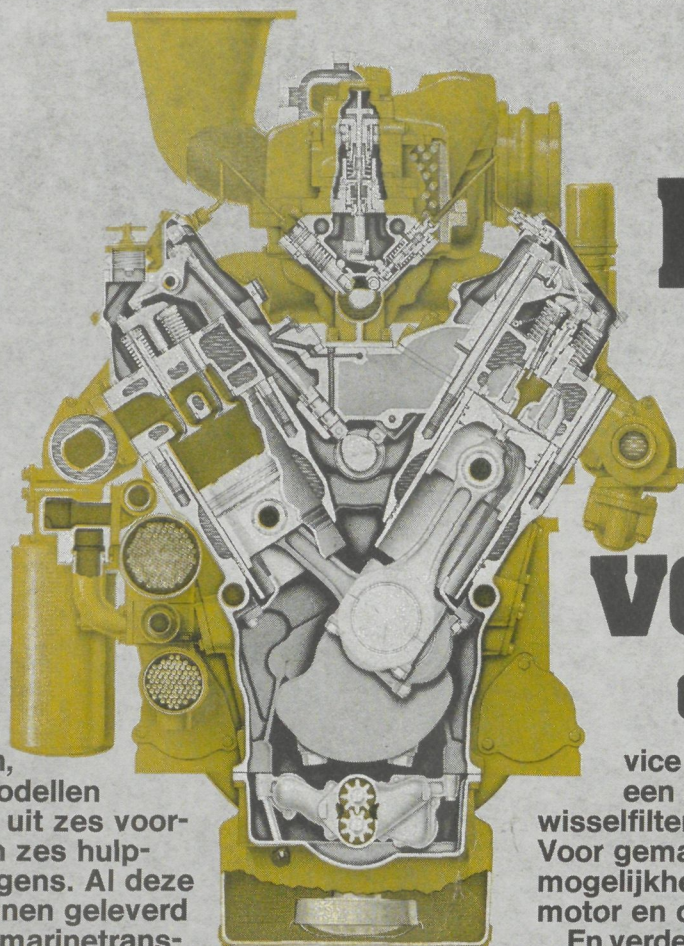


het visserij blad



VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPING DER VISNIJVERHEDEN





Kijk eens naar het Cat vermogen de 3400 serie

De 6 cil. in lijn, V8 en V12 modellen bieden keus uit zes voortstuwings- en zes hulpmotorvermogens. Al deze motoren kunnen geleverd worden met marinetransmissie of generator uit een en dezelfde bron: Caterpillar.

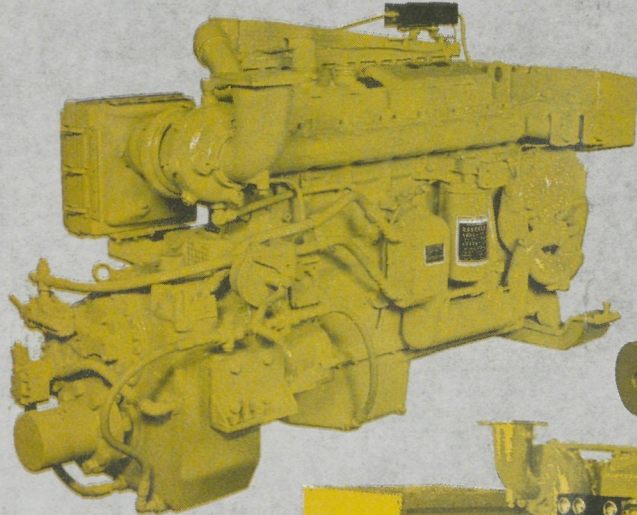
De 3400 series zijn ontwikkeld om in kleine machinekamers te worden ingebouwd. Zelfs de 3408 en 3412 met de smalle 65°-vorm kunnen geïnstalleerd worden in ruimten die eigenlijk voor in-lijn motoren bestemd zijn.

Dus meer ruimte voor extra lading of brandstof.

Het eenvoudige ontwerp betekent minder ser-

vice en onderhoudstijd. De 3400 serie heeft een afstelvrij brandstofsysteem en snelwisselfilters voor brandstof, smeerolie en lucht. Voor gemakkelijke bereikbaarheid, zijn er diverse mogelijkheden voor het plaatsen van de startmotor en de oliepeilstok.

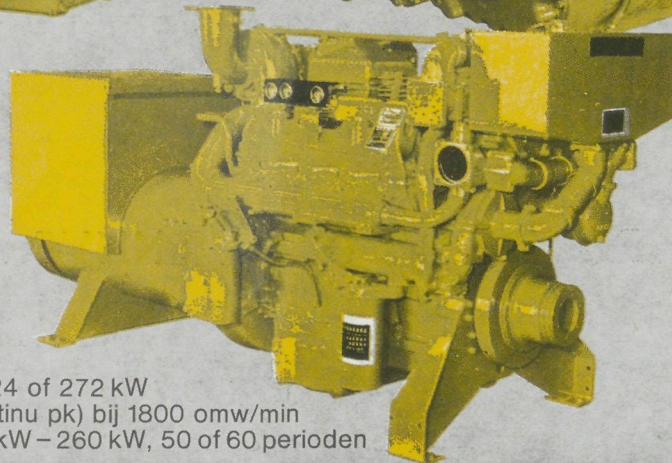
En verder nog... de 3400 serie wordt gesteund door Caterpillar dealer service. Vraag bij ons het Worldwide Marine Service adresboek aan.



Cat 3406 in lijn 6
Voortstuwing: 187 of 205 kW
(250 of 275 continu pk)
bij 1800 omw/min
Hulpmotor: 155 kW - 210 kW,
50 of 60 perioden



Cat 3412 V12
Voortstuwing: 336 of 388 kW
(450 of 520 continu pk)
bij 1800 omw/min
Hulpmotor: 290 kW - 395 kW,
50 of 60 perioden



Cat 3408 V8
Voortstuwing: 224 of 272 kW
(300 of 365 continu pk) bij 1800 omw/min
Hulpmotor: 205 kW - 260 kW, 50 of 60 perioden

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

het visserijblad

Vrijdag 29 september 1978

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

Bijna twee miljard toelagen door de E.E.G. voor Ierse nieuwbouw

Door de EEG werd het licht op groen gezet voor de nieuwbouw van vissersvaartuigen van 12 tot 24 meter tussen loodlijnen in het bijzonder voor de Ierse vloot die zomaar een toelage toegewezen krijgt van 1,850 miljard B. Fr. Tot nog toe kregen de Ierse nieuwbouwers een toelage van 25 t.h. op de kosten van de nieuwbouw. Dit werd nu opgevoerd tot 50 t.h. gratis toelage! Ierland is hiermede nog beslist het troetelkind van de EEG. De 1,850 miljard toelagen betekenen praktisch 3,7 miljard B. Fr. orders voor de scheepswerven. Verder komt er nog 5 t.h. toelage door het eigen land, terwijl de reder zelf 25 t.h. moet bijpassen, hetzij uit eigen middelen hetzij via gewone leningen. Verder zijn er nog voordelen voorbestemd voor Ierse vissers die vroegtijdig op pensioen gaan en voor het saneren en/of moderniseren van bestaande Ierse vissersvaartuigen. Het doel van de EEG is hierbij het bevorderen van de uitbouw van de vissersvloot daar waar hiervoor nog ruimte is, zoals onder meer in Ierland, Groenland en zelfs Italië. Omgekeerd voor landen zoals Groot-Brittannië, Frankrijk, Nederland en West-Duitsland zullen gemakkelijker subsidies voor uitsanering verleend worden.

Deze beslissing van de EEG werd zeer goed onthaald in Ierse visserijkringen en het is duidelijk, dat dit zal leiden tot de uitbouw van de Ierse kust- en middenslagvisserij. Het voorstellen alsof deze beslissing genomen werd wegens het tekort aan vis op de gemeenschappelijke markt in de aanvoer door de eigen EEG-vloot, is toch wel te simplistisch vermits men aan de andere kant gemakkelijker kredieten zou gaan verlenen om nog tamelijk recente en moderne vaartuigen uit te saneren. Wel is het juist, dat men de invoerrechten op visproducten uit bepaalde derde landen verlaagd heeft, maar sommige producenten zien dit niet zozeer uit het oogpunt van een schaarste aan vis dan veeleer om de aanvoerprijzen te gaan drukken. Van deze verminderde aanvoerrechten genieten in de eerste plaats de Noren en de IJslanders.

Voor de Ieren stelt zich hier dan een bijkomende probleem, namelijk dit van de landakkommodaties voor de aanvoer, het opvangen en het verwerken van de vis. Het is duidelijk dat tegenover een uitbreiding van de vloot een evenredige uitbreiding van de installaties te land dient te geschieden.

Daar werd in deze nieuwe EEG-regeling geen rekening mede gehouden, zodat de eigen Ierse overheid hier regulariserend zal moeten optreden, gepaard gaande met de uitbouw van de vloot. In Ierse kringen verwacht men dan ook dat de minister van visserij, de heer Lehinan, in zijn eerstdaags te houden toespraak over de nieuwe subsidieregeling, eveneens dit probleem zal aansnijden. Wij van onze kant hopen dat de Ieren nu verder niet altijd en overal het onderste uit de kan zullen blijven eisen en de ruimte die de vissers uit de andere partnerlanden toekomst volgens het Verdrag van Rome en de economische gemeenschap, niet meer zal betwisten.

Anderzijds is vast te stellen dat onze Belgische vertegenwoordigers blijven zwijgen en in plaats van een opbouwende rol, een negatieve rol spelen.

Onze vloot is in drie jaar tijd van een vierde verminderd. Ze is tevens op enkele schepen na, ver van modern.

(Vervolg op blz. 2)

Pleidooi van de koning voor toetreding van Spanje tot de E.E.G.

IS DIE TOETREDING VOOR ONS WEL NUTTIG ?

Voor de Spaanse Cortès, de Spaanse wetgevende kamers, heeft onze koning, op bezoek in Spanje, een pleidooi „pro-domo” gehouden voor toetreding van Spanje tot de E.E.G. We weten dat ons koningshuis speciale banden heeft met Spanje en het Spaanse volk, zodat dit niet zo onverwacht overkomt. Nochtans komt het bij vele reders en vissers niet zo goed over omdat dit wel eens de avondklok zou betekenen voor de visserij van de E.E.G. We weten natuurlijk niet of onze koning in opdracht sprak van de regering, of minstens niet buiten een bepaalde regerings-optie is gegaan, maar we herhalen dat, zonder bepaalde waarborgen voor de visserij der „Negen” een toetreding zonder meer, eenvoudig niet aanvaardbaar en zelfs niet haalbaar zal zijn.

Inderdaad, zo de toetreding van Spanje tot de E.E.G. zonder meer mocht gebeuren, dan zouden we niet alleen opgescheept zitten met de Spaanse vissersvloot, die traditioneel in sommige E.E.G.-gebieden de visserij uitoefende, maar met de ganse Spaanse vloot, de schepen inclusief die nu, door de uitbreiding van de visserijlimieten door Derde landen, daar geen plaats meer vinden. Dit zou eveneens een werkelijke ramp betekenen voor onze eigen visserij, want de „T.A.C.'s”, de totale toegelaten viskwota zouden moeten herverdeeld worden. Verleden week, en ook in vorige uitgaven, hebben we reeds op deze nagel geklopt en cijfers gepubliceerd over de Spaanse reuzevloot, tevens er op gewezen, dat de Spanjaarden het niet te nauw nemen met de reglementering op de netmaaswijdte, de ondermaatse visserij, enz..... De rede door de koning voor de Spaanse Cortès gehouden is dan ook als een koud stortbad over onze vissers heengekomen.

