.355.175 fr. Meteen goed genoeg voor een recordomzet voor Zeebrugge want nooit eerder werd zo'n hoog opbrengstcijfer opgetekend. Bedoeld cijfer ligt zelfs beduidend hoger dan de opbrengst te Oostende die ongeveer 637 miljoen haalde. Meteen is Zeebrugge dus ook wat de aanvoerwaarde betreft de belangrijkste vissershaven geworden nadat eerder ook al de vloot gevoelig sterker was dan de Oostende die nochtans lange jaren de voornaamste van het land was.

Opvallend is wel dat bedoelde recordomzet kon geboekt worden ondanks het feit dat de tongaanvoer te Zeebrugge is terug gelopen in vergelijking met 1976 toen 2.140 ton

werden aangevoerd tegen 2.121 ton in 1977. Uiteraard daalde ook de totale opbrengst van tong; met name van 353,8 miljoen fr tot 330 miljoen fr. Dit verlies werd echter ruim gekompenseerd door een verhoogde aanvoer van andere, weliswaar minder fijne vissoorten terwijl ook de aanvoer en opbrengst van kreeftjes kon opgevoerd worden. Daar waar in 1976 ongeveer 415 ton werd aangevoerd voor een waarde van 37 miljoen fr beliep de kreeftenaanvoer in 1977 al 458 ton voor een waarde van pak weg 46 miljoen.

Net zoals in de havens van Oostende en Nieuwpoort werd het ook te Zeebrugge een rampjaar wat de garnaal betreft. Er werd inderdaad slechts 709.581 kg aangevoerd in '77 tegenover 1.128.964 kg in het voorgaande jaar. Die felle daling kon echter voor het grootste gedeelte opgevangen door de logisch erg gestegen prijzen. De gemiddelde prijs bedroeg in 1977 inderdaad 82,91 fr het kg tegenover slechts 52,40 fr in 1977. Aldus bleef de totale omzet nog binnen het redelijke met 59 miljoen 152.385 fr tegenover 63 miljoen 801.108 fr. Dus niet eens zo slecht als men de felle daling van de aanvoer in rekening neemt.

MAANDELIJKSE STAAT van VERANDERINGEN in de « Lijst der Belgische vissersvaartuigen » - DECEMBER 1977

Geschraapt :

Z.547 «SATURNUS» — Eigendom : 1) Neyts Leopold - Vlietinck, Vuurkruisenstraat 5, 8390 Knokke-Heist; 2) Claeys Francois - Neyts, Kustlaan 110, 8380 Zeebrugge - Brugge 5. — Geschraapt op 5 dec. '77.

Z.4 «PLUTO» — Eigendom : Desmedt Raymonda (echt. Demunter R.), Duindistellaan 13, 8370 Blankenberge — Geschraapt op 3.11.1977.

O.239 «ANCRE D'ESPERANCE» : Eigendom : Vieren Alfons, Kapellestraat 80, 8400 Oostende. Geschraapt op 1.12.1977.

Z.444 «L'AVENIR» — Eigendom : 1) Mevr. Desmedt Raymonda (echt. Demunter R.), Duindistellaan 73, 8370 Blankenberge; 2) Snauwaert Ronny, Pannestraat 347, 8390 Knokke-Heist. Geschraapt op 7.12.77.

Z.348 «BRISTOL» — Eigendom : 1) Everaert Albert, Distellaan 20, 8380 Zeebrugge-Brugge 5; 2) Plog Juliaan, Marktplein 19, 8380 Zeebrugge Brugge 5. Geschraapt op 9 dec. '77.

O.282 «ADRONIE-KAMIEL» — Eigendom : 1) Christiaan Adronie, Stanleylaan 26, 8400 Oostende; 2) Christiaan Charles, Zwaluwenstraat 184, 8400 Oostende; 3) Christiaan Emilienne, Ed. Hammanstraat 16, 8400 Oostende. Geschraapt op 27.12.1977.

Z.459 «BRABO» — Eigendom : Haerincx Emiel, Baron de Maerelaan 48, 8380 Zeebrugge-Brugge 5. Geschraapt op 16.12.1977.

Erratum telefoonnummer :

De Grootte Romain, F. Timmermanstraat 7, 8390 Knokke-Heist. Eigenaar van de Z.809 «Zanzibar». Telefoonnummer moet zijn (050) 51.24.30.

Verandering van eigenaar en thuishaven :

Z.455 «Zeesymphonie» wordt O.455 «Zeesymphonie». Eigendom : Devriendt Pierre, Frans Verestraat 56, 8400 Oostende. Zeebrief : 20.12.77.

Verandering van eigendom :

O.69 «Sea Lady» — Eigendom : Lauwereins Josiane, Zandvoordestraat 152, 8320 Oudenburg. Tel. (059) 26.63.32.

Nieuwe telefoonnummers :

Z.99 «Terra Nova» — Eigendom Rederij Terra Nova P.V.B.A.
Z.200 «Tijl Uilenspiegel» — Eigendom : Carpe Diem P.V.B.A.
Z.576 «Rubens» — Eigendom : Rubens P.V.B.A.
Z.516 «JAKOBA» — Eigendom : Degraeve Roger - Moeyaert Allen op adres : Heiststraat 219, 8380 Zeebrugge - Brugge 5. Tel. (050) 54.48.37 en 54.40.84.

Opbrengsten der vissersvaartuigen gedurende het jaar 1977 in de stedelijke vismijn te Zeebrugge

Vangster	Bedrag	Z.497	21	7.740.156
B.5	22	10.308.537	Z.505	4.103.463
Z.12	21	3.100.310	Z.506	12.940.061
Z.14	18	10.481.395	Z.507	7.067.785
Z.16	26	22.392.707	Z.510	7.268.174
Z.19	18	14.021.995	Z.511	351.500
Z.27	23	17.922.763	Z.512	6.119.188
Z.30	25	13.514.643	Z.516	6.316.629
Z.42	10	6.104.400	Z.518	4.476.758
Z.72	7	4.110.730	Z.519	554.053
Z.99	15	12.345.736	Z.526	7.665.085
Z.108	17	7.853.760	Z.525	3.147.015
Z.105	11	11.423.205	Z.533	4.740.661
Z.126	20	11.353.032	Z.537	5.833.777
Z.161	14	13.804.502	Z.542	5.547.194
Z.162	21	23.823.677	Z.546	3.405.493
Z.176	18	9.319.275	Z.547	3.331.286
Z.183	15	7.633.390	Z.549	5.483.084
Z.186	10	14.797.149	Z.559	8.734.083
Z.189	20	9.501.960	Z.560	3.392.943
Z.196	19	8.628.090	Z.563	4.607.756
Z.200	18	10.509.128	Z.564	7.842.203
Z.307	26	7.272.607	Z.568	4.732.757
O.313	17	8.919.656	Z.569	7.635.476
O.315	14	5.789.068	Z.570	3.244.352
Z.321	23	7.648.708	Z.571	9.012.914
Z.324	19	12.088.750	Z.573	8.536.303
Z.331	21	11.121.003	Z.574	9.768.378
Z.348	16	2.951.126	Z.575	4.615.227
Z.402	24	6.483.312	Z.576	9.649.247
Z.405	18	8.039.671	Z.578	4.175.841
Z.418	18	10.188.987	Z.580	4.802.807
Z.424	22	8.804.496	Z.581	5.087.636
Z.427	22	5.182.512	Z.582	5.931.459
Z.429	22	6.040.213	Z.583	3.157.130
Z.431	19	7.827.174	Z.584	7.459.263
Z.460	17	3.007.480	Z.588	563.676
Z.462	21	10.351.655	Z.589	3.672.503
Z.465	19	4.811.035	Z.592	4.962.689
Z.483	4	2.442.309	Z.596	10.188.455
Z.484	19	6.899.719	Z.598	2.584.831
Z.492	22	6.944.208	Z.599	3.348.008
			Z.600	4.751.420

OPBRENGSTEN GARNAALVAARTUIGEN

GARNAAL			+ VIS		Al. totaal
Vangst.	Gewicht	Bedrag	Vangst.	Bedrag	
Z.55	59	14.537	15	2.229.250	3.387.449
Z.88	95	14.699	31	781.480	2.078.561
Z.184	115	26.766	9	469.162	2.276.110
Z.201	32	6.053	47	2.899.778	3.379.522
Z.400	124	34.394	9	351.346	3.357.352
Z.403	107	23.748	13	876.227	2.925.129
Z.430	87	21.160	22	1.813.511	3.602.277
Z.437	130	25.596	16	1.053.087	3.488.813
Z.445	85	17.744	21	849.654	2.347.882
Z.447	107	21.121	9	469.162	2.206.872
Z.455	126	25.947			2.611.654
Z.468	107	20.481	32	1.925.749	3.977.015
Z.471	115	31.435	11	632.493	3.392.963
Z.472	104	27.516	9	605.064	2.870.445
Z.473	94	19.246			1.670.681
Z.474	85	18.084	10	1.359.033	3.032.538
Z.481	24	5.274	34	1.064.943	1.483.199
Z.494	143	26.704	4	98.820	2.723.660
Z.500	158	40.856			4.278.259
Z.501	128	24.642			2.176.415
Z.520	109	20.911	13	876.227	2.630.233
Z.536	133	30.893			2.561.251
Z.538	95	19.902	39	2.469.785	4.247.451
Z.548	110	23.749	8	334.876	2.387.463
Z.550	53	6.803	15	786.413	1.504.569
Z.551	89	20.704	26	1.462.675	3.152.417
Z.553	120	25.002	5	131.243	2.380.187
Z.554	68	18.698	45	2.713.078	4.503.652
Z.556	51	7.679	14	468.342	1.235.696
Z.558	119	21.379	16	1.053.087	3.242.693
Z.586	154	33.324			3.093.929
B.601	101	15.146	32	1.925.749	3.591.462
Z.809	115	19.388	1	13.610	1.869.274

Moderniserings- en verbeteringswerken in de haven van Oostende

Onze lezers zullen zich herinneren, dat deze zomer een vergadering paats had tussen de diensten van het Ministerie van Openbare Werken en de gemeentelijke overheden in verband met noodzakelijke verbeterings- en moderniseringswerken in de haven van Oostende. Toen werd er aan Oostende de principiële toezegging gedaan voor de realisatie van verscheidene aanpassings-, verbeterings- en moderniseringswerken voor nagenoeg 250 miljoen F.

