

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

J. Kerbauck

het visserij blad



VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPING DER VISNIJVERHEDEN



VRIJDAG 20 OKTOBER 1978 — PRIJS 40 FR. — Nr. 38 — 45e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

J

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 formalltelten:

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

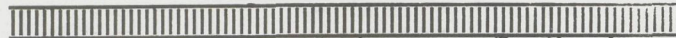
ZEEBRUGGE

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

— volledig en deskundig advies en bijstand —

(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. 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.

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

het visserijblad

Vrijdag 20 oktober 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

De zandwinning voor de Belgische Kust en de vervuiling van de Noordzee... of worden onze ministers door hun diensten verkeerd en onvolledig ingelicht ?

We hebben in ons vorig nummer gemeld dat de vervuiling van de Noordzee, de zandwinning, het vissen binnen de 12 mijlszone, de controle op afgedankte vissersvaartuigen waarvan het nummer uitgevaagd is, terwijl men vist met ondermaatse netten en kinders van 14 jaar meeneemt, een ongecontroleerde toestand is welke, wat men er te Brussel aan de volksvertegenwoordigers en senatoren ook over wijs make, onaanvaardbaar is.

DE BEVUILING VAN DE NOORDZEE

We gaven in ons vorig nummer de vraag van senator Van In weer aan de Minister van Verkeer gericht en zijn antwoord maakten we ook bekend. We hebben dit antwoord aan de hand van feiten en de werkelijkheid onderzocht omdat we niet kunnen aanvaarden, dat de vertegenwoordigers van het volk en ook Jan Publiek, op die wijze door de betrokken diensten in het ootje genomen worden.

Het is immers de minister niet die het antwoord opstelt, maar wel zijn administratie. En die Minister, tot bewijs van het tegenovergestelde, gelooft of volgt zijn administratie.

Maar Brussel is nog altijd ver van de Kust gelegen, zodat de diensten daar onkundig of onwetend zijn van wat de werkelijkheid ons dagelijks biedt ofwel gewild de minister verkeerd voorgelicht wordt om de vele eigen tekortkomingen of invloedrijke personen te dekken. Het zou daarom niet slecht zijn, moesten senatoren en volksvertegenwoordigers zich aan de kust zelf beter behoorlijk voorlichten, zowel bij de plaatselijke administraties of bij de mensen uit het vak, die rechtstreeks betrokken zijn bij de zaak, vooraleer vragen te stellen.

Wat nu de vervuiling van de Noordzee betreft, en na lezing van het antwoord van Minister Chabert, hebben we gemeld hierop te zullen terugkomen.

We moeten hier formeel melden dat de vertegenwoordigers van de visserij bij de uitzending van de T.V. op 31 augustus 1978 in «Panorama» geen onwaarheden verkondigd hebben en zelfs over bepaalde zaken nog onwetend waren of niet ingelicht, al is het met dit te schrijven in ons vakblad, ook niet de bedoeling in de kijker te komen langs de T.V., Mijnheer de Minister, maar alleen als mensen van het vak, U te wijzen op de vele leemten welke dit antwoord inhoudt, met de nare gevolgen voor de visserij, de fauna enz. er aan verbonden.

PERSONEEL

Waar de minister antwoordt dat voor de zeevaartpolitie, tijdelijke hulp voorzien werd om de passencontrole van de passagiers te Oostende en Zeebrugge te controleren, moeten we hem tegenspreken.

Op 30 september werden 40 gekontrakteerden ontslagen en vanaf 1 oktober terug in dienst genomen als tewerkgestelde werklozen, wat de personeelskwestie van deze dienst niet oplost.

Er bestaat geen degelijk controlesysteem, want de Zeevaartpolitie beschikt over geen enkel schip en zelfs voor de in 1979 bestelde politieboot is geen personeel voorzien, opgeleid noch aangeworven.

Of denkt de Minister of liever zijn Brusselse diensten, dat men deze zo maar uit een groep werklozen zal kunnen nemen om die dienst straks te verzekeren ?

Dit vergt een ernstige opleiding.

Het scheepvaartverkeer in volle zee en in onze territoriale wateren wordt, voor zover mogelijk, en voor zover ze naar zee gaan, door het loodswezen geregeld. De Zeeijger ligt anders aan de kaai en heeft geen bewakingsrol. Daarvoor is alleen een politieofficier, dus waterschout bevoegd en geen loods.

Het kan gebeuren, dat flagrante inbreuken op onze Belgische wetgeving door middel van rapporten door loodsen aan de waterschouten worden overgemaakt.

Deze rapporten hebben geen rechtsgeldigheid en daarover worden voor zover mogelijk na onderzoek, met bekendnissen desgevallend een proces verbaal overgemaakt aan de Prokureur des Konings, zoals dit ondanks het geval was inzake zandwinning na klacht van de Visserij.