Dat het niet alleen de Spaanse vissers zijn die lak hebben aan reglementering, maar ook de Spaanse regering zelf, bewijst nu onder meer de instelling van deze laatste om de boetes te gaan betalen voor de Spaanse schippers die, wegens illegaal vissen in onze gemeenschapswateren opgebracht worden! Dergelijke blijk van „non-respekt” voor de door andere landen uitgevaardigde reglementering spreekt boekdelen, over wat ons zou te wachten staan bij een onvoorwaardelijke toetreding van Spanje tot de E.E.G. Als we schrijven „wat ons zou te wachten staan” is het duidelijk dat we hiermede onze visserij bedoelen. Een naar Plymouth opgebrachte Spaanse schipper die er tot 15 duizend Pond veroordeeld werd wegens illegaal vissen (ongeveer 950 duizend B. fr.) verklaarde voor de rechtbank dat de Spaanse autoriteiten hem medegedeeld hadden, dat hij tot 50 mijl buiten de Britse kust mocht gaan vissen. In elk geval werd de boete binnen enkele uren betaald, zodat verondersteld wordt dat ergens een geheim fonds voor de opgebrachte schippers ter beschikking gesteld werd. Ook in sommige Spaanse dag- en weekbladen werd gemeld dat de regering aan de vissers beloofd had de boetes voor haar rekening te willen nemen. Hieromtrent ondervraagd zegde de Spaanse konsul uit Plymouth dat hij hierover nog niets..... officieels vernomen had. Zelfs de Spaanse ambassadeur, senior Ortiz Armengol, van de Londense ambassade wenste niet te ontkennen dat de Spaanse regering de eventualiteit overweegt om de boetes te betalen, maar voegde er aan toe dat nog niets officieels beslist was. In ieder geval is het duidelijk dat een dergelijke houding vanwege een regering zeker een regelrechte aansporing is voor de Spaanse visserij om aan stroperij te gaan doen in onze gemeenschapswateren. Dit is niet alleen onverantwoord vanwege een vreemde regering, meer nog vanwege een beviende regering, die toch reeds over meer dan 100 vergunningen beschikt om in gemeenschapswateren op te treden, zonder enige tegenprestatie.

Bijna twee miljard toelagen door de E.E.G. voor Ierse nieuwbouw

(Vervolg van blz. 1)

Van overheidswege is er al veel gepalaberd maar niets praktisch voorgesteld.

Het is een feit dat er reders zijn welke aan nieuwbouw willen doen en zelfs verscheidene. Maar onze verantwoordelijken van het ministerie van Landbouw schrikken steeds elkeen af en de gelegenheid om vóór één december van de FEOGA toelage, een deeltje te genieten, gaat langzaam voorbij.

Daaraan hebben onze vertegenwoordigers van landbouw grote schuld, zoals dit ook het geval is geweest vijf jaar geleden, toen ze de Belgische visserij onwetend lieten van de mogelijkheden. We komen hierop terug.

P. Vandenberghe

Onze Sea-Scouts en Sea-Guides in feest

Het is zondag 1 oktober dat in de Vissershaven van Oostende aan de H. Baelskaai te 15 uur de inhuldiging plaats heeft van het nieuw basis-schip «Pico» welke voortaan het Nationaal Training en vacatiecentrum van de zeescouts en marinekadetten van België zal zijn.

Talrijke jongeren maken er reeds deel van en worden er vertrouwd gemaakt met het zeemansleven in al zijn facetten. Ct Lienart van de Zeemacht en zijn ploeg verrichten hier prachtwerk.

Het mooi feest van zondag zal gepaard gaan met een bezoek aan de Pico de groet aan de vlag, de inhuldiging van het prachtig schip, gans vernieuwd, een parade van de scoutsvloot en tenslotte een receptie aan boord.

Wij kunnen dit prachtig initiatief, welke in België zo nodig is, voor het aankweken bij de jeugd van de liefde voor de zee slechts toejuichen en zijn overtuigd dat de dag van zondag een mijlpaal zal zijn in de geschiedenis van de Sea-Scouts en Sea-Guides, dank zij het prachtig initiatief van Ct Lienart en zijn medewerkers.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

UW RAADGEVER IN VERZEKERINGEN

**VERZEKERINGSKANTOOR
MONTEYNE & VANMOERKERKE N.V.**

Koningstraat 16, 8400 Oostende
Tel. : (059) 80.23.01

- * Scheepsverzekeringen
- * Transport
- * Alle andere takken

(8188V)

De rush op de Britse makreel

We mogen werkelijk spreken van één door de Britten, of beter gezegd, door de Schotten, voorgenomen rush op de makreel en dit vanaf oktober. Als we nagaan dat de voorzitter van de Schotse redersfederatie naar de Engelse kust van Cornwall vloog om meerplaatsen voor minstens 100 Schotse trellers, waaronder veel seiners, te vinden, dan kan men zich een idee vorm en met welke rush op de makreel men zal te doen hebben.

De Schotten wensen inderdaad betere akkomodaties op Cornwall en in Falmouth omdat ze het vorig jaar moeilijkheden hadden in het zich bevoorraden met stookolie en water, terwijl zij zich anderzijds ook beklaagden over de meerplaatsen die voor hun trellers voorbehouden werden. Het is inderdaad zo, dat de traditionele makreelkustvisserij van Cornwall zelf niet zo gediend was. Met de Schotse invasie van het vorige jaar heerste dan ook een zekere animositeit tussen de lokale en de Schotse visserij. Anderzijds hebben de Britse vissers ook beginnen madenken over de vangstcapaciteit van deze massale vloot die zich klaar maakt om op de makreel te gaan vissen en er werden dan ook voorstellen geformuleerd door het producentenschap om een regeling te treffen in de vangstkquota. Men spreekt van een vangstbeperking tot ongeveer 3 ton daags per bemanningslid met een uiterste vangstlimiet per vaartuig naar gelang de grootte hiervan. Aldus zouden de vaartuigen van 18 tot 24 meter een kwotum van 160 ton per week toegekend worden, vaartuigen van 24 tot 30 meter 180 ton, van 30 tot 36 meter maximum 220 ton, van 34 tot 42 meter tot 280 ton en boven de 42 meter 420 ton.

Voor de zakseinetrellers zou dit van 18 tot 27 meter 240 ton zijn, van 27 tot 36 meter 280 ton en boven de 36 meter 300 ton. Aan de hand van het voorbeeld van de overbevissing van de haring, begint men zich inderdaad in rederskringen zorgen te maken over de makreel. De biologen hebben deze maal laten weten, dat er voor de makreel geen gevaar voor een overbevissing aanwezig is, en dat zij daarom zelf het voorstel deden voor een optrekken van de makreelkwota. Nochtans waren inderijd ook veel biologen van oordeel dat de haringstocks onuitputtelijk waren, maar de moderne vangsttechnieken hebben de biologen deerlijk in het ongelijk gesteld.

Wat nu het overgeven van de vangsten aan schepen van het oostblok betreft, heeft de Britse industrie hier toch bedenkingen aangeknoopt. Inderdaad werd verleden jaar, reeds vóór het einde van het jaar, Bulgaarse en Yougoslavische makreelkonserven op de Britse markt aangeboden aan prijzen waartegen de eigen visverwerkende makreelindustrie niet opkon. Als men nu weet, dat dit met de eigen Britse makreel gebeurde, dan begrijpt men dat de Britse makreelindustrie hier tegen opkomt. De 25 t.h. geheven invoerrechten ten spijt, konden een invasie van ingelegde en verwerkte makreelprodukten op de Britse markt niet voorkomen worden. Dit ligt natuurlijk aan de veel lagere uitbetaalde uurlonen in de oostbloklanden, maar de Britse visindustrie is er het slachtoffer van. Het is hiervan uitgaande dat de Britse inleggerijen zich bij de eigen regering beklaagd hebben. Of het echter tot een verbod van het op zee overgeven van Britse makreel zal uitdraaien, is absoluut twijfelachtig, omdat omgekeerd de Britse vissers hier een aardige stuiver aan verdienen. De makreel moet niet aan boord genomen worden. Men vaart met de netten in het water tot bij de vreemde fabrijschepen waar de makreel met krachtige zuigpompen aan boord genomen wordt. De Britse makreelvisser kan dan onmiddellijk weerom aan de slag, zonder praktisch tijd verloren te hebben.

Vergadering van de Oostendse vissershavencommissie

Vorige week donderdagnamiddag vergaderde ten stadhuis van Oostende de Oostendse vissershavencommissie onder voorzitterschap van Schepen Dumarey om de beurtregeling bij de visverkoop en het vislossen te bespreken.

REGELING VISLOSSEN

Een ontwerp tot het verlenen van het alleenrecht voor het lossen werd aan de commissieleden toegestuurd.

De voorzitter meent dan ook dat onmiddellijk kan overgegaan worden tot het bespreken van de tekst van voornoemd ontwerp. Temeer gezien de reorganisatie van het vislossen reeds dikwijls werd overwogen en in de laatste maanden herhaaldelijk in de schoot van het bedrijf werd besproken. Hij is tevens de mening toegedaan dat iedereen op heden de noodzaak inziet van een reorganisatie.

Vooraleer de tekstbespreking aan te vatten wordt door diverse commissieleden de voor- en nadelen overwogen van ofwel «een onderhandse akte» ofwel «een concessie». Zoals steeds zijn de meningen erg verdeeld, waarop het woord wordt verleend aan het bedrijf, nl. de Rederscentrale die in eerste instantie niet kan akkoord gaan, met de tekst gezien reeds onder artikel 1 ook het lossen werd opgenomen, punt dat reeds in het verleden door de meerderheid der reders niet kan bijgetreden worden. Dit is natuurlijk de versie van de Rederscentrale, die de zaak nooit aan een algemene vergadering onderwierp.

De Rederscentrale wenst te-

vens dat de toekenning van het Alleenrecht wordt bepaald door een concessie en niet door een onderhandse akte. Tot slot is men akkoord om een verbeterde tekst op te maken.

DE BEURTREGELING

De heer Vandenberghe onverwachts belet zijnde, had in hiernavolgend schrijven geprotesteerd tegen het feit dat de gullevangsters verder benadeeld werden en voorts drie IJslanders in plaats van twee voorrang hadden.

Hij schreef de voorzitter hiernavolgende brief:

Daar ik onverwachts belet ben de zitting van heden donderdag bij te wonen, wou ik de nadruk leggen op de onjuiste of niet normale toepassing van de beslissing dd. 25 mei 1978 inzake de verkoopbeurt.

U elst dat alle vangsten vóór de vrijdagmiddag worden opgegeven.

Dat is wel mogelijk voor de IJslanders die vier dagen voor de verkoop van hun visgronden vertrekken.

Dit is niet, het geval voor de gullevangsters, die enerzijds hun vangst juist moeten opgeven, maar anderzijds wanneer ze de maandag verkopen, nog tot de zaterdag vissen.

Namens die groep, welke toch ook tot duizenden benen aanvoert, ware het gewenst de opgave der gullevangsters ten laatste op zaterdagmiddag te moeten opgeven, wat zou toelaten een meer juiste vangst op te geven en niet benadeeld te worden, zoals nu opnieuw het geval was.

Verder is het dringend gewenst dat vaartuigen die de visserij niet meer beoefenen uit de haven gemeerd worden.

Ze zijn een belemmering bij herstelling en brengen niets op.

Wij zien niet, in waarom blijft getalmd en daardoor zelfs Zeebrugse of Nieuwpoortse vaartuigen de haven terug verlaten om de hunne aan te doen.

Het is onaanvaardbaar dat schepen als de gewezen O.124 en O.305 en twee andere zonder nummer de nuttige plaatsen blijven innemen.

Mag ik U verzoeken in deze kwestie een beslissing te zien nemen, daar hierover dikwijls gepraat wordt, maar niet gehandeld.

Het punt van de beurtregeling werd eens te meer zeer oppervlakkig behandeld en besloten werd de huidige regeling tot 1 januari 1979 te behouden.

De kwestie van de vaartuigen die nutteloos in de haven blijven in de weg liggen, werd eens te meer niet behandeld, alsof bepaalde invloeden hier een rol blijven spelen, zodat we ons afvragen welk nut een vissershavencommissie nog heeft.

OOSTENDE DOVER

FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 1 tot 7 oktober 1978.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

Dagelijks te 7.35 10.05 14.40.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

Dagelijks te 4.15 19.15

Op 1 en 2 oktober bijkomende

afvaarten te 10.15 16.15 22.15

Op 3, 4, 5 en 6 oktober bijkomende afvaarten te 16.15 22.15

Op 7 oktober bijkomende afvaarten te 1.15 10.15 13.15

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone

Dagelijks te 1.30 5.10

Op 2, 3, 4, 5, 6, en 7 oktober bijkomende afvaart te 6.40

Afvaarten uit Dover Western Docks:

Dagelijks te 12.40 16.45 19.45

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

Dagelijks te 0.20 9.20

Op 1 en 2 oktober bijkomende

afvaarten te 15.20 18.20 21.20

Op 2 oktober bijkomende afvaart te 3.20

Op 3, 4, 5 en 6 oktober bijkomende afvaarten te 3.20 21.20

Op 7 oktober bijkomende afvaarten te 3.20 6.20 15.20 18.20

Afvaarten uit Folkestone:

Dagelijks te 8.00 23.45

Op 2, 3, 4, 5, 6 en 7 oktober bijkomende afvaart te 1.10.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Na een, pak weg eindeloze, siesta is de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende opnieuw bijeengekomen.