DE VISSERSHAVEN

Voor de vissershaven werden kredieten voorzien voor de modernisering van de aanlegsteiger die toegang geeft tot het dok. Hiervoor werd 20 miljoen voorzien. Anderzijds wordt voor de slipway een bijkomend gebouw voorzien, waar van de kost geraamd werd op 6 miljoen en voor verbetering van de elektrische uitrusting 2 miljoen.

DE YACHTHAVEN

Voor de jachthaven werd een krediet van 35 miljoen voorzien voor nieuwe pontonsteigers in het Montgommerydok, terwijl 7 miljoen voorzien werd voor het moderniseren van de kaaien van de Mercator-dokken. Verder komt er een wandelpad omheen de jachthaven (spuikom) vooral ten behoeve van de watersporten waarvoor BLOSO zich heeft ingezet. Hiervoor werd er 10 miljoen voorzien. De toegang voor voertuigen zal dan langs de kant van de Ibis en het Sas verboden worden.

DE HANDELSHAVEN

Wat de diepwaterkaai betreft, waar er zich nu een grote trafiek in zand en grint heeft ontwikkeld, zal de toegang tot de kaaien op een diepte van 8 meter gehouden worden waarvoor intense baggerwerken zullen aangehouden worden. Hiervoor werd een krediet van 40 miljoen voorzien. Langs deze kaai worden ook hangars gebouwd met een polyvalent karakter. Hiervoor werd 80 miljoen kredieten voorzien. Zoals het anderzijds past, wordt ook gezorgd voor het milieu en werd 10 miljoen voorzien voor het nodige groen, aanleg van wegen en infrastructuur.

HOUT- EN VLOTDOEK

Wat nu het hout- en vlotdok aangaan, zal men overgaan tot de mechanisatie van de brug die beide vloten verbindt. Deze brug wordt inderdaad nog met de hand ge-

draaid, hetgeen nog aan overgrootvaders tijd doet denken. We menen zelfs dat de mechanisatie hier niet volstaat, maar dat deze brug volledig zou moeten vernieuwd worden en op twee rijkstroken gelegd. Dit niet alleen voor het plaatselijk nijverheidsverkeer, maar ook als uitwijkweg in de zomer bij overbelasting van de Demeybruggen of bij het uitvallen van één dezer bruggen. We menen dat het in de zomer aangewezen is, het verkeer van Oostende naar Blankenberge langs daar te doen gebeuren, in een soort éénrichtingsverkeer en het verkeer van Blankenberge naar Oostende langs de Demeybrug zodanig, dat over gans deze afstand, tot aan de verbinding met de autostrade, het verkeer op twee rijkstroken kan gebeuren en men niet meer in elkaar zou dienen te schuiven even voor de overgang van de Demeybrug.

Voor nieuwe deuren aan de Demeysluis is er een krediet van 13 miljoen voorzien en verder nog 6 miljoen voor de modernisering van twee hangaars.

BESLUIT

Al deze kredieten die voorzien werden, zijn tenslotte maar raminngen der werken, die volgens de aanbestedingsuitslagen hoger of lager kunnen komen te liggen. Zo onder meer werd er voor de vernieuwing van de sluisdeuren van de sluis Demey, 13 miljoen frank voorzien, terwijl de aanbestedingsprijs slechts iets meer dan 11 miljoen bedraagt. De uitvoeringsprijzen komen dus niet noodzakelijk altijd hoger te liggen. Van de meeste dezer vooropgestelde werken werden de aanbestedingsdossiers reeds opgemaakt of zijn reeds in opmaak, terwijl voor andere werken de aanbesteding reeds uitgeschreven werd en de inschrijvingen gekend of toegewezen. We mogen dus zeggen dat in 1978 de meeste van de hiervoor opgesomde werken een begin van uitvoering of een volledige uitvoering zullen kennen. De meeste van deze werken waren een noodzakelijkheid en kunnen dus niet zo bepaald als modernisering aangezien worden. Een haven die geen aanpassingswerken uitvoert, gaat in feite achteruit. De stad Oostende mag dus niet blijven stil zitten bij deze aanpassingswerken, maar moet voortdurend in beweging blijven wat verbeteringen en moderniseringswerken betreffen. Als we nagaan welke enorme kredieten aan de andere havens besteed worden, dan mag Oostende toch al eens meer op de ministeriele deur gaan kloppen en het verlangelijste nooit koud laten worden.

ONZE STADSHAVEN IN 1977

Het stadsbestuur meldt ons : De eindcijfers van de havenbeweging te Oostende over het jaar 1977 zijn andermaal positief.

ZEESCHEPEN (zonder de passagiersschepen van de R.M.T.)

Gedurende het jaar 1977 vaarden 1.116 zeeschepen met een tonne-maat van 942.181 ton moorsom de Handelshaven binnen, tegenover 1.106 zeeschepen met een tonne-maat van 776.592 ton moorsom in 1976. Dit betekent een vermeerdering met 10 eenheden en een verhoging met 165.589 ton moorsom of 17 %.

GOEDERENBEWEGING

Gedurende 1977 werden 1.321.784 ton goederen gelost, tegenover 1.155.637 ton in 1976 en 111.092 ton koopwaren geladen tegenover 82.722 ton in 1976.

Dit betekent een vermeerdering van geloste koopwaar met 166.147 T of 12 %, en van geladen koopwaar met 28.370 ton of 25 %.

Bij de invoer dienen vooral te worden vermeld : het grint dat, dank zij de nieuw uitgeruste Diepwaterkaai, een verdere vlucht neemt en een vermeerdering teweegbracht

van 131.857 ton, de stookolie (+ 28.631 ton), de chemische produkten (+ 19.034 ton) en het vismeel (+ 5.890 ton).

Bij de uitvoer wordt de vermeerdering aangestipt van meststoffen met 21.152 ton, en van landbouwprodukten met 17.931 ton.

MERCATOR JACHTHAVEN

Deze nieuwe jachthaven boekte in 1977 een overweldigend sukses : 4.296 jachten deden deze jachthaven aan : 2.302 waren van Belgische en 1.994 van vreemde nationaliteit.

VISSERSHAVEN

Niettegenstaande de eerder geringe visaanvoer (19.733.744 kg. in 1977 tegenover 21.439.162 kg. in 1976) werd toch een grotere opbrengst geboekt, nl. 637.415.800 fr. in 1977 tegenover 629.915.464 fr. in 1976.

KONKLUSIE

In de huidige economisch minder gunstige toestand is de haven van Oostende er toch in geslaagd verder vooruitgang te maken. De gedane inspanningen om onze handelshaven te moderniseren werpen dus vruchten af.

VISSERSVAARTUIGEN IN NOOD WORDEN NU DOOR STAATSSLEEPBOTEN GESLEEPT MAAR FINANCIËEL OP SCHANDELIJKE WIJZE UITGEBUIT

Zoals we reeds mededeelden, hebben de Staatssleepboten hun opslepingstarieven enorm verhoogd. Het is in de eerste plaats de visserij die hier weer het kind van de rekening wordt. Illustreerend is hierbij een speciaal geval van opsleping van een vissersvaartuig waarvoor een rekening toegestuurd werd van 45.750 F voor 15 uur slepen.

De samenstelling van dit bedrag luidt als volgt :

15 uur opslepen aan 1.700 F per uur, of 25.500 F.

850 F voor gebruik sleep-tros. Supplement voor prestaties tussen 17 en 8 uur in de morgen : 8.400 F en supplement voor prestaties op zonnedaag : 11.000 F.

Men moet maar durven.

We kunnen hieruit besluiten dat de Staatssleepdienst tweemaal dient betaald, namelijk een eerste maal door de bevolking en een tweede maal door de visserij omdat men die dienst nodig heeft. Binnenkort mag men zich ook verwachten aan een rekening van politie en gerecht wanneer men beroep doet op deze «diensten» voor bescherming van have en goed en persoon zelf.

Het is nog zo lang niet geleden dat Premier Tindemans zegde dat men in ons land de grens bereikt heeft van de belastingsdruk. Geen nood ! Als het niet meer kan met nog wat meer belastingen, dan maar afzonderlijke rekeningen sturen wegens gebruik van de staatsdiensten. Als dat geen verkapte belastingen zijn !

Anderzijds vragen we ons af, of de bemanning aan boord van de staatssleepboten er ook niet moeten aanwezig zijn wanneer er geen opslepingen dienen verricht en of zij misschien in dit geval niet betaald

worden ? We herhalen dat het een schandalige beslissing is van de overheid om dergelijke bedragen aan te rekenen aan vissers, want ofwel moeten zij dit bedrag uit eigen zak betalen, ofwel zullen zij hogere verzekeringspremies moeten betalen, hetgeen op hetzelfde neerkomt. Moest dit voorval zich in Frankrijk voordoen, dan zouden de vissers er onmiddellijk 'n passend antwoord op vinden door spektakulaire akties. Hier is men veel te braaf en laat men aldoor begaan.