Het werd trouwens voor die maanmaeting een maat voor niks want van de verscheidene zaken die op de rol voor kwamen kon slechts één behandeld worden, met name de aanvaring die zich voerde tussen de treiler O.123 «Jami» en de 30.000 ton metende tanker «Titan» met, Monrovia als thuishaven. De feiten deden zich voor terwijl Dirk Van Elverdinghe, matroos, zich alleen op de brug bevond als wachtsman. De overige opvarenden, waaronder schipper Calcoen, bevonden zich beneden-deks.

Om die Van Elverdinghe is er overigens een en ander te doen want die vaarde al drie jaar als wachtsman zonder dat hij enig brevet of certificaat heeft. Zaak waarvoor natuurlijk de schipper verantwoordelijk is, maar die laat dan, ook al niet ten onrechte, verstaan dat men op het waterschoutambt evenmin opmerkingen maakte. Overigens beweert schipper Calcoen pas van die feiten op de hoogte te zijn geweest toen hij in bewuste zaak een verklaring moest afleggen. Discussie die zeer geanimeerd werd gevolgd door rijkscommissaris Bentein want... er kwam een officiële dienst ter sprake en dat ligt dan binnen zijn bevoegd-

heid. Heeft hij ten andere altijd een scherp oog voor. Dat tussen haakjes.

De feiten nu! Matroos Van Elverdinghe beweert dat hij het vaartuig voor het eerst opmerkte op zo'n zes streken aan bakboord en dat de «Titan» toen een noordelijke koers liep. Het moet zijn dat de «Titan» plots een koerswijziging heeft doorgevoerd want hij stevende plots recht op de «Jami» af. Matroos Van Elverdinghe gaf nog geluidssignalen maar die bleven onbeantwoord. Uiteindelijk voerde hij nog een maneuvre van het laatste ogenblik uit maar de aanvaring kon niet vermeden worden. De «Jami» liep tamelijk zware averij op maar kon niettemin de visserij verder zetten. De gezagvoerder van de «Titan» — die al dan niet de feiten had waargenomen — zette zonder stoppen zijn koers voort.

BUITEN ZAAK

Tenslotte werd nog een advies geveld inzake het ongeval dat zich voerde aan boord van de Z.108 «Adriatic». Motorist Utterwulghé verving toen de aandrijfriem met draaiende motor en geraakte hierbij tamelijk ernstig gewond. De Raad is evenwel van oordeel dat betrokkene uit de blessures een voldoende les zal getrokken hebben en stelt Utterwulghé buiten zaak.

Nieuw onderzoekvaartuig ?

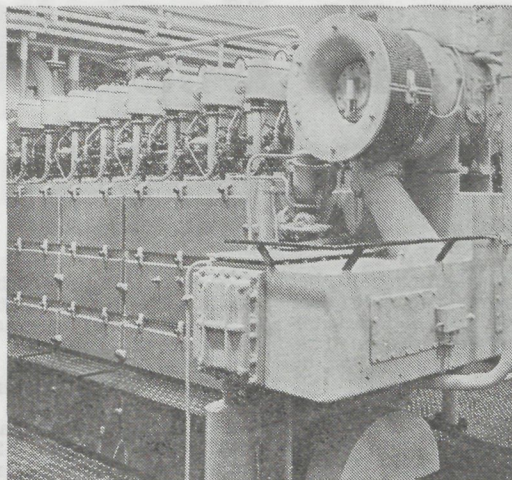
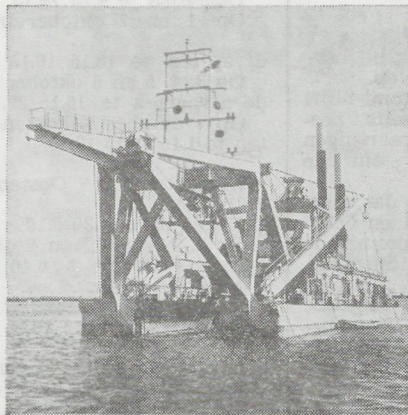
Volgens een antwoord van minister Chabert op een schrijven aan de minister van verkeerswezen gericht door volksvertegenwoordiger Dries Claeys, zou de vervanging van het huidige onderzoekvaartuig de «Hinders» opgenomen zijn in een vijfjarenplan. Nochtans is nog niets definitiefs. Het is immers maar 'n planning. Er wordt naar gestreefd om de bestelling van een nieuw onderzoekvaartuig in de mate van... het mogelijke te bespoedigen. De diensten van het ministerie van landbouw zijn eveneens in de planning betrokken omdat de Dienst voor de Zeevisserij en het Rijksstation voor de Zeevisserij, die van het ministerie van landbouw afhangen, gebruik maken van het onderzoeksschip.

Als men het ons niet kwalijk neemt, is dit antwoord van minister Chabert noch mossel noch vis.

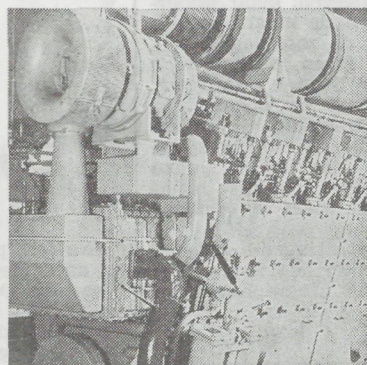
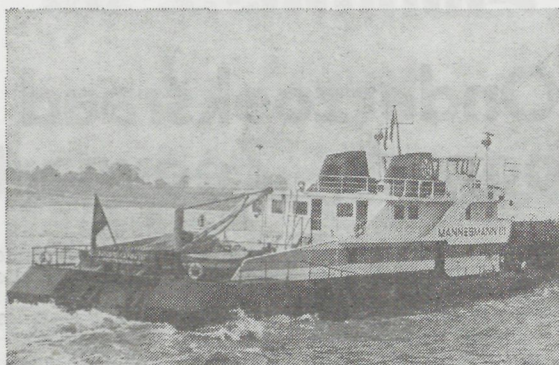
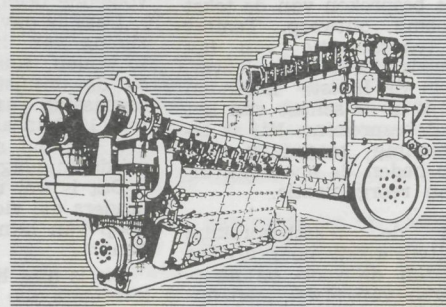
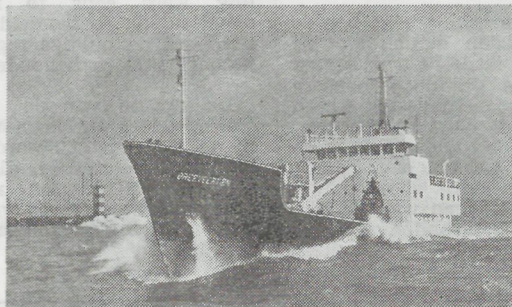
«Er wordt naar gestreefd»; «in de mate van het mogelijke» en «niets is nog definitief».

We zijn dan ook overtuigd dat de heer Dries Claeys het zo maar niet zal laten zitten. Graag kregen we toch wel eens het cijfer bekend wat dergelijk vaartuig zou kosten en of... dit geld misschien niet beter besteed zou worden aan een beschermingsvaartuig voor de visserij om wat orde te houden op buitenlandse visstropen en op de zandstropen. Onze kleine kust- en onze relatieve kleine visserijsterkte in aanmerking nemend, menen we dat we reeds met een zeer kostelijk onderzoekingsstation gezegend zitten, zowel wat gebouwen, onderhoud als bezetting betreft.

Tenware de twee zaken gekoppeld worden.



BOLNES



KRUISHOOFD DIESELMOTOREN

De eenvoudig gekonstrueerde Bolnes dieselmotor wordt overal als krachtbron toegepast. Dankzij voortgaande ontwikkeling en toepassing van het kruishoofdsysteem, is de Bolnes dieselmotor een eersteklas econoom. Een bedrijfszekere, krachtige en zuinige dieselmotor.

Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 450 - 1500 pk bij 500/600 omw/min in lijn en 1800 - 3000 pk bij 600 omw/min met 12 - 20 cyl in V-vorm.

Vraag uitgebreide documentatie.

BOLNES MOTORENFABRIEK BV



stuwkracht in staal

Postbus 3, Krimpen aan de Lek, tel. 01807 - 14900 telex 22439

**Hoofdvertegenwoordiger voor de Belgische visserij : Fa. s.v. S.C.A.P.,
H. Baelskaai 27, Oostende - Tel. (059) 70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32, na 18.00 uur : 70.45.32**

(8152V)

Havenplattegronden der haven van Antwerpen

Ter drukkerij van het „Nieuwsblad van de Kust” is de „Nieuwe Atlas” verkrijgbaar waarin, buiten het volledig havencomplex van Antwerpen, ook al de nieuwe straten van het havengebied opgenomen zijn.

Daarin wordt ook een overzicht gegeven van de haveninrichting en de technische uitrusting met vermelding van het havengebied, de wateroppervlakte van de dokken, de lengte der aanlegplaatsen, het aantal droogdokken, afdaken en

magazijnen, de tankopslagruimte en raffinaderijen, de laadbruggen voor containers, de verschillende soorten kranen, in één woord : de volledige technische uitrusting zowel van de openbare overheid als het prive en de talrijke faciliteiten welke men er geboden wordt.

Dit plan is verkrijgbaar tegen de prijs van 25 fr., BTW en verzendingskosten inbegrepen mits storting van dit bedrag op P.C.R. 000-0418987-44 van het „Nieuwsblad van de Kust”, Oostende.

Weetjes...

In de lente van 1979 wordt de eerste van de drie reactoren van de kerncentrale van Gravelines in werking gesteld. Deze kerncentrale met 3 reactoren van elk 900 Megawatt is de grootste centrale die tot nog toe op de Europese kust ingepiant werd.

Zelfde centrale heeft de firmas uitgenodigd die het verwarmd zee-water, gebruikt voor afkoelingsdoel, einden in de thermische centrale, zouden kunnen te nutte maken, voor verwarming van serres, hoveniersgronden, en akwakultuur.

Op enkele km. van Dieppe, te Paluel, komt eveneens een kerncentrale waarvan de eerste van de vier reactoren van 1300 Megawatt in 1983 in werking gesteld zal worden.

De kerncentrale van Flamanville gelegen tussen Cherbourg en Granville met 4 reactoren van 1300 Megawatt wordt operationeel met een eerste reactor in 1985.

In Frankrijk werd een einde gesteld aan de vangstkampagnes op de witte tonijn als gevolg van de moeilijkheden in de afzet. Voor diegenen die nu nog op zee zijn, zal slechts een afzet gewaarborgd worden van 10 ton.

In Frankrijk beklagen de reders en schippers op de witte tonijn zich over het feit dat van de hen toegekende afnameprijs van 75 B.fr het kg. zij slechts 58 B.fr ontvangen, na aftrek van taksen en rechten allerhande.

Tussen 1976 en 1977 zijn in de Franse visserij meer dan duizend bemanningsjobs verloren gegaan, dat wil zeggen, meer dan het ganse totaal Belgische vissers.

De Franse tanker „Normandie” van 240 duizend ton, heeft ter hoogte van Indo-China, zestig Vietnamese vluchtelingen aan boord genomen. De vedette waarop deze mensen zich bevonden was in zinkende toestand. De vluchtelingen werden op Formosa aan land gebracht.

De burgemeester van het Franse vissersplaatsje Etaples heeft de regering er op gewezen dat de aamduiding van brede vaargangen in het Kanaal en het Nauw van Kales, voor éénrichtingsverkeer voor de vrachtschepen, nogmaals de vangstmogelijkheden in een groot gebied voor de vissers verminderd heeft. Hij vraagt deze zaak ernstig te bestuderen.

De burgemeester van Boulogne en Etaples hebben zich ook tot de Franse regering gewend om, net zoals vorig jaar, een sociaal kwotum haring voor de kleine kustvisserij te kunnen bekomen.

Een Frans vaartuig werd in zinkende toestand binnengebracht wegens een zwaar lek, waarvan men de oorzaak niet kon achterhalen. Het is slechts wanneer het vaartuig op de slip stond dat achterhaald werd dat de klok van de dieptemeter afgevaaren werd waardoor in de machinekamer veel water gemaakt werd. Volgens de schipper is dit een bijzonder zeldzaam geval.

Een visser uit Grimsby vond de dood toen hij bij een val tussen de winch geraakte. De man was 41 jaar. Het vaartuig keerde onmiddellijk naar de thuishaven Grimsby terug.

Het laatste diepzeevaartuig van de „Boston Deep Sea Fisheries” heeft Grimsby verlaten voor Fleetwood. Hiermede heeft Grimsby die vroeger over de grootste Britse diepzeevloot beschikte, haar laatste diepzeetrawler verloren.

STAPELING VISMATERIAAL OP DE KAAIEN EN DE VISSERSHAVEN VAN ZEEBRUGGE BERICHT AAN DE REDERS

De vismijndirectie deelt mede :

De laatste tijd werd vastgesteld dat allerhande afval en afgedankt vismateriaal op de kaaien wordt achtergelaten.

Om het ordelijk uitzicht en de vrije toegang van de kaaien te vrijwaren, wordt uitdrukkelijk gevraagd alle materialen (visboelen, stokken, oude ankers, kettingen, winches enz.....) op de voorbehouden plaats te leggen.

Deze voorbehouden plaats, is de ruimte tussen de Graaf Jansdijk en de werkplaatsen van de firma SBBM, achter scheepswerven Bocher.

De reders worden verzocht hun vismateriaal van een duidelijk merkteken te voorzien

Het materiaal dat uiterlijk op 15 oktober 1978 niet is weggenomen, wordt ambtshalve van de kaai verwijderd.

De vismijndirectie.

TIEN SPAANSE VISSERSVAARTUIGEN OPGEBRACHT

Er gaat praktisch geen dag voorbij zonder dat er in de Franse wateren een Spaans vissersvaartuig wordt opgebracht wegens overtreding van de visserijlimieten. In een week tijdens werden er voor de kusten van Lorient een tiental Spaanse vissersvaartuigen opgebracht die niet over een vergunning beschikten om in de 200 mijlen te vissen. Deze vaartuigen werden allen naar Keronan opgeleid waar ze, netjes in een rij, aan de kade werden gemeerd. De boordpapieren werden aangeslagen en de schepen liggen er nu te wachten op een uitspraak van de rechtbanken. De bemanning is volledig vrijgelaten en mag zelfs naar Spanje terug (zonder het vaartuig natuurlijk). De schepen werden in overtreding genomen door de vedette van de douane, een vedette van de Franse zeepolitie en door één van de diens van het zeezeven. Dit gebeurde op een eenvoudig routineonderzoek, zodat men zich wel mag afvragen hoeveel Spaanse overtreders zouden opgebracht worden, of kunnen opgebracht worden bij een systematische controle en onderzoek.

WIJZIGING VAN HET K.B. VAN 30-4-76 BETREFFENDE DE KEURING VAN DE VIS

In het Belgisch Staatsblad van 26 september 1978 verscheen een KB van 17 april 1978 waarbij het art. 2 van het KB van 30-4-76 betreffende de keuring van en de handel in vis, gewijzigd wordt.

Art. 2 van het KB van 30-4-78 had namelijk het KB van 30-4-76 op de keuring van de vis niet van toepassing gemaakt op de ingevoerde levende schaaldieren, bestemd om te worden uitgezet. Deze uitzondering valt nu weg door de toepassing van het nieuw KB zodat nu ook de ingevoerde levende schaaldieren, bestemd om te worden uitgezet, aan de keuring onderhevig zijn.

De Staat weet niet wat gedaan om geld te kloppen.

OVERLIJDEN

We vernemen het overlijden van Mevrouw Maria Vigne, weduwe van de heer Alfred Verduyn en moeder van de visgroothandelaar Aimé Verduyn.

Zij had de mooie ouderdom van 90 jaar bereikt.

De begrafenis heeft heden vrijdag plaats in de parochiale kerk van St Jozef te Oostende.

Aan de familie Verduyn biedt ons blad zijn innige deelneming in de zware rouw welke hen komt te treffen.

OUD - REDER OVERLEDEN

Bij het ter perse gaan vernemen we het overlijden van de h. Georges Vileyn in de ouderdom van 81 jaar.

De begrafenis heeft heden vrijdag om 9.30 u. plaats in de St. Antoniuskerk van Opex Oostende.

Georges Vileyn was een knap en bekwaam reder, een hard werker die eigenaar is geweest van verscheidene vissersvaartuigen, waaronder we citeren, de O.120, de O.229 die in 1953 verging op de visserij aan de Fladen, waarna hij eigenaar werd van de O.250, wiens uitbating hem tenslotte in de crisisperiode fataal werd.

De bijzetting zal plaats hebben in de familiegrafkelder op het kerkhof te De Panne.

Aan zijn vrouw en familie biedt ons blad zijn innige deelneming in de zware rouw welke hen komt te treffen.

IEREN ZULLEN ILLEGAAL OP HARING VISSEN

De Ierse visserij-organisatie gaat niet akkoord met een verbod op de haringvisserij in de Keltische Zee en zij zullen toch vanaf 1 oktober op de haring gaan vissen, wat er ook van kome. Zij gaan niet akkoord met de beslissingen ter zake genomen door hun eigen minister van visserij, de heer Lenihan. Alhoewel zij weten dat hun beslissing zware konsekwenties kan hebben, wensen zij van de door hen genomen beslissing niet af te wijken. Ieder visser die in dit verband zou aangehouden worden, zal de steun krijgen van de Ierse visserij-organisatie. De redenen waarom zij tot deze stap zijn overgegaan, menen zij vooral te moeten vinden in het feit dat de buitenlanders, namelijk de Nederlanders zich ook niet houden aan de reglementering. Volgens de Ieren gaan de Nederlanders op makreel vissen, maar verwezenlijken zij grote bijvangsten aan haring. Volgens de eigen verklaringen van de Hollanders, aldus de Ieren, is deze bijvangst 15 t.h. terwijl deze reglementair slechts 5 t.h. mag zijn. De Ieren beweren het beu te zijn getroffen te worden door beperkingsmaatregelen terwijl de buitenlandse vloten van de partnerlanden uit de E.E.G. er maar op los vissen?

Vissers beweren een ganse vloot Hollanders rond Ballycotton op de Oostkust van Cork gezien te hebben, die op haring visten, terwijl ze beweren dit op makreel te doen! De Ierse producentenorganisatie heeft voor zijn leden een contingent bepaald van 3 duizend ton voor de maanden oktober, november en december 1978. Er werd zelfs één enkele aanvoerhaven vastgesteld voor de aanvoer van deze 3 duizend ton haring, namelijk Dunmore-East. Een comité gevormd door de producentenorganisatie zal er op toe zien, dat enkel haring in deze haven aangevoerd wordt en dat dit gebeurt onder de toepassing van bepaalde reglementen.

De visserij zal slechts gedurende 5 dagen in de week mogen gebeuren en er zal een maximum aan te voeren hoeveelheid per bemanningslid vastgesteld worden. Indien er een overheidsaktie tegen hen ondernomen wordt door de eigen regering, dan vraagt de producentenorganisatie dat dit zou gebeuren in de aanvoerhaven zelf. Het is dus niet nodig dat schepen opgebracht worden, want zij zullen allen naar Dunmore-East komen en anderzijds wijst de producentenorganisatie op de goede betrekkingen die er heersen onder de vissers en de Ierse marine.

Als de betrokken diensten van het ministerie ingaan op de eisen van de producentenorganisatie en de vissers laten begaan, dan is dit een zeer ernstig gezichtsverlies voor minister Lenihan. Alhoewel het haringverbod hier in het bijzonder om nationale, zogezegde niet-diskriminerende maatregelen, ter bescherming van de eigen visstapels gaat, menen we toch dat alle toekomstige nationale maatregelen in die zin genomen, op de helling komen of zullen komen te staan, zo door de regering niet krachtdadig ingegrepen wordt. Daarbij komt natuurlijk nog dat, zo de Ieren zich niet moeten storen aan de nationale maatregelen ter bescherming van de visstand genomen, ook de vissersvloten van de andere partnerlanden hier niet meer aan gehouden zijn. Van daar kan de brand dan overslaan naar andere landen, onder meer naar Engeland.

En dan zou er binnenkort de reinste anarchie gaan heersen. We zijn dan ook overtuigd, dat Ierland niet anders kan dan de sterke hand te laten houden aan de eigen uitgevaardigde reglementen, al zeze dit tegen de eigen vloot. Alle beperkende maatregelen, ook al zijn deze nationaal genomen, zijn van toepassing op alle leden van de «Negen». Deze reglementen kunnen dus niet eenzijdig toegepast worden op de visserij van de partnerlanden en niet op de eigen visserij.

Indien de Ieren inderdaad op 1 oktober, volgens een eigen uitgestippeld plan, toch op de haringvangst gaan, dan zijn we werkelijk benieuwd de maatregelen te kennen die minister Lenihan zich verplicht zal zien te nemen tegenover de eigen visserij.

Anderzijds vergeten de Ieren zoals de Engelsen dat zij behoren tot de landen, die miljarden meer oprapen van de EEG dan andere landen, vooral voor wat landbouw en technische uitrusting betreft.

HARINGVERBOD TE BEHOUDEN

De toekomst van de haring in de Keltische zee zal afhangen van het feit of de resultaten van het broedsel van de jaren 1976-1977 en 1977-1978 goed waren of niet en van een verdere handhaving van het verbod op de haringvisserij. Dit is een mededeling van de diensten van het ministerie van Visserij als gevolg van een onderzoek op zee zelf.

Nochtans is er praktisch nog weinig te weten gekomen over de jonge

haring van de klassen 76-77-78. Zelfde mededeling geeft toe, dat de buitenlanders in de Keltische zee over het seizoen 77-78 zowat 1,3 duizend ton haring weggevangen hebben, meestal als bijvangst op de makreel door Nederlanders en Westduitsers. Verder werden er ook hier en daar kleinere illegale vangsten genoteerd door Ierse vissers. De Keltische haring hangt vooral af van de drie-jaarse haring die er het broedsel komt afwerpen. Wel geweten is, dat deze klasse in 77-78 bijzonder zwak was in vergelijking met de voorgaande jaren. Wel zou volgens de onderzoekers een hoger contingent haring mogen gevangen worden op de Ierse zuidwest-kust.

Wat de aanwas van jonge haring betreft, is deze de 3 laatste jaren echter bijzonder laag geweest in de Keltische zee, terwijl de stock volwassen haring op slechts 10 duizend ton is geschat, hetgeen tot een verder vangstverbod op de haring verplicht.

Over de eventuele konkrete maatregelen die de Ierse regering zou nemen tegen de eigen vissers zo deze tot een illegale visserij zouden overgaan, hebben we echter nog niets kunnen vernemen.

HOLLAND

IJMUIDENSE VISHALBEWAKER GESCHORST VOOR VISSMOKKEL

Een 46-jarige employé van het Staatsvissershavenbedrijf IJmuiden is voor onbepaalde tijd geschorst op verdenking van het in ontvangst nemen van vergoedingen voor diensten die hij aan vissers zou hebben verleend. De man maakte reeds 12 jaar deel uit van de halpolitie. Dat is de bewakingsdienst van het bedrijf waarvan het personeel bevoegdheden geniet om als onbezoldigd politieambtenaar op te treden. De vergoedingen zouden hebben bestaan uit kleine hoeveelheden vis die door de man «zwart» zouden zijn doorverkocht.

Volgens een bestaande regeling is het de vissers toegestaan om in de nacht van zondag op maandag vanaf 12 uur vis bij de IJmuidense hallen aan te voeren. De officiële handel begint 's morgens om 7 u. Om de vissers in de gelegenheid te stellen reeds voor 12 uur gebruik te maken van de halffaciliteiten zou de man de hallen reeds ruimschoots voor dat tijdstip hebben opengesteld. Daarmee zou zijn teemoet gekomen aan de wens van een aantal vissers om een deel van hun vangst buiten de officiële markt te verkopen. De hoeveelheden die op deze wijze hun weg naar de handel vonden werden wel «op rekening» verkocht maar vielen buiten de quoteringsregeling.

Volgens ingewijden zou met dergelijke transacties voor honderdduizenden guldens buiten de afslag om zijn verkocht. Hoe groot het voordeel is dat de geschorste halffunctionaris uit zijn «dienstverleening» zou hebben verkregen staat niet vast. Door de recherche van de Velsense gemeentepolitie zal een onderzoek worden ingesteld naar de juiste toedracht.