In elk geval zal het er nu op aan komen zoveel mogelijk deze diensten te negeren en opzij te laten liggen. Deze zullen er waarschijnlijk niet kwaad om zijn, kwestie van het gemak. Met dit alles is de visser voor de zoveelste maal het kind van de rekening op een ogenblik dat de toekomst zo onzeker is voor deze mensen. Al met al vragen we ons toch af, of iemand die in nood is en opgesleept dient te worden, een rekening mag gestuurd worden vooral wanneer het om den brode gaat, of om een recht op arbeid. Wat anders de betrokken redder en vissers eveneens kwaad bloed zet, is het feit dat de faktuur van de opsleping bijna rapper thuis bezorgd werd dan deze mensen zelf waren. Het vissersvaartuig werd op 8 januari opgesleept er de rekening op 9 januari toegestuurd ! Als men zelf iets nodig heeft van de staatsdiensten, dan gaat het gewoonlijk niet aan dergelijke snelheid. Dan is er gewoonlijk personeel te kort om de dossiers te behandelen, is men overlast van het... werk en mag bijvoorbeeld iemand die op pensioengerechtigde leeftijd is gekomen, maanden en maanden wachten op het eerste geld ! BL

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

KORTE BERICHTEN

Engeland

ENKELE VISPRIJZEN TE LOWESTOFT IN DE EERSTE WEEK 1978

De eerste treiler die in 1978 te Lowestoft markte, nml. op vrijdag 6 januari, kreeg volgende topprijzen. Tongen : 240 fr., slip 150 fr. grote tarbot 238 fr., kleine 134 fr. Steenschol (melktong) 106 fr. Grote platen : 40 tot 42 fr.; middenslag : 44 tot 46 fr., klein iek 52 tot 56 fr. Gul : 50 fr., kleine schelvis 43 fr.

Over het algemeen mag men zeggen dat de platvis een betere prijs krijgt in Engeland dan bij ons, maar de andere vissoorten omgekeerd een betere prijs krijgen bij ons. Het is duidelijk dat we hier eveneens de hoge prijzen van de eerste week van het nieuwe jaar van bij ons moeten tegen zetten.

VISVERGUNNINGEN ZULLEN CANADA 320 MILJOEN OPBRENGEN

Zoals we vroeger reeds mededeelden, zal Canada aan buitenlandse vissersvaartuigen vergunningen tegen betaling uitreiken. Dit zal gebeuren volgens de grootte van het ingezette schip en volgens het aantal visdagen. Canada behoudt zich ook het recht voor toezieners op de buitenlandse vaartuigen te zetten ten laste en ten koste van de betrokken vaartuigen. Canada zal slechts 500 buitenlandse vaartuigen toelaten, hetgeen ong. 10 th minder is dan 't voorgaande jaar, maar beduidend lager dan vroeger. Inderdaad vóór de instelling van de 200 mijlszone, telde men in de Canadese wateren tot 1500 buitenlandse vissersvaartuigen. Nu worden de vergunningen tot 500 beperkt, terwijl anderzijds de Canadese regering de vergunningen uitgebaat worden door de eigen visserij.

BRITSE VISSERIJ WENST FAROE ONDER DRUK TE STELLEN

De Britse visserij wenst minstens een contingent Faroë-kabeljauw en schelvis van 10 duizend ton voor de eigen vloot die traditioneel de Faroë bevest. Indien dit niet verkregen wordt, samen met een bepaalde kwantiteit andere vissoorten, wordt de regering gevraagd geen overeenkomsten meer te sluiten met de Faroë die toch voor één en ander op Groot-Brittannië aangewezen is.

KAN DE „CONQUEROR”

TOCH NOG VLOT GEBRACHT ?

In onze vorige uitgave deelden we mede, dat een Hollandse bergingsmaatschappij haar pogingen opgegeven had om de 1000 Brt metende Britse «Conqueror» vlot te krijgen die op de kusten van Cornwall gestrand was. Nu is een nieuwe bergingsmaatschappij, na een kontrakt ondertekend te hebben met de rederij en de verzekeringsmaatschappij, ter plaatse gekomen om het schip vlot te krijgen. Hiervoor zullen de verschillende delen van het vaartuig hermetisch gedicht worden en nadien gekompresseerde lucht ingepompt worden waarbij het water langs openingen en buizen uitgeperst wordt. Hierdoor zou het vaartuig zich zelf lichten. Sommige delen van het vaartuig die toegemaakt dienen te worden, liggen zowat 4 meter onder het wateroppervlak bij laag tij. De 250 ton makreel die zich nog aan boord bevindt, evenals de brandstof zou niet aangeraakt worden. De bergingsmaatschappij is verplicht, eens het vaartuig aan de oppervlakte, het minstens 24 uur drijvend te houden. Slechts hierna zou de rederij en de verzekeringsmaatschappij het schip aanvaarden en naar een werf opslepen. De «Conqueror», een 72-meter hekreiler is een zeer modern vaartuig en was op haar eerste reis, op makreel na, de uitvoering van aanpassingswerken. Volgens de nieuwe bergingsmaatschappij «de Eurosals» is het een zeer kloek vaartuig hetgeen de kansen op redding gevoelig verhoogt.

1977 BRITS REKORDJAAR IN OPBRENGST

Niettegenstaande heel wat schepen werden opgelegd of aan het buitenland verkocht, werd 1977 voor Groot-Brittannië toch een rekordjaar met bijna 16 miljard B.F. aan opbrengst. Nochtans werd er minder in hoeveelheid aangevoerd, namelijk 900 duizend ton tegenover 933 duizend ton het voorgaande jaar. Er was een minderaanvoer van kabeljauw en gul van bijna 40% en men noteerde zelfs een verschuiving van duurder soorten naar goedkoper. Het is dan ook paradoxaal, dat er toch nog een groter opbrengst kon genoteerd worden! Dit is alleen verklaarbaar door het feit, dat alle vissoorten beduidend hogere prijzen kregen.

Was de aanvoer van kabeljauw en gullen gevoelig verminderd, evenals natuurlijk van haring, dan verhoogde de aanvoer van makreel van 85.000 ton naar 170.000 ton, hetzij het dubbele. Hiervoor werden eveneens betere prijzen behaald door de inschakeling van de fabrikschepen van de Oostbloklanden, die een konsumentenprijs betaal-

Canada

TIENJARENPLAN VOOR VERNIEUWING VAN KANADESE VLOOT

Door de visserijprovincies wordt de Canadese federale regering onder druk gezet, een bepaalde visserijstrategie te volgen, die zich baseert op de vernieuwing van de vloot, de bescherming van de vistapel en overeenkomsten met het buitenland. Voor wat de vernieuwing van de vloot betreft, wordt een tienjarenplan voorgesteld dat 30 miljard B. F. zal kosten. Gezien de financiële toestand van de visserij, is dit niet mogelijk zonder substantiële staatshulp. Om tot een vervanging van de helft van kustvloot te komen, hetzij meer dan 4.000 scheepjes en boten, zou zowat 9 miljard nodig zijn. Hieronder zijn er nog eenheden van 15 tot 21 meter. Voor wat de treilervloot betreft, met meer dan 21 meter, zou hiervoor 17 miljard nodig zijn. Deze vloot bestaat uit een honderdtal hekreilers en evenveel konventionele treilers. Zo wat honderd van deze schepen zouden in de eerste 10 jaar dienen vervangen te worden waardoor grote diepzeetrelers van 40 tot 50 meter, die elk reeds van 150 tot 200 miljoen kosten. In 1976 beliep de Canadese demersale visserij zowat 470 duizend ton. Mits een adequate uitbouw en bevissing van alle speciën, zou men tot 750 duizend ton jaarlijks kunnen komen.

den in plaats van de anders niet te ontlopen opvangprijs voor vismeel-doeleinden.

In feite mag men toch zeggen dat het, voor bepaalde typen van vissersvaartuigen, een goed jaar werd. Het was anderzijds minder goed voor de grote rederijen met diepzeetrelers omdat deze laatste uit de traditionele visgronden geweerd werden en nu op zoek zijn naar andere visgronden. Aldus was de 1.000 Brt metende «Conqueror» op zijn eerste reis op de makreel toen het vaartuig op de rotsen liep. Ook de diepvriezer «Artic Gailliard» is in de makreel ingezet, terwijl de 1.448 Brt metende diepvriezer «Coth» nu op de blauwe-wijtingvangst uitgestuurd werd. Nog andere diepzeetrelers verzeilden naar het Bereneiland, Groenland en de kusten van Noorwegen. Het is begrijpelijk, dat het voor deze zoekende grote treilers niet altijd koek-en-ei werd, en de rederijen dikwijls te doen hadden met verlieslatende reizen.

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.

Schotland

ABERDEEN KRIJGT EEN ULTRA-MODERNE VISMEELFABRIEK

Aberdeen krijgt de meest moderne vismeelfabriek uit gans Europa die zowat 260 miljoen B.fr. zal kosten. Van dit bedrag zal ongeveer 50 miljoen B.fr. besteed worden voor milieuhinder zoals de storende reuk. De capaciteit van deze fabriek zal 1000 ton zijn per dag of het equivalent van zowat 200 ton vismeel. Deze nieuwe vismeelfabriek komt in de plaats van twee oudere. Niettegenstaande het duidelijk is dat de fabriek visafval zal behandelen, wijst de grote verwerkingscapaciteit er toch op, dat men toch vooruitzichten heeft op bewerking van materiaal afkomstig van industriële visserij, zoals ondermeer sprot, blauwe wijting, makreel horsmakreel en dergelijke meer.

Er zijn speciale tanks voor de stockage van het rauw materiaal en alle geuren zowel hiervan als deze vrijgekomen bij de bewerking krijgen een speciale behandeling. Ook de lucht uit de fabriek wordt speciaal behandeld vooraleer vrijgegeven te worden aan de atmosfeer.