Directeur J. Oorebeek van het Staatsvissershavenbedrijf bevestigde de schorsing die naar zijn zeggen niet door hem maar door minister Tuijnman van Verkeer en Waterstaat zou zijn opgelegd.

Deze omkoopaffaire zou aan het licht zijn gekomen door een Katwijkse reder die het Staatsvissershavenbedrijf van de gang van zaken in kennis zou hebben gesteld en zijn ongenoegen daarover hebben geuit. De chef van de halpolitie zou zich vervolgens hebben belast met het op heterdaad betrappen van de halffunctionaris.

DRIEMAAL ZAL GEEN SCHEEPSRECHT ZIJN

Een Britse schipper zal waarschijnlijk zijn brevet als schipper ontnomen worden wegens herhaalde zware fouten. Hij was als tweede in bevel op een middenslagtreiler, de „Scottish King” toen hij, zonder hiertoe gemachtigd te zijn, het bevel over het vaartuig nam en de haven van South Shield uitvoer zonder de schipper. Hij had hierbij een aanvaring met het staketsel, waardoor het vaartuig zware schade opliep. Een maand later was hij aan boord van een ander vaartuig, de „Scottish Princess” eveneens als plaatsvervangende schipper. Hij stuurde met 't vaartuig 'n onveilige koers waardoor het strandde en verloren ging. Dit deed de boeken dicht en nu zal hij voor de bevoegde rechtbank gedaagd worden die zal oordelen over zijn bevoegdheid om nog als schipper, plaatsvervangend schipper of stuurman te varen. Zijn brevet als schipper zal waarschijnlijk afgenomen worden, wat maar normaal is.

KORTE BERICHTEN

Frankrijk

DE OESTERS VAN DE BRETOENSE OESTERPARKEN WORDEN VERNIETIGD

Verleden week hebben de oesterproducenten van de baai van Morlaix op de bretoense kust, besloten de oesters in hun parken te vernietigen, gezien zij een te hoog gehalte aan hydrocarburen als gevolg van de bezoedeling door de Amoco-Cadiz hebben. Toen men in april de jonge oesters naar hun gehalte aan hydrocarburen onderzocht, stelden de wetenschappelijke onderzoekers vast, dat deze op dit ogenblik 200 milligrammen hydrocarburen per kg vlees bevatten. Men hoopte toen dat dit langzamerhand zou verminderen om op het ogenblik van de oogst, einde september tot het toelaatbare te komen. Deze hoop werd versterkt toen men in juni nog slechts 100 tot 150 milligram aantrof naar gelang de min of meer grote bezoedeling. Einde juni vroegen de diensten van de Zeevisserij aan de producenten echter om tot vernietiging van de oesters over te gaan. Dit werd geweigerd door de producenten omdat men nog altijd de hoop koesterde, dat tegen september het toelaatbare gehalte aan hydrocarburen, namelijk 40 milligrammen, haalbaar zou geweest zijn. Het gehalte aan hydrocarburen stabiliseerde zich echter rond de 100 milligram, zodanig dat de producenten zich nu verplicht zien hun oesterstocks te vernietigen. Aldus gaat het werk van 2 jaar verloren. Volgens de biologen zou er een kans zijn dat tegen het einde van het jaar het toelaatbare gehalte haalbaar zou zijn, maar zolang kunnen de producenten niet meer wachten en zorgen blijven besteden. Men tracht nu tot een vergelijk te komen met de Directie van de Zeevisserij met betrekking tot een vergoeding die de producenten zou uitbetaald worden. Van de meer dan 6 duizend ton oesters zullen er 4,5 duizend ton vernietigd worden. Men zal aan de producenten een vergoeding toekennen van ongeveer 33 B.fr. het kg. De overgebleven oesters zijn deze van min dan 50 gram die nog niet verkoopbaar zijn en waarvan men verwacht dat zij nog de tijd hebben om zich te ontdoen van de hydrocarburen en die ten andere toch te klein waren om dit jaar verkoopbaar te kunnen zijn. Op de parken buiten de baai van Morlaix zijn er eveneens een kleine 1,5 duizend ton beschikbaar. Deze oesters zullen verwaterd worden op plaatsen in gebieden die niet door de bezoedeling getroffen werden. Hiervoor zullen de producenten een vergoeding krijgen voor het verwateren van ongeveer 11 B.fr. het kg.

MANIFESTATIE TEGEN DE INPLANTING VAN EEN KERNCENTRALE

Zoals men weet wordt er op de Bretoense kust een kerncentrale gepland die, ofwel in het gebied van Ploumoguer of Plogoff komt. In verband hiermede greep er in beide gebieden een contestatiemanifestatie plaats, waaraan duizenden personen deelnamen en talrijke vissersvaartuigen die zich voor de kust, met zwarte vlaggen geheven op de plaats kruisten voorbestemd voor de installatie van een kerncentrale. Of dit echter de bouw van de geplande kerncentrale zal verhinderen, is een andere zaak.

FRANSE STAAT STELT VORDERING VAN BIJNA 10 MILJARD TEGEN « AMOCO-CADIZ »!

De Amerikaanse advocaten die voor de Franse Staat optreden in het geval van de olievervuiling door de petroleumtanker «Amoco-Cadiz» op de Bretoense kust, hebben een vordering voor een New-Yorkse rechtbank ingesteld van nagenoeg 10 miljard B. Fr. tegen de maatschappij «Amoco-International-Oil-Company». Deze 10 miljard is de schatting van de claims die nog moeten onderzocht of zelfs nog ingediend worden door personen, gemeenten maatschappijen, firma's van schaal- en weekdieren, visserijgemeenschappen, enz.... en van deze die reeds door de Franse Staat, hetzij aanvaard of uitgekeerd werden. Dit laatste reeds voor een bedrag van 3 miljard B. Fr. Het waarborgfonds door de verzekeringmaatschappijen ingesteld voor vergoedingen wegens schaden door oliebezoedeling beperkt deze tussenkomst echter tot maximum 1 miljard B. Fr. Om te kunnen meer bekomen, moet men de zware fout van de betrokken kapitein of van iemand anders kunnen bewijzen. De Franse regering heeft het op zich genomen deze fout te bewijzen voor de New-Yorkse rechtbank. Niettegenstaande een Liberaanse maatschappij, officieel de eigenaar is van de «Amoco-Cadiz» stelt de Franse regering toch de Amerikaanse moedermaatschappij in gebreke. De Amerikaanse advocaten zullen de zware fout van de kapitein trachten te bewijzen door te wijzen op de lange duur van de moeilijkheden waarin de Amoco-Cadiz zich bevond zonder dat de kapitein hulp inriep. Binst deze periode was de kapitein van de tanker voortdurend in verbinding met de eigenaar van het vaartuig, zodat deze op de hoogte moest zijn van de moeilijkheden waarin het schip zich bevond. Niettegenstaande 10 miljard B. Fr. gevraagd wordt, en in geval de rechtbank de eis in het gelijk stelt, kan dit toch maar gebeuren voor een be-

FRANSE SCHIPPER OPGEBRACHT EN BEBOET

Een Franse schipper die binnen de 6 mijlgrens van Guernsey voor het vissen in overtreding werd genomen, ten Oosten van Ark werd door het Britse patrouillevaartuig «Ollington» opgebracht. Het gaat hier over een vissersvaartuig uit Cherbourg de «Melchior». De schipper werd beboet voor 12.500 Br. Fr. en zijn vis, geschat op een waarde van 35 duizend B. Fr. werd eveneens verbeurd verklaard. Een halve mijl meer naar zuid of naar Oost en het vaartuig zou buiten de 6 mijl geweest zijn.

drag van bewezen schaden. De Franse Staat heeft echter een soort veiligheidsmarge voorzien om zeker te zijn, dat de gerechtvaardigde claims, die nog elke dag binnenkomen, door dit bedrag zouden gedekt zijn.

Voegen we hier nog aan toe, dat intussen reeds een proces aanhangig is voor de boetstraffelijke rechtbank van Brest, tegen de kapitein van de tanker en tegen de Duitse kapitein van de sleper «Pacific» die ook niet vrij zou geweest zijn van fouten.

Wat nu de rechtszaak voor de Amerikaanse rechtbank betreft, zal dit zeker wel een zaak zijn die jaren zal aanslepen. Inderdaad biedt het rechtstelsel in de Verenigde Staten heel wat mogelijkheden voor beroep en verbreking, federale rechtbanken, Hoger gerechtshoven, enz....

Voor diegenen die menen dat de 10 miljard B. Fr. gevorderd door de Franse Staat in naam van de slachtoffers, overdreven is wijzen wij er op, dat door zowat 80 gemeenten van de Bretoense kust een gezamenlijke eis voor schadevergoeding tot een beloop van 16 miljard B. Fr. bij een Federale rechtbank te New-York ingediend werd. Onder de eisers bevinden zich eveneens verscheidene milieugroepen. De klacht is niet alleen gericht tegen de firma Amoco International Oil Company, maar eveneens tegen de Royal Dutch Shell, eigenaar van de vervoerde lading en tegen de Standard Oil van Californië, alsmede tegen de directeur van de afdeling maritiem van de Amoco. Het zou ons niet verwonderen dat de bal nog verscheidene jaren heen en weer zal gekaatst worden en dat wellicht bepaalde rechtbanken zich onbevoegd zullen verklaren. Het is inderdaad tegen een heel machtige multinationale gemeenschap dat men hier ten strijde trekt.

VERBOD OM MOSSELEN TE TREKKEN IN NIEUWPOORTSE HAVEN VERLENGD

Door de bevoegde dienst van het ministerie van Openbare Werken werd aan het Nieuwpoortse stadsbestuur een schrijven gericht waarbij het trekken van wilde mosselen in de haven en op de kunstwerken verder verboden blijft.

We herinneren ons dat dit ook het geval was in 1977, toen het trekken van mosselen voor één jaar vanaf 1 oktober 1977 verboden werd. Gezien de mosselstand niet hersteld is en het nog maar hier en daar is, dat er terug mosselzaad verschijnt heeft Openbare Werken gemeend dit verbod terug voor een jaar te moeten verlengen. Het mosselverbod neemt niet weg dat er nog altijd, maar dan in heel kleine hoeveelheden, mosselen getrokken worden, doorgaans door mensen die niet op de hoogte zijn van het verbod of door toeristen die ter goede trouw zijn. Men heeft echter wel het mosseltrekken of het afpellen der kunstwerken, door mosselschuiten kunnen verhinderen. Toekomstige jaar zal men dan nagaan of het mosseltrekken zou kunnen vrijgegeven worden.

KLACHTEN OVER HET NIET EERBIEDIGEN VAN DE REGLEMENTERING DER VAARROUTES IN HET KANAAL

Zoals men weet is er sinds 1977 een reglementering gekomen voor de vrachtschepen bepaalde vaartroutes aan te houden in het Kanaal en het Nauw van Kales. Er is een richting voorzien voor het opkomend vrachtschepenverkeer en voor het dalend vrachtverkeer. Ter zelfdertijd moeten de schepen die deze langse vaartroutes moeten dwarsen, dit haaks doen in een rechte hoek om zo spoedig mogelijk buiten deze gereguleerde vaartroutes te geraken. Het zijn niet alleen vrachtschepen die zich hieraan soms niet storen, kwestie van de kortste weg, maar vooral vissersvaartuigen. Dit wordt regelmatig gemeld door de Noord-Franse en de Britse walradarstations die dan een helikopter uitzenden om de identiteit van de overtreder vast te stellen. Men zal nu heel wat strenger gaan optreden tegen de overtreders. Onze vissers zijn dus ook gewaarschuwd. Het is inderdaad niet meer zo dat een vissend vaartuig nu voorrang heeft in de vaartcoulours, zoals dit vroeger wel het geval was. Een verwittigd man is er twee waard. De overtreders zullen gesignaleerd worden aan de eigen maritieme diensten die een strafmaat zouden moeten bepalen, via de Onderzoeksraad.

We komen hierop terug.

Canada

EEN TOPTREILER UIT ABERDEEN AAN CANADA VERKOCHT

De «Crampian Monarch» één van de top-hektreilers uit Aberdeen werd aan Canada verkocht met als nieuwe thuishaven St John. In de laatste 5 jaar was het gedurende vier jaar de beste hektreiler uit de Aberdeense diepzeevloot. Volgens de verkopende rederij zal dit vaartuig vervangen worden door een kleiner vaartuig voor de middenslagvisserij. Inderdaad was de «Crampian-Monarch», niettegenstaande haar goede resultaten in de middenslagvisserij, toch te kostelijk van uitbating, gezien het, hier om een eenheid uit de vroegere diepzeevloot ging, die door de uitbreiding van de visserij-limiten nu aangewezen was op de thuiswateren.

VERGUNNINGEN VOOR CANADESE VAARTUIGEN IN DE E.E.G.-WATEREN VASTGESTELD

Door de Raad van de Europese Gemeenschappen werd bepaald dat er 6 vergunningen worden afgegeven aan Canada om in de wateren langs de westkust van Groenland te vissen. Deze verordening trad in werking op 22 september 1978.

Groenland behoort tot de gemeenschap via het moederland Denemarken. Inderdaad, niettegenstaande Groenland een regionaal bestuur bezit, is Denemarken toch nog altijd op buitenlands gebied verantwoordelijk voor dit land. Het is aan de hand van een overleg dat plaats greep tussen de Raad der Europese Gemeenschappen en Canada dat de vergunningen bepaald werden. Van een wederzijdse maatregel voor de gemeenschap om in Canadese wateren te gaan vissen, zijn het slechts Franse of Westduitse vaartuigen die hiervoor in aanmerking komen met hun diepzeevisserij.

Noorwegen

NOORSE VISSTAND BOERT ACHTERUIT

De Noorse visserij werd door de heer Knut Vardal, directeur van de ministeriele diensten, verwittigd dat de visstand achteruit boert en dat de schattingen van de stocks te hoog gebeurden. Dit, zegde hij is in het bijzonder het geval voor de kabeljauw, de koolvis, de capelin en de makreel. Volgens de laatste biologische onderzoeken zou de Noorse volwassen kabeljauwstock thans gedaald zijn tot ongeveer 500 duizend ton, terwijl men dit heeft getracht op te voeren tot 1 miljoen ton voor 1980, cijfer dat niet meer haalbaar is. Het is alleen de Noordzee- en Scandinaafse haring die, dank zij de beper-

kende maatregelen, de verwachtingen kan waarmaken dat binnen afzienbare tijd hier weerom resultaten zullen kunnen geboekt worden. Volgens de heer Knut Vardal zijn voor vele vissoorten de beschermende maatregelen te laat ingesteld geweest.

Ierland

EEN IERS ONTWERP VOOR DE VISSERIJ OP BLAUWE WIJTING

Een Iers ontwerp voor de visvangst op blauwe wijting werd zopas vrijgegeven. Dit zou gebeuren op de westkust en de hiervoor alleen in aanmerking komende aanvoerhaven zou Killybegs zijn waar een verwerkingsindustrie in het ontwerp betrokken werd. De uitvoering van dit ontwerp zou wel eens aanleiding kunnen geven tot een winstgevende visserij voor de Ierse vloot. De voorzitter van de Ierse redersfederatie, de heer Murrin, deelde hieromtrent mede dat biologen spreken van 60 duizend ton blauwe wijting op de Ierse westkust. Verleden jaar vingen de Noren meer dan 50 duizend ton in dit gebied. Volgens zelfde woordvoerder, zijn de Ieren het best geplaatst en gelegen om hier een groot gedeelte voor hen zelf in te pikken, terwijl de haven van Killybegs hiervoor ideaal gelegen ligt en de enige haven waar men op volle kracht de blauwe wijting kan verwerken. Dit zou tevens een oplossing zijn voor vele van onze vissers, aldus nog Joe Murrin, gezien een bepaalde schaarste aan andere vissoorten. Terzelfdertijd zouden hierdoor een goede honderd nieuwe jobs aan land geschapen worden.

Engeland

BRITS REKORD VOOR EEN 16-METER KUSTSEINER

Een 37 jaar oude houten kusttreiler uit Grimsby, de „Dorny” een vaartuig van iets meer dan 16 meter met 34 Brt is de eerste geweest bij de kust-seinetreilers om de kaap van de 100 duizend Pond brutobesomming te overschrijden, dat wil zeggen 6,3 miljoen B.fr. Dit gebeurde in de derde septemberweek. De 6,3 miljoen werden binnengerijfd in 12 zeereizen met samen 178 zeedagen of gemiddeld toch bijna 15 dagen per zeereis, hetgeen volgens onze begrippen toch veel is voor dergelijk klein vaartuig. Nog een viertal seiners, staan eveneens op het punt de 100 duizend Pond brutobesomming te overschrijden. Ze zijn wel 2 tot 3 meter langer dan de „Dorny” zodat we toch wel van een prestatie mogen spreken voor dit laatste vaartuig. Niettegenstaande de ouderdom van de „Dorny”, 37 jaar a.u.b. is het één der best onderhouden vaartuigen uit de Grimsby-vloot, uitstekend uitgerust met alle moderne apparatuur, winchen, netten, enz..... De resultaten zijn er ook naar.

TONIJNLOORLOG TE LA ROCHELLE

Een tonijnvisser uit La Rochelle die normaal te Sables-d'Olonnes verkoopt omdat daar een tonijnverwerkend bedrijf ingeplant is, kreeg er slechts 52 B.F. voor zijn vis aangeboden, hetgeen hij te weinig vond. Daarop wendde de reder-schipper de steven naar La Rochelle, nadat hij in deze stad had aangekondigd en laten verspreiden dat hij zijn vis rechtstreeks aan het publiek zou gaan verkopen. Toen hij te La Rochelle aankwam stonden reeds tientallen kooplustigen aan de kaai te wachten, terwijl er naderhand immer meer bijkwamen. Het vaartuig had slechts één weegschaal aan boord en voor de bemanning was het dan ook een hele karwei om de wachtende kopers te kunnen voldoening geven. De reder-schipper kreeg er een kleine 120 B.F. het kg. Er volgden hierop natuurlijk heel wat commentaren vanwege de ingeschreven viskopers, waarvan er sommigen overwogen bij volgende officiële verkoopbeurten het vaartuig te boycotten. Sommigen namen een verweermaatregel door een verkoop in detail van tonijn aan 110 B.F. te gaan bekendmaken.

Men is nu benieuwd of de betrokken reder zijn verkoopspiraatijk zal doorzetten en een rel te riskeren ofwel of hij genoeg zal nemen met een les die hij de viskopers heeft wens te geven.

KAART DER VLAAMSE BANKEN

Deze zijn opnieuw verkrijgbaar in de drukkerij van « Het Visserijblad », H. Baelskaai 30, Oostende.

Voor een stel OVALE VISPLANKEN WEGENDE 180/200 KG.

WENDE MEN ZICH TOT

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

OF

HAND IN HAND

TIJDOKSTRAAT, ZEEBRUGGE

(8194V)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Maandag was het nog eens zoals het elke week zou moeten zijn. De Oostendse vismijn lag helemaal vol vis en in de haringhalle werden nog eens zeven andere beurten verkocht. In deze periode van het jaar zou het elke week zo moeten zijn. Vrijdag reeds hadden een zestal schepen hun vangst verkocht. Dat zes schepen op één vrijdag verwerkt kunnen worden hebben de gemoteerde prijzen bewezen. In veel gevallen lagen de guldrijzen vrijdag zelfs hoger dan maandag. Vooral op het einde van de markt waren de gullen goedkoper. Al met al was het echter een ferme week met kloeke prijzen en opbrengsten die in het oog sprongen. Vooral die van de O.81 en de O.123 maakten ophef. Voor de IJslander van reder Pintelon en schipper Anseeuw werd het 3 miljoen 117.429 F, voor de O.123 werd het eveneens een nieuw topresultaat : 865.597 F. De meest gebrachte soorten tijdens de afgelopen week waren gul, koolvis, rode zeebaars, leng, haai en wijting. Die laatste soort toch wel in mindere mate, vooral wat grote sortering betreft. Die zakte toch in prijs van 44 naar

36 F. IJslandvis werd zeer goed verkocht niettegenstaande de aanvoer dit keer toch zowat 3800 bennen bevatte. Een 1000 bennen rode zeebaars ging weg aan prijzen tussen 32 en 37 F, koolvis kreeg bijna bestendig rond de 30 en ging in hoofdzaak weg naar de uitvoer. Blauwe leng noteerde rond de 35 F, witte leng kreeg 25 F. Heilbot noteerde opnieuw tussen 138 en 195 F en is dus de tarbot van IJsland. Die tarbot zelf kreeg trouwens ook prijzen die niet van de poes waren en schommelden tussen 130 en 270 F. Grote griet steeg tot 160 F en voor staartvis liep de prijs op tot 200 F. Ook zonnevis, rode knorhaan, rode poon en roggen gingen zeer duur van de hand zodat uiteindelijk zowat alle schepen tot flinke opbrengsten konden komen. Ook de nieuwe Oostendse eenheid, de O.518 welke met een vangst van het Kanaal een opbrengst van 807.573 F bereikte.

De spanvissers brachten het er nog betrekkelijk goed af, rekening houdend met het niet altijd erg gunstige weer en de toch al erg gekorte dagen. Het werden opbrengsten die tussen 925.000 en 1 milj. 117.000 F lagen wat in deze periode van het jaar nog als goed mag aangezien worden. Tong is tijdens de voorbije week zeer duur geweest, vooral de lappen worden steeds duurder en stegen nu al tot 272 F het kg. Grote tong, driekwartsortering en bloktong bleven eveneens boven de 200 F terwijl voor-kleine tong rond de 170 F kreeg. Kleine tong schommelde tussen 130 en 145 F en slips kregen 102 F tot 110 F.

De gul is goed verkocht geworden tijdens de voorbije week met toch wel dalende prijzen van vrijdag naar woensdagmarkt. Kabeljauw blijft zeer duur met prijzen oplopend boven de 80 F. Grote steenschol steeg eveneens een eind boven de 100 F. midden-sortering kreeg rond de 85 F, de kleine soort moet het steeds met veel minder stellen.

VASTE PRIJS VOOR GARNAAL

De garniaalprijs lag tijdens de voorbije week weer vast, tussen 70 en 90 F. Meestal echter tussen 75 en 85 F, een flinke prijs dus rekening houdend met de grotere vangsten. Door de O.110 werd maandag trouwens een vangst van bijna 600 kg in de afslag gebracht, het schip bereikte dan ook ruim 45.000 F. Het kan tellen !

NIEUWPOORT

DONDERDAG 21 SEPTEMBER

N.710 187.635
N.788 17.210
N.1 19.728

Voor de donderdag stonden er twee kustvissers op de markt, en N.710 als Westvisser. Alles samen slechts 5.450 kg vis of een 100 bennen vis, met 150 kg tongen inbegrepen. Er was heel wat belangstelling vanwege winkeliers, zodat de rare vis, platvis, en enkele kopen kabeljauw heel goed verkocht werden (kabeljauw 4600 F). De gulsoorten van 2500 F tot 1900 F de benne. Voor-kleine kregen 1450 F. Mini-gulletjes 1200 F. Grote wijting 1900 F en voor de kleine werd gemiddeld aan 1400 F. Samen met kleine hoeveelheden roggen, rode soldaten en wat tongsscharren, kreeg de N.710 een mooi cijfertje, alles samengeeld.

VRIJDAG 22 SEPTEMBER

N.738 262.346
N.788 13.388
N.1 16.498

Een vaartuig van de West en twee kleine vangstjes van de kustvisserij, alles samen 7.400 kg of 1500 bentjes, waarvan 110 bennen gullesoorten waren. Dat de gulsoorten nogmaals duur verkocht werden laat geen twijfel en zelfs een paar bennen kabeljauw kregen zo maar 100 F de kg. De gullen volgens sortering van 3680 à 1800 F de benne. De voor-kleine 1700 en voor de minis werd 1270 F gegeven. Dit vaartuig had ook één tarbot geknapt, een visje van 10 kg waarvoor 313 F de kg werd gegeven. Koningsvis was ook zijn naam waardig en per 25 kg werd geroepen aan 2050 F. Zonnevis kwam aan 160 F de kg. Grote wijting 2300, en voor een zestal bennen kleine wijting was er weinig belangstelling en de prijs zakte tot 700 F de benne. Tongsscharren voor de drie soorten : grote 100 F, middenslag 62 F en voor de kleine werd 30 F gegeven. De tongen van de kustvisserij van 180 à 260 F. De kleine tongen 153 F. Het moet niet altijd een Goede Vrijdag zijn om hoge prijzen te krijgen. Eindcijfer 292.227 F.