VIJFTIG MILJOEN FEOGA-SUBSIDIES VOOR SCHOTSE VISSERIJ

De Schotse visserij kreeg uit het F.E.O.G.A.-fonds voor iets meer dan vijftig miljoen B.fr. subsidies voor tien projecten, waaronder tussenkomsten bij verscheidene nieuwbouwen. Dit leert ons ten minste dat er ook nog in Schotland aan nieuwbouw gedaan wordt, hetgeen men sinds lange tijd van België niet meer kan zeggen. Ondertussen gaan de subsidies naar andere landen, maar betaalt ook België in het fonds. We menen dat het meer dan tijd is, dat er hier ernstig werk gemaakt wordt van nieuwbouw opdat we binnen enkele jaren niet met een hopeloos verouderde vloot komen te staan!

Noorwegen

NOORWEGEN WENST ONMIDDELLIJKE OVEREENKOMST MET E.E.G.

Het is niet de eerste maal dat Noorwegen dreigt met het niet meer toelaten van de schepen van de E.E.G.-partnerlanden zo niet een spoedige en duidelijke onderlinge visserij-overeenkomst getroffen wordt. Een breuk tussen beiden werd vermeden door een voorlopige overeenkomst waarbij voor bepaalde vissoorten dezelfde kwota toegerekend worden voor januari zoals dit voor december het geval was en voor andere vissoorten tot einde maart.

Nochtans heeft Noorwegen op het voorlopig karakter gewezen en wenst een spoedige definitieve overeenkomst. Inderdaad is de verlenging van de voorlopige regeling niet voordelig voor dit land, dat heel wat meer uit de Noorse wateren laat wegvissen dan zijn eigen vloot uit de E.E.G.-wateren haalt. In de loop van het jaar 1976 zouden de vaartuigen van de partnerlanden aldus zowat 500 duizend ton vis uit de Noorse 200-mijlszone gehaald hebben, tegenover slechts 300 duizend in wederkerigheid. Daarbij zou de vis die uit de Noorse wateren weggehaald werd, waardevoller zijn dan deze door Noorse vissers opgehaald in de gemeenschapswateren, zodat het verschil in krijgen en geven nog heel wat hoger ligt. Daarom wil Noorwegen een zo spoedig mogelijke overeenkomst die hiermede rekening houdt en dringt er op aan, dat de E.E.G.-landen tot een innerlijke visserijreglementering komen opdat dan met andere landen op basis hiervan tot onderhandelings- en overeenkomsten kan gekomen worden. Volgens de Noorse visserijleiders hebben zij altijd goed kunnen opschieten met de Britten op basis van wederkerigheid, vooral ook wat de beschermingsmaatregelen betreft. Dit is nu heel wat minder het geval met de E.E.G. Daarom ook een waarschuwing uitgaande van de Noorse directeur voor visserij-aangelegenheden, de heer Knut Vartdal, die zelfs dreigt met het nemen van eenzijdige maatregelen, indien een overeenkomst over kwota en vergunningen voor 1978 niet spoedig mogelijk wordt. De Noorse minister van Visserij, Eivind Bolle, heeft ook reeds laten uitlekken dat dit land een groter aandeel wenst in de viskwota uit de Noordzee en dat, wat de garnaalvisserij rond de kusten van Groenland betreft, de Noor minstens dezelfde hoeveelheden mogen wegvissen als deze in 1976. Noorwegen zal daarbij streven naar een overeenkomst met de E.E.G. zodanig dat men voor 1982 tot een gelijkheid komt in krijgen en geven, hetgeen in zekere mate dus in het nadeel van de E.E.G. zal uitvallen in vergelijking met de thans bestaande verhouding. Wat de visserij betreft, is het op zekere manier wel spijtig dat Noorwegen met het referendum op het nippertje de E.E.G.-trein gemist heeft, zoniet zou de Gemeenschap over een kolossaal vispotentieel beschikt hebben, waarvan België met zijn arme en kleine kust zeker veel voordeel uit gehaald zou hebben.

NOORWEGEN NIET TEVREDEN OVER TE WEINIG VASTGESTELDE REGLEMENTS- OVERTREDINGEN

Het hoofd van de Noorse beschermingsvloot is niet te spreken over het klein aantal vastgestelde overtredingen van de reglementering op de visserij. Zo onder meer wat de overtreding van de netmaaswijde betreft, is dit teruggelopen van 70 tot nog niet eens 5 procent! In plaats van zich hierover te verheugen, breekt de „commander” van de kustwacht zich hierover het hoofd om tenslotte tot het besluit te komen, dat de buitenlanders waarschijnlijk een onderlinge waarschuwingdienst ingericht hebben. Of dit echter voldoende is om in een „wip en een gauwte” ondermaatse netten te doen verdwijnen, betwijfelen wij sterk.

Ierland

1,250 MILJARD VAN E.E.G. VOOR UITBOUW IERSE VISSERIJ- BESCHERMING

Ierland kreeg een aanbod van de E.E.G. van één miljard 250 miljoen B.fr. voor hulp bij de uitbouw van een beschermingsvloot. Wie nu meent dat de Ierse redersfederatie dit aanbod zou toejuichen, vermist zij toch altijd de mond vol hebben over overtreding van de visserijreglementering door de vissers uit de partnerlanden, heeft het totaal verkeerd voor. Volgens deze redersfederatie komt dit E.E.G.-aanbod er slechts omdat zij zelf het te kostelijk vinden, terwijl anderzijds het dubbel van dit bedrag zal vereist zijn om een efficiënte beschermingsvloot uit te bouwen. Nochtans was het E.E.G.-aanbod gebaseerd op een Iers plan en moet dienen voor het aanschaffen, op korte termijn, van 2 patrouillevaartuigen en een verkenningsvliegtuig. Op langere termijn van 5 vaartuigen van 1000 Brt en van 5 verkenningsvliegtuigen met middellang bereik. Gezien de vijandige instelling van de Ierse producentenorganisaties tegen alles wat de E.E.G. betreft, is deze houding begrijpelijk.

Peru

BINNENKORT NOG SLECHTS EEN 25-TAL VISMEELFABRIEKEN

Deze titel zegt niets als men niet weet dat tot vóór enkele jaren er nog een honderdtal vismeelfabrieken in Peru waren, die de bekende ansjovisjes in diervoeding verwerkten. Het is inderdaad zo, dat in 1977 voor het eerst de productie aan ansjovis beneden de 2 miljoen ton kwam te liggen.

Een paar jaar terug was dit nog 4,5 miljoen ton en veel vroeger nog heel wat meer. Ook voor 1977 had men een vangstkota voorop gezet van meer dan 4 miljoen ton. Maar tegenover de sterk teruggelopen stocks, is men verplicht geweest dit cijfer meer dan te halveren en zelfs volledig te stoppen, zo men de toekomst van de ansjovis niet wenste in gevaar te brengen.

De vismeelfabriek «Pescaperu» die een staatsinstelling is en het monopolium der ansjovisvangst bezit, heeft zijn seinervloot reeds aan patkulieren dienen terug te verkopen om een dreigend failliet te verhinderen. Ook werden er reeds een veertigtal fabrieken gesloten om zich te kunnen ontdoen van een te veel aan personeel. Nu nog hebben de overblijvende fabrieken een capaciteit van zowat 4,5 duizend ton per uur (4,5 miljoen kg) hetgeen nog te veel is, zodat men van plan is nog eens de helft van de fabrieken uit te schakelen. Dit alles bewijst tot hoever een onverantwoordelijke politiek van overbevissing in de industriële visserij leidt.

ZUID-AFRIKA KAMPT MET EEN PILCHARD-TEKORT

Zuid-Afrika zal eveneens verplicht worden beschermende maatregelen te nemen met betrekking tot het terug op peil brengen van de pilchardstapel. Onderzoekingen hebben uitgewezen, dat de stock aan pilchards nog slechts een half miljoen ton zou bedragen. Men heeft dan ook een vangstkota vastgesteld van slechts 1/4 van de vastgestelde stock, namelijk 125.000 ton. Verleden jaar was dit nog bijna 200 duizend ton en enkele jaren terug rond de 500 duizend ton! De jaarlijkse produktie voor 1978 zal aldus nog niet eens voldoende zijn voor de benodigde hoeveelheden van de inleggerijen voor eigen verbruik. Men zal nu trachten de kwaliteit van de aangevoerde pilchards te verhogen, gezien men nu toch heel wat minder zal mogen aanvoeren, om aldus een betere prijs te krijgen en het effect van een te kleine aanvoer wat op te vangen. Men schat dat men aldus 25 procent op de prijs in de afslag zal recupereren.

Rusland

NOG OVER DE RUSSISCHE FAKTORIJSCHEPEN DIE BRITSE MAKREEL OPVANGEN

Voor de Engelse zuidkust kan men twee Russische faktorijschepen zien liggen van de klasse «B 69». Het gaat hier over fabriekschepen van 164 meter lang, van 13.750 Brt, met een ladingscapaciteit van 10.000 ton. Ze zijn uitgerust met een motor van 7.500 pk en ontwikkelen een snelheid van 15 mijl per uur. Voor deze beide Russische schepen staat een bevoorradingsvloot in van 20 Britse treiler en seiners.