MAANDAG 25 SEPTEMBER

N.761 163.949
N.579 442.208
Z.16 453.634
N597 190.767

Vier vaartuigen die samen 33.750 kg vis losten met inbegrip van

1300 kg tongen. De Z.16 had heel wat rare vis zodat de winkeliers, net als de groothandel, hun gedacht konden uitwerken op tarbot, grieten, staarten, rode soldaten, robaard, enz. Zelfs een buitenkans voor de kopers van St Jacobschelpen, want een partij van 40 bennen werd aangeboden, die kregen ook 2000 F. de benne van 100 stuks. De andere vangsten waren gullen, met de gekende andere soorten bij, zoals tongsschar en wat platvis. De N.579 zorgde voor een mooie partij roggen, zelfs enkele bennen keelroggen en een 120 bennen speerhaaien. Dus er waren vangsten van verschillende visgronden en keus in overvloed.

Tarbot kreeg volgens grootte van 200 tot 310 F de kg. Grieten van 90 F à 150 F de kg. Staart van 150 à 190 F. De tongen werden verkocht aan 223 tot 250 F voor de vier grootste soorten. De 5e 184 F en voor de kleine werd 128 à 136 F gegeven. Kabeljauw kreeg 5000 F de benne. De gullen van 2300 tot 1650 F voor de voor-kleine. Platvis 1800 à 2000 F. Drielingen van 1200 à 1600 en kleine platjes 890 F de benne. Grote wijting 2000 F, kleine 880 F. Rogsoorten : keels en ruige rog 55 F of 2750 F de benne. Tiltten 2100 F. De speerhaaien werden verkocht aan 1100 F de benne. Zeehonden van 950 tot 1350 F. Rode soldaten en robaard werden gekocht aan ongeveer 43 à 34 F de kg. Dus, zols altijd, bepaalde soorten heel duur en andere zoals vandaag de roggen, iets in mindere prijs dan verleden week, zonder dat er mag geklaagd worden. Het eindcijfer was dan weer boven het miljoen af : 1.334.558 F.

WOENSDAG 27 SEPTEMBER

Z.512 281.457 N.710 85.300
N.723 264.324 N.788 19.030
N1 11.854

De woensdag 3 vangsten en twee kleine kustvissers losten 16.000 kg vis, met inbegrip van 600 kg tongen. De tongen kregen de volgende prijzen : de grootste 263, de 2e 245, de 3e 230, de 4e 219, de 5e 167, en voor de kleine van 135 en van de kust tot 148 F. Tarbot kreeg 304 F. Staarten, zonnevis, koningsvis waren terug dure beestjes. Weinig kabeljauw, die dan ook 4500 F de benne kregen. De gulsoorten van 4000 à 1670 F. De voor-kleine van 1360 tot zelfs 1700 F. de benne. Grote wijting van 1800 à 1900 F. De kleine wijting volgens kwaliteit van 730 à 1270 F. Tongsscharren voor de drie soorten : grote 80 F, middenslag 60 en kleine 29 F. Platvis 1750, drielingen 1800 F. Rode soldaten : gemengd 2680 F. Verder waren er rogsoorten, maar in beperkte mate en die ging weg aan 45 tot 65 F. de kg. Dit voor de woensdagmarkt met 'n eindcijfers van 661.965 fr.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 29 SEPTEMBER 1978

MONKEY BANK : O.35 (260 m., t.t.z. 150 gul, 40 schelvis en totten, 30 haai, 40 varia).

NOORD : N.41 (400 m., t.t.z. 120 gul, 25 wijting, 30 rog, 200 haai, 25 grondvis).

O.306 (170 m.).

WEST : Z.72 (120 m., 200 tong, 45 gul, 75 platvis).

MAANDAG 2 OKTOBER 1978

IJSLAND : O.202 (1.270 m., t.t.z. 75 kab.-gul, 650 kools, 280 leng, 250 bonen, 15 varia, 10 heilbot en staart).

MONKEY BANK : Z.62, O.232.

NOORDZEE : O.369/O.141.

WEST : N.40, O.279, Z.34, N.736, N.719.

NOORD : O.134, O.309, O.229, O.118, N.708.

DINSDAG 3 OKTOBER 1978

NOORD : N.709, O.114, N.706.

WOENSDAG 4 OKTOBER 1976

NOORD : O.275-O.285 (vermoedelijk).

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	25-9-1978		
Schelvis grote	50,40-63,80		
Schelvis midden	42,20-48,—		
Schelvis klein	24,—,—		
Kabeljauw	72,90-75,40		
Gul	28,—59,40		
Wijting			
Schaat			
Zeebaars	65,60-67,80		
Leng	28,40-33,80		
Schartong	25,40-37,80		
Heilbot	11,40-40,—		
Koolvis	149 -196		
Hondstong	19,—30,20		
Zeeewolf			
Staart			

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	25-9-1978	26-9-1978	27-9-1978
Lappen	243 -255		
Grote	227 -235		
3/4	202 -216		
Blok	162 -192		
Voor-kleine	129 -140		
Kleine			

Zeebrugge

	271 -279	277 -280	283 -295
Grote	236 -238	241 -244	
Blok	232 -235	220 -226	232 -236
Fruit	189 -194	176 -189	188 -205
Schone kleine	140 -142	130 -148	161 -168
Kleine	104 -121	113 -116	130 -132
Tout petit	104 -108	108 -110	114 -127
Slips			

Nieuwpoort

	249 —,—	263 —,—
Tong I	230 -246	245 —,—
Tong II	240 —,—	230 —,—
Tong III	226 —,—	219 —,—
Tong IV	184 —,—	164 —,—
Tong V	136 —,—	140 —,—
Kleine		

PLADIJS

Oostende

	25-9-1978	26-9-1978	27-9-1978
Grote	30,—42,70		
Grote iek	30,—36,40		
Kleine iek		35,60,—	
Derde slag	29,60-38,—	30,—33,—	35,—40,—
Platjes	19,—28,40	22,—,—	24,—31,40

Zeebrugge

	34,—42,—	38,—41,—	36,—41,—
I	32,—38,—	36,—38,—	32,—34,—
II	32,—34,—	30,—34,—	30,—32,—
III	25,—27,—	25,—27,—	26,—28,—
IV			
V			

Nieuwpoort

	40,—,—	35,—,—
Moelen	30,—,—	36,—,—
Grote pladijs	18,—,—	25,—,—
Platjes		
Drielingen		

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

22-9	6		3.654.427			
25-9	16		13.529.154			
26-9	2		1.230.322			
27-9	1		455.796			
-	25		18.869.699			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

21-9	8	1.569	121.961	73,—	84,—
22-9	8	1.484	107.782	67,—	80,—
23-9	7	878	73.648	69,—	92,—
25-9	5	642	63.408	80,—	108,—
26-9	9	1.868	143.248	68,—	81,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

21-9	3	5.455	224.573		
22-9	3	7.399	292.227		
25-9	4	33.758	1.334.558		
27-9	5	16.363	661.965		

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

21-9	2	187	15.967	80,—	87,—
26-9	2	306	21.972	67,—	79,—

ZEEBRUGGE

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

DONDERDAG 21 SEPTEMBER

Z.42 W	13 1000	220	729.245
Z.564 W	12 900	60	538.230
Z.510 W	9 1000	35	404.010
Z.481 Ku	2 300	10	86.946
			1.758.431

VRIJDAG 22 SEPTEMBER

Z.505 W	8 400	25	187.980
Z.405 W	12 2200	110	589.930
Z.331 W	12 2500	125	592.810
Z.321 W	9 800	50	377.070
Z.12 W	8 400	25	179.460
			1.927.250

MAANDAG 25 SEPTEMBER

Z.570 Ku	2 300	15	107.180
Z.465 Ku	11 900	60	407.030
Z.196 N	10 600	340	1.026.730
Z.484 N	12 200	330	676.640
Z.69 W	11 —	150	371.720
Z.573 Kr	12 —	170	632.930
Z.189 N	12 300	270	735.310
			3.955.540

DINSDAG 26 SEPTEMBER

Z.576 W	12 1800	140	690.650
Z.569 Kr	9 —	130	605.280
Z.431 N	11 250	270	556.620
Z.596 N	10 200	320	701.540
Z.324 N	11 400	270	674.580
Z.580 Ku	7 900	50	251.090
			3.479.760

WOENSDAG 27 SEPTEMBER

Z.582 Kr	9 —	110	350.280
Z.533 Kr	9 —	55	235.070
O.315 N	11 100	400	712.660
Z.402 Kr	9 —	75	322.300
Z.584 N	11 500	260	710.150
Z.578 Ku	8 600	70	261.400
Z.481 Ku	1 —	—	26.360
GUL			
Z.468-601	2 —	12	36.120
			2.654.540

OOSTENDE

VRIJDAG 22 SEPTEMBER

MONKEY BANK			
N.706	14 225	—	381.860
O.128	12 225	—	348.562

NOORD

O.275	13 500	—	692.424
O.285	11 475	—	722.620
O.206	12 420	—	667.508
N.752	11 550	—	746.818

MAANDAG 25 SEPTEMBER

IJSLAND

O.334	8 1000	—	1.823.312
O.236	18 850	—	1.471.203
O.81	18 1850	—	3.117.429

NOORDZEE

O.127-O.303	12 700	—	925.680
Z.209-Z.509	12 800	—	1.117.510

NOORD

O.243	12 475	—	706.585
O.26	13 290	—	472.780
O.3	13 460	—	652.345

MONKEY BANK

O.274	14 275	—	462.521
O.135	14 335	—	570.029

KANAAL

O.518	18 250	2340	807.573
-------	--------	------	---------

WEST

O.66	10 250	—	606.061
Z.183	6 65	580	236.588
Z.502	14 70	2040	462.521

DINSDAG 26 SEPTEMBER

WEST

O.123	10 590	—	865.597
N.45	9 220	—	300.430

WOENSDAG 27 SEPTEMBER

WEST

Z.38	9 280	—	449.476
------	-------	---	---------

VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	25-9-1978	26-9-1978	26-9-1978	26-9-1978	26-9-1978	27-9-1978	27-9-1978	27-9-1978	25-9-1978	27-9-1978	27-9-1978	27-9-1978	27-9-1978	
Tarbot : groot (123)	220 -275	289 -314		305 -307			298 -304		300 —,—			304 —,—		
middel (123)	183 -210	200 -234		213 -230			187 -208		261 —,—			200 —,—		
klein (123)	125 -163	120 -134		159 -181			110 -145		150 —,—			150 —,—		
Griet : groot (123)	140 -163	154 -168		145 -153			135 -145		100 -150			135 —,—		
middel (123)	120 -131	130 -138		123 -139			110 -125							
klein (123)	75 -101	92 -104		104 -109			100 -108							
Schelvis : groot	39 -50,40													
middel	23 -32,60													
klein	27 -34,—													
Heek : groot	110 -125													
middel	75 -88,—													
klein	62 -83,—													
Lom														
Leng	32 -38,—													
Rog (I)	27,20-63,—		36 -57,80		42 -56,80				57 —,—		52 —,—			
Keilrog (123)	59,30-69,—								60 —,—					
Rog (23)		54 -64,—		52 —,—			58 -64,—							
Tilten (23)		48 -50,—		46 —,—			50 -54,—		42 —,—		40 —,—			
Scherpstaart (23)		52 -64,—		48 -52,—			58 -60,—		46 —,—		50 —,—			
Halve mans (23)		34 -42,—		34 -38,—			38 -42,—		38 —,—		40 —,—			
Teelt (2)		38 -40,—		34 -38,—			38 -40,—							
Katrog (2)		19 -24,—		22 -28,—			20 -24,—							
Kabeljauw	79 -92,—	84 -97,—	76 -79,80	45 —,—			74 -80,—		100 —,—		90 —,—			
Gul (groot)	21,80-76,—	58 -70,—	24 -68,20	76 -80,—	24 -52,60		70 -75,—		32 -80,—		34 -80,—			
Gul (middel)		34 -38,—		40 -46,—			30 -40,—							
Gul (klein)		32 -34,—		30 -34,—			30 -34,—							
Hozemondhamme	101 -197													
Wijting : groot	13,80-40,20	35 -42,—	16 -34,40	36 -42,—	23 -33,40		32 -38,—		40 —,—		38 —,—			
klein		18 -20,—		14 -18,—			14 -16,—		18 —,—		15 -26,—			
Schar	16,50-25,40	14 -20,—	18 -25,60	18 —,—	17 -24,—		18 -22,—		24 —,—		20 -32,—			
Steenschol	19,40-106	62 -70,—	26 -103,4	69 -70,—	25,20-83,—		68 -80,—							
Zeehaai	13,80-28,20	30 -32,—	17 -23,20		14 -18,60		37 -39,—		22 —,—		12 —,—			
Hondshaai	9,20-10,80													
Doornhaai														
Pieterman														
Makreel														
Horsmakreel														
Zeekeeft														
Schaat														
Zeebaars (klipvis)														
Kongeraal														
Schartong	31 -65,40													
Volle haring														
IJle haring														
Haringshaai														
Steenholk	17 -21,—													
Heilbot														
Koolvis														
Zeewolf														
Pollak	57,80 —,—													
Zonnevis	27,80-52,—													
Koningsvis	145 -187													
Vlaswijting														
Zeeduivel		92 -204		135 -195			95 -205							
Schotse schol														
Zeehond		18 -21,—		23 -35,—					24 —,—		25 —,—			
Bot														
Rode Poon (robaard)														
Grauwe Poon (knorh.)	44 —,—								45 —,—		45 —,—			
Rode Knorhaan	21 -24,—		6,80- 8,—		12 —,—				12 —,—		14 —,—			
Posten	24 -62,—		55,40 —,—											
Langoesten (midden)														
(klein)														

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 20 september werd aangevoerd : 1.110 kg. tong; 15 kisten tarbot en griet; 53 kisten kabeljauw; 53 kisten wijting; 213 kisten schol; 42 kisten schar; 40 kisten makreel en 38 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. :
grote tong 19,07-18,06; kleinniddel tong 15,49-14,97; tong één 11,09-9,80; tong twee 8,35-7,68.