Beide schepen hebben een verwerkingscapaciteit van 250 ton per dag, maar gezien de beschermingsmaatregelen genomen door de Britse regering op de makreel, mogen de Britse vaartuigen slechts

3,5 ton per dag en per bemanningslid aanvoeren. Men rekent echter dat toch nog altijd 800 ton per week aan boord komt van de Russische vaartuigen. Het zijn vooral de seinevissersvaartuigen die de makreel in tanks met zeewater gevuld bewaren, die, wat de kwaliteit van de makreel betreft, bijzonder door de Russen naar waarde worden geschat. De makreel wordt aan boord uitgezocht in drie partijen. Een partij wordt voor vismeel- en visolieoelinden aangewend, een andere partij diepgevroren om later gerookt of ingelegd te worden en slechts zowat 6% van de grootste wordt in filet getrokken. Aan boord van de Russische fabriekschepen treft men over de 200 man bezetting aan, waaronder een 25-tal vrouwen. Behalve de Russische schepen, heeft men op een bepaald ogenblik faktorijschepen van Oost-Duitsland en zelfs van Bulgarije geteld, die slechts een mijl buiten de Zuid-Engelse kust geankerd lagen. Zij zullen hier waarschijnlijk tot einde maart blijven, hetgeen overeenkomt met het einde van het makreelseizoen. Volgens de Britse visserijkringen is deze Oostblok vloot een welkome verbetering voor de Britse makreelvisserij, die onder meer verleden jaar nog, dagen dienden te wachten om hun makreel te kunnen lossen wegens gebrek aan losplaatsen en opname-mogelijkheden vanwege de eigen vismeelfabrieken. Gezien de makreel geleverd aan boord van de Oostblok-faktorijschepen voor menselijk verbruik bestemd is, krijgen de vissers ook heel wat betere prijzen en men neemt aan, dat de Britse makreelvisserij op het einde van het seizoen zowat 65 miljoen B.F. van de fabriekschepen zullen ontvangen hebben, hetgeen beduidend meer zal zijn dan ze van de eigen vismeelfabrieken zouden gekregen hebben.

COMMANDANT COUSTEAU OVER DE BEZOEDILING VAN DE MIDDELLANDSE ZEE

De konklusies van de toespraak van commandant Cousteau op de conferentie van Monaco die nog tot 24 januari gehouden wordt om de maatregelen te bespreken die noodzakelijk zijn om de bezoedeling van de Middellandse Zee tegen te gaan, herleiden zich tot de vaststelling dat de grootte van bepaalde vissoorten beduidend minder wordt, dat de bezoedeling van het water zich altijd verder in zee uitstrekt en dat vooral de scheikundige pollutie enorm veld wint. Dit zijn onder meer de resultaten van de expeditie in de Middellandse Zee door hem geleid aan boord van het onderzoekingschip de „Calypso”. Aldus is het gehalte aan polychloorbiphenyl geweldig groot te Fos, zeer belangrijk te Tarente en Genua. Te Alexandrie zijn het vooral de pesticiden Koperderivaten te Sfax en in de Danubewateren, het Cadmium te Fos en Genua. In vele zones werden groter concentraties van zware metalen op 10 km buiten de kusten gevonden dan op de kustlijn zelf. Verder winnen de bezoedelde kustwateren duidelijk op de zee. Overall treft men minder vis en minder grote vis aan, waarvan vooral de sardijnen en de ansjovisjes profiateren om in grotere zwermen op te treden. Deze visjes waren inderdaad het voedsel voor de grotere broers.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Opnieuw dertig schepen aan de afslag te Oostende. Een meer gevarieerde aanvoer bovendien dank zij een paar Noordvangsten en een vijftal vangsten van de Monkey Bank. Heel wat meer schelvis dus en waar ook in het buitenland meer vis aangevoerd werd, ging de prijs van die soort dalen. Niet van die soort alleen trouwens. Wijting moest woensdag immers opnieuw opgevangen worden nadat er maandag nog tot 1.400 F de ben betaald werd voor de kleine sortering. Kabeljauw is ook heel wat minder duur geworden en viel terug onder de 50 F. Ook voor deze soort werden maandag de beste prijzen betaald. Tongen moesten er eveneens aan geloven, de kleine sortering waarvoor vrijdag nog tot 160 F betaald werd viel terug naar 108 F op de laatste verkoopdag. Die dag kostte de duurste tong nog 175 F het kg. Schol en iek zijn gedaald tot het minimumpeil waardoor deze soorten dus tegen 20 F en minder van de hand gingen. Een spektakulaire prijsda-

ling ook voor grote steenschol die maandag nog 105 F bereikte om nadien terug te zakken tot rond de 65 F.

De prijs van de meeste IJslandse soorten was eveneens lager, toch bleven deze soorten nog tamelijk duur vermits de zeebaars rond de 40 F kreeg en leng verkocht werd tussen 38 en 42 F. Die blauwe leng vertoonde toch ook een nogal ruim prijsverschil met verleden week, toen rond de 70 F betaald werd voor dezelfde leng. Koolvis is ook iets teruggevallen en kreeg rond de 38 F. Toch nog een mooie opbrengst voor de O.317 die met zowat 1.200 manden een opbrengst bereikte van 2 miljoen 484.000 F.

De garnaalaanvoer blijft zeer gering ook al zijn er deze week een paar kustschepen meer op zoek gegaan naar die garnaal. Deze laat zich echter weinig zien zodat de aanvoer zeer beperkt bleef. De prijzen vertoonden nogal flinke verschillen met zaterdag tot 273 F en maandag 100 F het kg minder. Woensdag lag de garnaalprijs weer iets hoger en werd tot even boven de 200 F betaald.

OOSTENDE

DOVER/FOLKESTONE

UURTABEL DER OVERVAARTEN

voor de week van 22-1-1978 tot 28-1-1978

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

— Dagelijks te 07u35, te 10u05 en te 14u40

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 05u15 en te 20u15
— Op 22, 23, 24, 25, 26 en 27-1-1978 bijkomende afvaarten te 17u15 en te 23u15

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

— Dagelijks te 01u30 en te 06u35
— Op 23, 24, 25, 26, 27 en 28-1-1978 bijkomende afvaart te 05u00

Afvaarten uit Dover Western Docks :

— Dagelijks te 11u40, te 15u45 en te 19u05

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 00u20 en te 09u20
— Op 22-1-1978 bijkomende afvaart te 21u20
— Op 23, 24, 25, 26 en 27-1-1978 bijkomende afvaart te 03u20 en te 21u20
— Op 28-1-1978 bijkomende afvaart te 03u20

Afvaarten uit Folkestone :

— Dagelijks te 00u05 en te 07u00
— Op 22, 23, 24, 25, 26 en 27-1-1978 bijkomende afvaart te 22u30

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 20 JANUARI 1978

WEST en MONKEY BANK : Z.597 (220 m., ttz. 90 kab-gul, 60 schelvis en totten, 40 gutvis, 30 varia).

WEST : N.3 (30 vis, 1.200 tong, 10 schelpen).

MAANDAG 23 JANUARI 1978

IJSLAND : O.129 O.318 (675 m., ttz. 175 kools, 250 rode zeebaars, 125 schotse schoel, 50 leng, 50 varia).

O.202 (600 m.).
KANAAL : O.33, N.719.
MONKEY BANK : O.37.
NOORDZEE : Z.209/Z.509.
NOORD : Z.34.

WEST : N.706, N.709, N.41, O.285, O.127, N.579, O.229 O.243, O.206, N.40, O.279.

DINSDAG 24 JANUARI 1978

NOORD : N.705.
WEST : O.26, Z.38 O.35, N.708, O.306 O.66.

WOENSDAG 25 JANUARI 1978

WEST : O.303, N.45, O.369, O.135, O.275 (allemaal vermoedelijk).

OOSTENDE

VRIJDAG 13 JANUARI 1978

WEST				
Z.502	7	50	1530	363.948
O.306	6	325	—	444.676
N.705	6	50	1467	367.482
O.35	7	195	—	273.530
N.708	6	380	—	553.080
O.303	6	40	1020	296.568

MAANDAG 16 JANUARI 1978

IJSLAND				
O.317	17	1180	—	2.484.658
O.216	17	585	—	1.140.662
KANAAL				
O.181	18	95	2343	468.774
O.180	18	85	2394	501.252
MONKEY BANK				
Z.62	14	260	—	491.030
O.232	14	190	—	356.210
O.134	14	150	—	290.049
WEST				
O.279	3	300	—	454.100
N.736	5	150	—	307.014
O.369	3	235	—	352.870
Z.542	6	55	734	213.832

DINSDAG 17 JANUARI 1978

WEST				
O.135	7	210	—	239.000
O.309	5	205	—	241.660
O.275	6	260	—	323.294
N.408	2	20	—	27.980
NOORD				
O.82	20	160	2520	577.588
KUST				
O.142-116	2	32	—	34.180
MONKEY BANK				
O.274	15	250	—	402.573
O.128	14	265	—	416.731

WOENSDAG 18 JANUARI 1978

NOORD				
O.83	195	1990	—	497.289
WEST				
N.752	5	300	—	318.794
N.720	4	170	—	187.230
N.723	5	230	—	233.898
O.118	5	240	—	215.569
O.123	5	275	—	323.750

**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

**VORDAP
SCHEEPSSCHROEVEN**

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabrieek
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)

„DE SCHELDE II” TE WATER

Het is op woensdag 1 februari dat te 16u30 op de werf van Beliard Murdoch te Oostende de tewaterlating plaats heeft van de sleepperzuiger Schelde II in aanbouw voor de NV Dredging International. Het is Mevrouw L. Tindemans, dame van de Eerste Minister, die het meterschap aanvaard heeft.

ONVERANTWOORD SENSATIE-ARTIKEL

In een lokaal blad van vrijdag 13 januari lezen we onder grote opmaak «Visserstvaartuig vermist te Nieuwpoort. Het ging hier over de N.45 de «Heracles» van de rederij Gabriël en Michel Vercoutter. In dit artikel kon men lezen dat men zich ernstig ongerust maakte over het feit dat de N.45 nog niet in de haven van Nieuwpoort was binnengekomen. Dit artikel geeft, vooral voor de familieleden van de opvarenden, aanleiding om het ergste te veronderstellen. Vandaar een begrijpelijk angstgevoel bij deze mensen en een voortdurend opbellen naar de eigenaars en overheid. We menen dat men in dergelijke gevallen uiterst omzichtig moet omspringen met berichten die van nature zijn om in talrijke families ongerustheden en angsten te veroorzaken en dat het een eerste plicht is voor een nieuwsblad eerst zelf goed de oorsprong van het nieuwsje te controleren, vooraleer er een artikel met sensatiekop van te maken. Volgens de rederij was er op geen enkel ogenblik aanleiding tot enige ongerustheid vermits men in verbinding stond met het vaartuig en het bewust artikel mag dan ook minstens als totaal misplaatst aanschouwd worden, namelijk een staaltje van wat een berichtgeving nu eigenlijk niet mag zijn. Men lanceert inderdaad geen paniekzaaiende artikels zonder zich terdege in te lichten of dit met de werkelijkheid strookt. Ook de rederij en de overheid werden voortdurend opgebeld door in angst verkerende familieleden, door vrienden van de opvarenden en door de onvermijdelijke nieuwsgierigen.

Of gaat het voor sommige bladen maar om sensatie te verspreiden of gazetten te verkopen en de mensen onnodig miserie aan te doen ? P.V.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

14-1	6	56.017	2.322.764			
16-1	11	169.721	7.198.891			
17-1	7	82.620	2.563.566			
18-1	6	72.490	1.802.330			
	30	380.848	13.887.551			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

12-1	1	30	8.070	269,—		
14-1	2	84	22.516	260,—	273,—	
16-1	3	105	17.325	160,—	170,—	
17-1	6	159	25.024	140,—	170,—	

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

16-1	3	119	17.455	133,—	154,—	
17-1	1	28	3.880	136,—	142,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

16-1	4	18.265	519.600			
18-1	3	21.518	486.280			

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Schadegevallen in de zeevisserij

De O.81 «John» diende de IJslandse visserij te staken ingevolge storm. Door een zware zee werden 6 grote bankplanken gebroken, versplinterd en over boord geslagen. Verder bleek de koude luchtblazer eveneens defekt door het water. Na het bedaren van de storm werd de visserij verder bedreven.

Aan boord van de Z.509 «Telstar» struikelde de motorist Baert A., waardoor zijn rechterenkel en voet verstuikt werden en de gewrichtsbanden gescheurd. Daardoor is hij een zestal weken werkonbekwaam.

De Z.88 van Rammeloo Petrus kwam op visvak 102 voor het bedrijven van de visserij. Bij het uitzetten van de boel brak de SB remband van de lier, waardoor ze noodzaak waren terug de thuishaven aan te doen.

Tijdens een hevig onweer met windkracht 9 uit NW, viel de ontvanger van de grote radiopost uit aan boord van Z.99. De reis werd echter verder gezet gezien de hulp-radioverbinding nog verzekerd was door 2 VHF posten. Terug in de haven werd door de technische dienst vastgesteld dat de radio verbrand was, tengevolg van bliksemslag.

Van de O.229 van Calcoen E. en M. werd eveneens de radio-installatie door bliksemslag beschadigd.

Tijdens het winden van de bokken aan boord van de Z.578 van Degroote G. en Bil François, stelden ze vast dat de as van de kleine vislier gebroken was.

De Z.597 «Jupiter» van Leon Vlie-tinck, diende ingevolge het slechte weder terug binnen te lopen. Bij het invaren in de sluizen te Oosten-

de, is het schip door de sterke wind NW, afgedreven waardoor het tegen een wrijfhout aan de zuidelijke kant aanwreef en schade berokkende.

Tijdens het beoefenen van de visserij voelden ze plots aan boord van de Z.554 «Noordkaap» een harde klap. Men veronderstelde dat ze met de schroef op iets hadden geslagen. Onmiddellijk daarop hoorden ze in de keerkoppeling een krakend geluid. Om alle verdere moeilijkheden te vermijden, werden de netten gewonden. Nogmaals werd de keerkoppeling geprobeerd, doch die werkte onregelmatig. De sleephulp werd ingeroepen van de Z.538 van Degroote Raymond.

Toen de Z.542 «Angelus» zich klaar maakte om de terugreis aan te vatten, de visserij af zijnde, kregen ze plots een zware zee aan SB zijde, waardoor de achterspiegel volledig ingedeukt werd en het holmeslicht verloren ging.

Tijdens het bedrijven van de visserij sloeg de boel vast aan een onder water zittend voorwerp. Om te trachten de boelen vrij te krijgen, kwam een deel van het net in de schroef, zodat de Z.548 «Flamingo» van Luyckx Henri, diende opgesleept te worden door de Z.400 van dezelfde reder.

De Z.542 moest vorige week vrijdag opgesleept worden door de Z.183. Op 60 mijl van Oostende gekomen, liet men zich opslepen door de staatssleepboot naar Zeebrugge in plaats van naar Oostende. Achteraf werd niet alleen een schroef maar ook een schroefasbreuk vastgesteld en het schip naar de slipway van Oostende gesleept.

NIEUWPOORT

MAANDAG 16 JANUARI 1978

N.700	14.010
N.738	186.160
N.172	80.035
N.788	80.035
N.470	79.680
N.590	79.680

De eerste vangsten na het stormweer, werden maandag op de markt gezet. Het betrof twee koppels gullevissers en twee vangsten van plankevissers. Alles samen 18.300 kg met slechts enkele koppen «rare» vis, GEEN tongen en natuurlijk de grootste pak, gullen en wijting. Kabeljauw kreeg van 4.000 tot 4.200 F.

De gullen van 3.400 tot 1.500 F volgens sortering. De voorkleine gullen rond de 1.300 F. De mini's van 800 à 900 F. Grote wijting, die in beperkte mate op de markt was, schommelde van 1.750 tot zelfs de mannen van het Walenland luid riepen aan 2.170 F. Kleine wijting van 1.250 à 1.380 F de benne. Grote zandschullen 2.000 F, kleine 1.400 F. Enkele bennen platvis werden gekocht aan 1.800 F voor de drielingen en een benne visjes werd gekocht aan 2.000 F. Als er nu eenmaal van een bepaalde soort weinig op de markt staat, is het dan eigenaardig dat iedereen juist die soort begeert, zo was het dan ook voor een paar bennen speerhaaien die gekocht werden aan 2.170 F. Het eindcijfer bedroeg voor deze maandag 519.600 F

WOENSDAG 18 JANUARI 1978

N.346	333.250
N.470	47.150
N.590	47.150
N.172	29.365
N.788	29.365

Drie vangsten, die samen 21.500 kg vis op de markt brachten. Geen tongen, noch rare vis. Enkele bennen rogsoorten, die rond de 60 F de kg verkocht werden. Speerhaaien kregen 1.800 en 1.900 F de benne. Kabeljauw van 3.300 à 3.700 F, de grootste gullen 2.600 F tot kleiner soort 1.500 en 1.250 F. De voorkleine van 950 tot maximum 1.080 F. De mini's 850 F. Grote wijting van 1.250 à 1.400 F. Kleine 750 F. Dit voor de woensdagmarkt met een eindcijfer van 486.280 F.

ZEEBRUGGE

kgr ben. zee-
tong vis dag. Besom.

DONDERDAG 12 JANUARI 1978			
Z.331			785.798
Z.99			537.880
Z.492			368.170
			1.691.848

VRIJDAG 13 JANUARI 1978

Z.16	2000	210	6	1.070.410
Z.526	1500	200	8	875.770

NOORD

MAANDAG 16 JANUARI 1978

KREEFTENPUT

Z.573	400	60	10	287.710
Z.307	400	60	10	254.340

NOORD

Z.189	600	150	12	608.190
Z.462	1000	200	10	604.230
Z.424	1000	200	12	714.739
Z.201-560	130	20	150	2
Z.574	1200	60	12	511.143
Z.507	1300	200	10	538.813
Z.321	800	50	10	379.734
Z.30	2400	270	11	923.727
Z.506	2400	270	12	875.013
Z.596	1500	270	11	724.037

GUL

Z.468-601				83.940
Z.437-558				90.740
Z.403-52	0			76.950
Z.551-430				214.520
Z.184-447				45.830
				6.933.656

DINSDAG 17 JANUARI 1978

NOORD

Z.126	2200	250	12	712.768
Z.183	2000	180	12	583.831
Z.431	1600	230	12	684.630
Z.405	2000	180	12	654.871
O.186	3500	330	12	1.259.280
Z.176	1600	200	12	662.420

WEST

Z.429	1100	80	10	297.442
Z.497	900	200	12	508.047
GUL				
Z.201			2	211.730

130 gul 20 vis
5.846.179

WOENSDAG 18 JANUARI 1978

WEST

Z.474	600	40	6	194.151
Z.516	200	200	10	303.448

NOORD

Z.161	3000	475	14	1.025.525
Z.196	3500	470	2	1.270.740
Z.571	3500	550	12	1.295.426

GUL

Z.468-601	40			75.170
Z.447-184				43.490

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)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	16-1-1978		
Schelvis grote	42,—58,—		
Schelvis midden	36,—38,40		
Schelvis klein	31,—		
Kabeljauw	42,40-48,—		
Gul	35,40-40,60		
Wijting	34,40-36,—		
Schaat	60,—66,—		
Zeebaars	35,60-40,40		
Leng	36,40-44,—		
Schartong	9,—36,—		
Heilbot	128 -219		
Koolvis	37,30-39,—		
Hondstong	32,—59,80		
Zeewolf	40,—		
Staart	172 —,—		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	16-1-1978	17-1-1978	18-1-1978
Lappen	175 -184	161 -162	142 -144
Grote	185 -200	166 -170	158 -159
3/4	193 -200	176 -182	170 -180
Blok	189 -195	169 -178	171 -178
Voor-kleine	155 -170	160 -165	149 -159
Kleine	121 -136	124 -128	108 -112
Slips			

Zeebrugge

Grote	180 -185	158 -168	156 -159
Blok	198 -207	178 -183	176 -178
Fruit	191 -205	171 -174	174 -178
Schone kleine	174 -184	153 -157	155 -160
Kleine	156 -160	134 -139	132 -140
Tout petit	137 -142	114 -124	112 -122
Slips	113 -120	94,—106	100 -104

Nieuwpoort

Tong I			
Tong II			
Tong III			
Tong IV			
Tong V			
Kleine			

PLADIJS

Oostende

	16-1-1978	17-1-1978	18-1-1978
Grote	20,—25,80	19,80-23,—	20,—21,—
Grote lek	25,60,—	18,60-19,—	18,60-19,—
Kleine lek	27,—	18,60-19,—	18,60-20,—
Derde slag	27,80-30,—	19,40,—	18,60-21,—
Platjes	17,—20,—	18,—19,80	16,—18,—

Zeebrugge

I	18,—20,—	18,—19,—	18,—19,—
II	19,—20,—	18,—19,—	18,—19,—
III	21,—24,—	20,—22,—	19,—22,—
IV	16,—19,—	17,—19,—	17,—19,—
V			

Nieuwpoort

Moelen			
Grote pladijs	32,—		22,—
Platjes	36,—		
Drielingen	40,—		

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 Dolfijn, Vismijnstraat.