Per 40 kg. : tarbot 478-262; griet 351-244; kabeljauw drie 194-176; kabeljauw vier 156-132; kabeljauw vijf 160-84; schol twee 140; schol drie 134-100; schol vier 92-74; wijting drie 94-76; schar 96-72; makreel één 46; makreel twee 45-21,60; makreel drie 29-20; rode poot drie 122-70; bot 44; horsmakreel 40; steenbolk 65.

De besommingen waren : UK.17 f 8.700; UK.48 f 7.750; UK.78 f 1.330; VD.19 f 15.050.

Aan de donderdagmarkt van 21 september werd aangevoerd : 3.385 kg. tong; 25 kisten tarbot en griet; 212 kisten kabeljauw; 149 kisten wijting; 159 kisten schol; 31 kisten schar; 24 kisten makreel en 65 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per stuk :
tonijn 632.

Per kg. : tarbot 23,69-21,23; grote tong 23,82-23,22; grootmiddel tong 18,70-18,09; kleinniddel tong 14,79-14,58; tong één 10,38-9,24; tong twee 8,29-7,54.

Per 40 kg. : tarbot 554-223; griet 443-228; kabeljauw drie 190-160; kabeljauw vier 140-124; kabeljauw vijf 132-80; schol één 140; schol twee 142-126; schol drie 142-92; schol vier 92-76; wijting 90-72; schar 76-43; makreel twee 40-21,60; steenbolk 78-38; bot 45-39; rode poot één en twee 200; rode poot drie 96-57.

Aan de vrijdagmarkt van 22 september werd aangevoerd 9.300 kg. tong; 86 kisten tarbot en griet; 691 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 406 kisten wijting; 701 kisten schol; 162 kisten schar; 197 kisten makreel en 108 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. :
tarbot 23-65-21,42; grote tong 24,40-23,51; grootmiddel tong 17,63-16,25; kleinniddel tong 17,63-16,25; kleinniddel tong 13,50-12,48; tong één 9,49-9,24; tong twee 7,63-7,31.

Per 40 kg. steenbolk 40-24; haai 17; krab 49-40; tarbot 628-211; griet 440-205; kabeljauw twee 262-212; kabeljauw drie 180-130; kabeljauw vier 152-118; kabeljauw vijf 124-74; schelvis vier 100; schol één 128-108; schol twee 120-106; schol drie 102-80; schol vier 79-59; wijting drie 98-67; makreel één 50; makreel twee 40-21,60; makreel drie 19,40-19,20; makreel vier 19; schar 57,28; tongschar 223-133; harders 172-150; bot 40-28; rode poot twee 156-70; rode poot drie 98-52; horsmakreel 46-23.

De besommingen waren : KW.145 f 22.000; KW.185 f 20.100; KW.17

f 9.710; UK.18 f 9.800; UK.48 f 10.000; UK.78 f 2.600; UK.234 f 1.200; UK.235 f 15.800; VD.18 f 5.900; VD.19 f 6.500; verder kotters uit Goedereede f 61.000; 6 Texelaars met totaal 100.000.

Aan de maandagmarkt van 25 september werd aangevoerd : 8.280 kg. tong; 269 kisten tarbot en griet; 1383 kisten kabeljauw; 178 kisten schelvis; 1321 kisten wijting; 1275 kisten schol; 123 kisten schar; 106 kisten makreel en 165 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. :
zalm 21,00; tarbot 20,00-17,98; grote tong 24,16-22,48; grootmiddel tong 17,12-16,53; kleinniddel tong 12,54-11,66; tong één 9,2-8,73; tong twee 7,36-7,13.

Per 40 kg. : hake 230-162; makreel één 36; makreel twee 26-21,90 makreel drie 19,20; haai 118-70; krab 38-34; rode poot twee 96; steenbolk 38; tarbot 648-211; griet 430-241; kabeljauw één 332-242; kabeljauw twee 302-194; kabeljauw drie 162-130; kabeljauw vier 152-114; kabeljauw vijf 120-69; schelvis één 162-140; schelvis twee 144-134; schelvis drie 130-102; schelvis vier 102-71; schol één 122-118; schol twee 122-114; schol drie 104-86; schol vier 88-75; wijting drie 82-42; schar 72-45; tongschar 250-123; hammen met kop 176-86.

De besommingen waren : KW.4 f 14.700; KW.11 f 21.500; KW.24 f 17.500; KW.29 f 34.500; KW.45 f 24.500; KW.88 f 13.200; KW.113 f 7.800; KW.117 f 16.500; KW.137 f 5.000; KW.149 f 22.100; KW.152 f 12.500; KW.167 f 35.400; KW.173 f 18.900; KW.189 f 17.300; KW.194 f 31.000; KW.214 f 2.400; KW.221 f 19.500; KW.226 f 6.700; SCH.256 f 4.900; WR.32 f 22.400; IJM.44 f 49.400; IJM.115 62.000; IJM.154 f 26.090; IJM.207 f 24.800; IJM.209 f 22.900; IJM.211 20.600.

Aan de dinsdagmarkt van 26 september werd aangevoerd : 675 kg. tong; 2 kisten tarbot en griet; 27 kisten kabeljauw; 1259 kisten koolvis; 7 kisten schelvis; 54 kisten wijting; 129 kisten schol; 26 kisten schar; 17 kisten makreel en 43 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. :
tarbot 18,57; grote tong 23,98-23,68; grootmiddel tong 16,67-16,00; kleinniddel tong 13,08-11,07; tong één 9,93-8,74; tong twee 7,66-7,39.

Per 40 kg. : schar 92-70; tong-schar 168; kleine kreeft 160; bot 45-40; horsmakreel 43-38; rode poot twee 90; harders 1821-22; leng 111-108; hammen met kop 14; tarbot 597-209; griet 372-205; kabeljauw twee 304; kabeljauw drie 148-140; kabeljauw vier 130-120; kabeljauw vijf 100-76; koolvis één 108; koolvis twee 111-101; koolvis drie 124-106; koolvis vier 90-78; blanke koolvis 144; schelvis één 142 schelvis twee 100; schelvis drie en vier 90; schol één 122-120; schol twee 124; schol drie 130-104; schol vier 96-74; wijting drie 76-70; makreel twee 65-23; makreel drie 35-28.

De besommingen waren : KW.43 f 110.400; VD.18 f 3.700; VD.19 f 6.900; verder één Deens vaartuig de VE.244 f 17.700.

NEDERLANDSE TREILERS PRESENTEREN REKENING AAN IERSE REGERING

De rekening die de Nederlanders, voor hun onwetmatige opbrenging naar de haven van Cork, aan de Ierse regering aanbieden, is nogal fel gekruid. Als we deze cijfers ontleden, dan moeten deze ons overtuigen dat het zeker niet slecht gaat in de Nederlandse visserij.

Zoals men weet, werden de Nederlanders in april 1977, wegens overtreding van, door Ierland nationaal uitgevaardigde beperkingsmaatregelen, naar Cork opgeleid waar zij 5½ dagen bleven vooraleer terug te kunnen vertrekken. Het waren treilers van meer dan 33 meter lengte en/of 1100 PK die, volgens een eenzijdig Iers beperkingsreglement, zogezegd om de visstand te beschermen, van de haringvisserij uitgesloten werden. Dit reglement werd als niet-diskriminerend door de Ierse regering voorgesteld, maar juist als diskriminerend door Nederland voor het Hof van Justitie te Luxemburg gebracht. Het is inderdaad zo, dat Ierland zelf praktisch geen vaartuigen heeft van dergelijke afmeting, noch van dergelijke motor voorzien, zodat men, van uit die hoek gezien, toch kon besluiten dat Ierland slechts de buitenlanders alleen heeft willen treffen. Dit was trouwens ook de mening van het Hof van Luxemburg dat besliste dat de reders recht op terugbetaling hadden van de door hen gemaakte kosten en dat de rechtbank van Cork deze moest bepalen!

Deze procedure is voor het ogenblik hangend voor de rechtbank voor de tien Nederlandse vaartuigen. Er worden volgende bedragen geëist door de raadsman van de reders : 31.500 B.fr. voor havenrechten, 78.750 B.fr. voor de reiskosten voor 3 reders die naar Cork overvlogen voor de toenmalige zitting van het gerecht, 394.000 B.fr. bankwaarborgen, 4,3 miljoen lonen van de bemanningsleden, 6,2 miljoen B.fr. voor het opliggen der schepen, dat wil zeggen voor economisch verlies en 380 duizend B.fr. voor advocatenkosten, zonder het ereloon.

Volgens de advocaat van tegenpartij de Ierse Staat, was deze rekening fel gepeperd. Ondervraagd

over de 4,3 miljoen B.fr. voor lonen van de bemanningsleden der vaartuigen, verklaarde een Nederlandse reder, de heer Cor Vrolijk, dat de bemanningsleden een jaarwedde konden halen tot over de 900 duizend B.fr. en dat deze bemanning is moeten doorbetaald worden binst het verplicht opliggen te Cork. Het is hieraan dat wij ontleeden dat het deze bepaalde redereien niet te slecht moet gaan als ze dergelijke lonen uitbetalen of kunnen uitbetalen, voor maximum 250 zeedagen. Hier kwam men dan in een eerder juridisch konflikt met de advocaat van de Staat die trachtte aan te tonen dat de uitspraak van het Hof van Luxemburg het alleen had over de kosten van opbrenging en dat de lonen van de bemanningsleden hier niets mede te zien hebben. In elk geval worden door de Ierse Staat de vorderingen verworpen voor de bankwaarborg, de lonen voor de bemanning en het economisch verlies, bedragen respectievelijk ter hoogte van 394 duizend, 4,3 miljoen en 6,2 miljoen B.fr. Verder verzocht de verdediger van de Ierse Staat, om nadere beschrijving van de kosten van de Ierse raadsman van de Nederlandse reders. Het gaat hier over reis- en verblijfs- en gerechtskosten voor het eerste proces in Cork, voor de gehoorzitting in Luxemburg en nu terug voor de nieuwe verschijning te Cork.

Voor de rechter geen gemakkelijke karwei om hierin klaar te scheppen en tot een juiste dosering van kosten en andere te komen. Hij stelde dan ook de uitspraak uit en verzocht beide partijen ondertussen samen te komen om tot een aanvaardbaar vergelijk te komen.

VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN

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.

REDERS en
VISSERS,
voor uw
SOCIALE LASTEN
en **BOEKHOUDING**
wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80 11 01

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en depothouder voor de Visserij:

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varosseau en Vettewinkel)

(7772V)

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor Inlichtingen en formallieten:

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

tel. (050) 54 41 17 - 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

(7778V)

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK



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

Drukkerij P.V.B.A.
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”

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

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

Het gamma omvat volgende mappen:

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

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

B. VISSERIJMAPPEN à 300 F. (B.T.W. Inbegrepen)

KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE
NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 50 F. portkosten.

Bij S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27 OOSTENDE

NIEUWE AANKOMST VAN
DE BESTE KWALITEIT

Shäckels

5/8 VIERKANTE KOP

VANAF DUIZEND STUKS:

21 F PER STUK



16 824

$$\begin{array}{r} 1682 \\ 450 \\ \hline 7532 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 600 \\ 150 \\ \hline 750 \end{array}$$

HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAL, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 192.29



■ 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.

■