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

— 0 —

GEMEENTE NIEUWPOORT

Uit oorzaak van faillissement

OPENBARE VERKOPING van
VISVERWERKINGSMACHINES
EN BUREELBENODIGDHEDEN

Ten verzoeke van Meester Jan LOONES, advocaat te OOSTDUINKERKE, Leopold II laan, 239, en Meester Ivan HEUGHEBAERT, advocaat te VEURNE, Zwarte Nonnenstraat, 19, 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 21 JANUARI 1978
te 14 uur in de namiddag

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

Machines voor visverwerking :

- haringsnijmachine BAADER 33 — bouwjaar 1974
- inpakmachine SIEBECK STAR AUTOMATIC
- inpakmachine FRAN PACK (plasticverpakkingen)
- inpakpersen
- ontzoutingsmachine
- 3 vissnijmachines
- volledige drooginstallatie bestaande uit : 12 ventilatoren + warmeluchtblazer THERMOBLOK ELBOMA 2.000.000 Cal/h met brander Mat
- koelinstallatie bestaande uit : koelgroep + compressoren
- 5 transportbanden
- 2 transportkettingen

handhefkarretjes COOLIC — Clarck Balcankar — heftruck Clarck — plastic visbakken — kartonnen visverpakkingen ZZZ — blusapparaten — prikklok HCE — sirene — houten paletten — metalen visdroogroosters — compressoren — condensatoren Acec — batterijladers Westinghouse...

Bureelmateriaal :

- metalen burelen met houten blad
- daktylotafels
- elektrische schrijfmachine TRIUMPH 51F
- elektrische rekenmachine Precisia
- fotocopieermachine 3M type 151
- metalen kasten
- verschroemde stoelen en tafels
- bureelstoelen

Kontante betaling — gewone voorwaarden.

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

(8139V)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	16-1-1978	17-1-1978	17-1-1978	17-1-1978	18-1-1978	18-1-1978	16-1-1978	18-1-1978
Tarbot . groot (123)		249 -331	189 -210	308 —	230 -294	330 -345	280 —	
middel (123)	140 -165	145 -190		180 -209	154 -170	234 —		
klein (123)	120 —	108 -130	107 —	115 —		116 -126	120 —	
Griet : groot (123)	110 -125	125 -133	110 —	120 —	108 -110	123 —		
middel (123)	85, -93, —	95, -102	77, -80, —	95, —	78, —	78, —		
klein (123)	60, -72, —	69, -86, —	58, —	70, —	44, -48, —	59, —		
Schelvis : groot	58, -67, —		42, -47, —					
middel	33, -39, —		27, -38, —					
klein	27, -31, —		26, -29, —	16, —				
Heek : groot								
middel								
klein								
Lom								
Leng	38, -42, —	12, —		22, —				
Rog (I)	48, -68, —		48, -64, —					
Keilrog (123)								
Rog (23)	64, -72, —		58, -68, —		73, -84, —			60, —
Tilten (23)	64, -68, —		58, -68, —		68, -71, —			55, —
Scherpstaart (23)	66, -73, —		59, -69, —		74, -82, —			54, —
Halve mans (23)	36, -41, —		39, -42, —		32, -38, —			45, —
Teelt (2)	35, -40, —		39, -42, —		32, -39, —			
Katrog (2)	12, -16, —		11, -13, —		11, -15, —			
Kabeljauw	42, -60, —	51, -53, —	39, -56, —	41, -54, —	46, -54, —	44, -48, —	84, —	70, —
Gul (groot)	18, -48, —	41, -46, —	17, -48, —	42, -46, —	17, -43, —	36, -41, —	30, -60, —	24, -54, —
Gul (middel)		33, -39, —		31, -38, —		23, -33, —		
Gul (klein)		32, -33, —		28, -31, —		25, -29, —		
Hozemondhamme	88, -206		95, -183		85, -191			
Wijting : groot	22, -37, —	24, -26, —	14, -32, —	32, -35, —	13, -26, —	24, -26, —	35, -42, —	26, —
klein		16, -19, —		19, -22, —		15, -19, —	26, —	14, —
Schar		12, -21, —	13, -21, —	16, -19, —	9, -16, —	16, -23, —	30, -40, —	35, -25, —
Steenhol	25, -105	78, -84, —	20, -66, —	55, -70, —	21, -66, —	45, -51, —		
Zeehaal	29, -45, —	33, -36, —	26, -41, —	36, -38, —	32, -35, —	34, -41, —	43, —	38, —
Hondshaal	17, -26, —							
Doornhaal								
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekeeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	32, —							
Schartong								
Volle haring								
Ijle haring								
Haringshaal								
Steenhol			12, -14, —					
Heilbot								
Koolvis								
Steur								
Zeewolf	40, -48, —		33, -43, —					
Pollak	43, -47, —		39, -45, —					
Zonnevis								
Koningsvis	90, -119							
Vlaswijting								
Zeeduivel		78, -216		87, -186		87, -184		
Schotse schol								
Zeehond		26, —		24, —		20, —		40, —
Bot							6, —	
Rode Poon (roobaard)	29, -47, —			32, —				
Grauwe Poon (knorh.)				20, —				
Rode Knorhaan	35, -65, —							
Posten		11, -15, —		11, -14, —		6, -13, —		
Langoesten (midden)								
klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 11 januari werd aangevoerd : 370 kg. tong; 2 kisten tarbot en griet; 1179 kisten kabeljauw; 115 kisten wijting; 18 kisten schol; 47 kisten schar; 21 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : grote tong 15,20; grootmiddel tong 17,08; kleinniddel tong 16,60-16,01; tong één 14,98; tong twee 14,50; tarbot 20,15.

Per 40 kg. : tarbot 351-244; griet 337-242; kabeljauw één 156-104; kabeljauw twee 152-130; kabeljauw drie 144-114; kabeljauw vier 110-100; kabeljauw vijf 103-63; schol één 88-84; schol twee 90; schol drie 142-102; schol vier 124-104; wijting drie 92-74; schar 87-70; bot 25-24; steenbolck 61-38; haai 104; krab 62; kleine kuit 234; grove kuit 136.

De besommingen waren : KW.206 f 6.400; KW.214 f 9.500; KW. 221 f 200; SCH.256 f 6.700; IJM.207 + IJM.207 f 15.300; twee Deense vaartuigen : E.711 f 28.900; R.I.65 f 6.500 verder twee Texelaars per auto van elders aangevoerd met een totaal besomming van f 38.000.

Aan de donderdagmarkt van 12 januari werd aangevoerd : 3.750 kg. tong; 20 kisten tarbot en griet; 1.577 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 117 kisten wijting; 112 kisten schol; 51 kisten schar; 90 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : tarbot 22,50-21,48; grote tong 15,36-15,02; grootmiddel tong 17,30-16,67; kleinniddel tong 16,60-16,19; tong één 14,50-14,06; tong twee 13,01-12,68.

Per stuk : kreeft 27-22,90.

Per 40 kg. : tarbot 561-354; griet 338-231; kabeljauw één 156-120; kabeljauw twee 228-231; kabeljauw drie 168-124; kabeljauw vier 124-104; kabeljauw vijf 108-59; schelvis vier 150-146; schol één 84-80; schol twee 100-96; schol drie 124-96; schol vier 114-98; schar 128-45; steenbolck 60-27; kuit 124; tong-schar 192-148.

De besommingen waren : KW.4 f 9.100; KW.88 f 20.400; KW.113 f 12.000; KW.167 f 16.000; KW.189 f 19.000; KW.206 f 9.700; SCH.256 f 11.800; UK.48 + UK.78 f 7.150; UK.208 f 9.400; UK.200 + UK.234 f 4.000; VD.19 + VD.75 f 6.400; VD.20 + VE.25 f 4.800; IJM.18 f 4.700; IJM. 20 f 28.400; IJM.207 f 16.000; IJM. 209 f 8.100.

Aan de vrijdagmarkt van 13 januari werd aangevoerd : 1.075 kg. tong; 9 kisten tarbot en griet; 341 kisten kabeljauw; 973 kisten koolvis; 27 kisten schelvis; 974 kisten koolvis; 27 kisten schelvis; 534 kisten wijting; 50 kisten schol; 8 kisten schar; 51 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : grote tong 15,71; grootmiddel tong 17,30; kleinniddel tong 16,07; tong één 14,30; tong twee 12,90; tarbot 25,51.

Per 40 kg. : hammen met kop 204-126; hake één 234; hake twee 334-274; hake drie 282-274; hake vier 192-136; leng 101-94; lom 90; witte koolvis drie 108; tarbot 636-424; griet 371-264; kabeljauw één 125-122; kabeljauw twee 206-164; kabeljauw drie 122-118; kabeljauw vier 114-102; kabeljauw vijf 100-73; koolvis één 125-122; koolvis twee 118-86; koolvis drie 110-86; koolvis vier 80-75; schelvis vier 130-94; schol één 90-88; schol twee 110-106; schol drie 138; schol vier 126-118;

wijting drie 88-71; schar 122-78; haai 83-59; poontjes 82; steenbolck 57-53; bot 45.

De besommingen waren : KW.173 f 6.700; KW.137 f 5.400; KW.48 + KW.85 f 5.900; KW.4 + KW.135 f 4.300; KW.74 f 119.200; IJM.154 f 7.300. Verder twee Texelaars welke te zamen f 86.000 besomden.

Aan de maandagmarkt van 16 januari werd aangevoerd : 12.952 kg. tong; 100 kisten tarbot en griet; 3.670 kisten kabeljauw; 985 kisten koolvis; 86 kisten schelvis; 37 kisten leng; 1.256 kisten wijting; 1.443 kisten schol; 133 kisten schar; 299 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : tarbot 26,16-23,09; grote tong 15,26-14,40; grootmiddel tong 17,92-16,61; kleinniddel tong 14,99-13,19; tong één 13,77-12,01; tong twee 11,97-11,43.

Per 40 kg. : hake één 432-264; hake twee 202-188; hake drie 160; hake vier 112; vleet 243; grote leng 111; leng 90; lomen 83; roggen 194-90; hammen met kop 236; hammen zonder kop 118; kleine kuit 250; tarbot 539-315; griet 338-232; kabeljauw één 168-90; kabeljauw twee 142-92; kabeljauw drie 126-84; kabeljauw vier 112-67; kabeljauw vijf 88-48; koolvis één 83-87; koolvis twee 90-85; koolvis drie 90-82; koolvis vier 82-78; schelvis één 176; schelvis twee 170-100; schelvis drie en vier 122-76; wijting drie 61-37,60; schol één 80-65; schol twee 88-73; schol drie 90-73; schil vier 82-71; schar 86-35; haai 92-51; bot 32-27; steenbolck 45-26; krab 66; kleine

kreeft 158; grote kuit 122-88; poontjes 83-57; schartong 232-137.

De besommingen waren : KW.113 f 5.000; KW.4 f 7.900; KW.11 f 38.600; KW.22 f 20.400; KW.24 f 38.600; KW.25 f 34.400; KW.29 f 18.800; KW.34 29,100; KW.43 f 59.600; KW.45 f 29.700; KW.51 f 12.300; KW.55 f 22.700; KW.88 f f. 5100; KW.137 f 6.100; KW.145 f 32.500; KW.149 f 23.600; KW.152 f 25.000; KW.167 f 10.000; KW.173 f 8.700; KW.175 f 33.900; KW.185 f 11.300; KW.189 f 6.600; KW.206 f 5.200; KW.214 f 17.300; KW.211 f 11.900; KW.226 f 12.800; SCH.256 f 5.100; UK.44 f 8.400; UK.95 f 17.900 IJM.18 f 2.700; IJM.19 f 4.500; IJM.27 f 4.200; IJM.44 f 28.000; IJM.57 f 63.100; IJM.115 f 31.800; IJM.154 f 13.700; IJM.209 f 7.000; Spanvissers : UK.17 + UK.18 f 15.500; UK.48 + UK.78 f 10.400; VD.19 + VD.73 f 16.000; WR.42 + WR.88 f 23.000. Een Deens vaartuig de R.I.65 f 9.800.

Aan de dinsdagmarkt van 17 januari werd aangevoerd : 3.095 kisten kabeljauw; 797 kisten koolvis; 121 kisten schelvis; 521 kisten wijting; 3 kisten schol; 208 kisten schar; 91 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg. : kabeljauw één 132-97; kabeljauw twee 144-84; kabeljauw drie 126-88; kabeljauw vier 98-70; kabeljauw vijf 78-47; schelvis één 172-142; schelvis twee 152-120; schelvis drie 112-92; schelvis vier 92-70; schol vier 132; wijting drie 60-34; schar 78-39; witte koolvis 95; koolvis één 88-77; koolvis twee 97-91; koolvis drie 109-92; koolvis vier 88-80; kleine witte koolvis 94; hammen met kop 168-112; hake 256; poontjes 82-79; haai 87-71; steenbolck 50-46; bot 34-26; koolvis kuit 100-88; leng 95-83.

Visaanvoer te Den Helder

In de week van 9 tot 13 januari is aan de gemeentelijke visafslag van Den Helder door 82 kotters de volgende hoeveelheid vis aangevoerd : 30.248 kg. tong f 436.261,73, f 17,36-11,39; 8.364 kg. Tarbot f 83.578,59, f 25,55-6,88; 152.940 kg. schol, f 303.900,27, f 2,35-1,63; 76.645 kg. kabeljauw f 152.030,72, f 6,88-4,69; 4.680 kg. griet 28.521,68 f 7,61-4,69; 2.620 kg. schar f 4.735,64 f 2,41-

1,13; 6.880 kg. Wijting f 11.192,64, f 2,18-0,89; 2.590 kg. steenbolck f 2.835,63 f 1,30-0,80; 2.085 kg. bot f 1.275,13, f 0,85-0,50; 867 kg. Tong-schar f 3.240,93, f 4,21-2,34; 663 kg. rog f 534,88, f 2,05-0,56; 340 kg. haai f 398,00, f 2,15-0,64; 117 kg. hozemond f 276,87, f 2,98-1,32; 110 kg. schelvis f 251,50, f 2,35-2,25; 244 kg. diversen f 231,00. Totaal 289.393 kg. f 1.029.265,21.

„MARINE-EXPLOSIEVEN GEVAAR VOOR VISSERS”

Het Hollands PvdA-kamerlid Drenth heeft minister Kruisinga (Defensie) een groot aantal schriftelijke vragen gesteld over de ongevallen ontstaan als gevolg van het opvissen van „zeer onschuldig uitziende, doch gevaarlijke” explosieven van de marine. Deze explosieven, die doen denken aan tafelaanstekers, worden door de marine en door de marines van andere bij de NAVO aangesloten landen bij oefeningen in grote hoeveelheden gelanceerd, zonder dat de zeevissers ooit is gewezen op de gevaren van het eventueel opvissen van niet-ontplofte exemplaren.

In de vragen wordt melding gemaakt van ongevallen aan boord van de schepen „Jacob” en „Nooit Gedacht” op 30 maart en 3 mei van vorig jaar. Het Kamerlid vraagt zich af, waarom de Raad voor de Scheepvaart naar dit laatste ongeval geen onderzoek heeft ingesteld, zodat dan een oordeel van de raad mogelijk was geweest over de schuld van de overheid aan dat ongeval wegens het lanceren van explosieven, waarvan een deel niet

ontploft. Ook wil Drenth weten of andere landen reeds zijn geïnformeerd over het gevaar van deze explosieven.

KOTTER LOOPT VAST OP NOORDPIER

Vorige week vrijdag, kwart voor zes is de viskotter „Ijmuiden 207” van de rederij Wiron bij het uitvaren vastgelopen aan de binnenkant van de Noordpier. Het schip kwam met opkomend tij vast te zitten ter hoogte van de knik in de pier en maakte zoveel slagzij dat voor de zeven koppen tellende bemanning enig risico bestond. De reddingsboot „Johanna Louise” van de KNZHRM haalde vijf bemanningsleden van boord en sleepte de kotter vervolgens vlot. De „Ijmuiden 207” werd later op de dag verslept naar de sleepstelling van het Staats vissershavenbedrijf aan de Strandweg voor nader onderzoek naar de schade.

WORDEN DE E.E.G.-VISSERS WEGGEHOUDEN UIT DE FAROE ?

De onderhandelingen die begin dit jaar gehouden werden tussen de EEG en de Faroe hebben tot niets geleid, zodanig, dat voor het ogenblik de toegang tot deze 200-mijlszone aan de EEG-vissers verboden is. Dit zou vooral voor de Britten (de Schotten) de Fransen (Bretoenen) en ook wel de Denen en bij uitzondering de Belgen schade kunnen berokken. Vooral de Schotten hadden op minstens 'n kwotum van 10.000 ton kabeljauw gerekend.

Nochtans schijnen alle bruggen niet volledig opgeblazen, vermits de besprekingen zullen hernomen worden op 19 en 20 januari. Anderzijds schijnen de autoriteiten van de Faroe en klachtenbundel te hebben over sommige vissers en rederijen en dan in het bijzonder ten overstaan van Franse rederijen, die zich niet bijzonder gelegen lieten aan hun verplichtingen tegenover de Faroe-autoriteiten aan wie ze hun vangsten, hun methode van visserij en het vangstgebied dienen door te seinen. De Franse regering heeft zelfs deze rederijen er toe moeten aanzetten aan deze verplichtingen te voldoen.

OVEREENKOMST IN FRANKRIJK TUSSEN DETAIL-HANDEL EN OVERHEID

Na maandenlange discussies en onderhandelingen, is er eindelijk een akkoord getroffen voor wat de detailprijs voor de vis betreft, tussen de handel en de Overheid. De verbruikers kunnen er op aan minstens twee vissoorten in de detailhandel te zullen vinden van maximum 60 B. Fr. het kgr., verder twee vissoorten van maximum 75 B. fr. het kgr., een vissoort in moten aan maximum 100 Br. Fr. en een vissoort in filet aan maximum 110 B. Fr. het kgr. Volgens de Overheid zouden de andere vissoorten op het peil moeten blijven van januari - februari 1977. Volgens de nationale federatie van de vishandel is de handel maximum aan de verbruiker tegemoet gekomen die nu zeker is over goedkope vis te kunnen beschikken en dit niettegenstaande opgelopen kosten zowel van de prijs van de vis als van de algemene kosten. Dit akkoord tussen de handel en de overheid werd voor een geldigheidsduur van 6 maand ondertekend.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en depothouder voor de Visserij:

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

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

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 to 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. 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, Steenhouwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.



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.

■