De gevaarlijkse ladingen waarover senator Van In spreekt bestaan uit :

1. Ontpofbare scheepsadingen;
2. Brandbare scheepsadingen;
3. Gasverwekkende scheepsadingen;
4. Radio actieve afvalstoffen.

Deze vallen onder de voorschriften kwa vervoer op zee, van de zeevaartinspectie. Dit vervoer is gereguleerd maar niet of slechts heel onvoldoende gecontroleerd, want de zeevaartinspectie beschikt niet over een technisch ingenieur in scheikunde, die daaromtrent controle kan houden.

Gevaarlijke goederen vervoerd langs de weg, zijn eveneens onderworpen aan een Europees verdrag, opgemaakt te Geneve op 30 september 1957, welke sedert 1 oktober 1978 voor wat de er in vermelde bijlagen A en B betreft, in werking getreden is. Dit verdrag verscheen onlangs in het Staatsblad van 30 september '78.

De allusie op gevaarlijke ladingen tijdens de uitzending in «Panorama» door sommigen gemaakt, was gezond en zeker niet misleidend, zoals de Brusselse diensten hun ministers hebben wijsgemaakt.

EN WELK IS WEL DE TAAK VAN DE ZEEVAARTPOLITIE?

De waterschouten zijn toch belast met het toezicht over de algemene politie van de zeewateren, onverminderd het optreden voor bepaalde doeleinden van bevoegde overheden. Zij zijn ook verder belast met alle handelingen van Openbaar belang, welke betrekking hebben op de zeevaart. Dit staat toch te lezen in een oude wet en in het Koninklijk Besluit van 29 sept. '29, welke we in de Zeemansalmanak nog hebben weergegeven.

En over welke middelen en personeel beschikken ze daar ten huidige dage voor ? Over niets, radikaal niets !

Logisch is het dus, dat ze in onze zeewateren in het belang van de veiligheid, de fauna, de visserij, de zeevaart, de smokkel, enz. alles opsporen wat in hun kraam past. En waarom zou de zeevaartpolitie dus technisch niet bevoegd zijn ? Hier hebben de diensten van het Zeewezen de minister zand in de ogen gestrooid.

Want we stellen de vraag waarom België in alle opzichten geen zeevaartpolitie zou moeten hebben, waarvoor het Bestuur van het Zeewezen belast met de inrichting en het Hoger Toezicht er van (zie Kon. Besl. van 19 september '29) zich zou moeten inspannen de beoogde doelen van toezicht en veiligheid te doen naleven.

EN DIT IS VAN OPENBAAR BELANG

Nu doet men te Brussel alleen aan afbraakpolitiek, maakt men de minister wijs, wat men wil en wordt daarmee niets opgelost. Integendeel, toen de Engelse toeristenboot «Aquamar» te Oostende veel nering en tering bracht, werd er kabaal gemaakt, maar werd dezelfde controle op de Townsendschepen door het waterschoutsambts aldaar, van hoger hand verboden. Terugkomend op het antwoord van de minister in alinea

(Vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

1, waarin vermeld staat dat in afwachting van een reorganisatie, tijdelijke hulp voorzien werd, stellen we de vraag : waar werd ze voorzien ? Wie heeft de minister dat wijs gemaakt ? En verder beleven we het «straffe» antwoord in alinea twee, dat voor de controle van de vervuiling, de zandwinnings, de 12 mijlszone, de uitbreiding van het kader van de zeevaartpolitie, niet nodig is daar een zeer degelijk controle systeem bestaat.

Zou de minister ons klaar en duidelijk willen uiteenzetten, welke controlesysteem, door wie uitgeoefend en waar ?

Of is het een loods welke men hier en daar aan boord neemt, zoals bij de zandwinning, die met een poosje vis uit het opgezogen zand te voorschijn gekomen, naar huis gaat die dit degelijk controlesysteem uitoefent ?

En op welke wijze worden de grote mazoutschepen naar buiten geloodst, dus door loodsen van de Staat, die eens buiten toch middel vinden om hun ruimen met zeewater te spoelen, terwijl die loodsen aan boord zijn, waardoor veel vuile olie op ons strand vooral langs de Oostkust, terecht komt, zonder dat die loodsen dit rapporteren ?

Of worden die rapporten, zo zulks wel het geval is, eenvoudig genegeerd omdat ook hier een verbod geldt, zoals voor de controle van de passagiers van de Townsend ?

Het wachtwoord is hier : de beroepswijziging, welke schade dit ook berokkent en..... men zwijgt.

Waarom moet ook de Zeemacht nu en dan de haven verlaten om de olie op te sporen, die buiten onze drie mijlszone vastgesteld wordt om deze met zeer dure middelen te vernietigen ? Moest er een behoorlijk en bestendig toezicht zijn, dan zouden die olievertuilers spoedig gesnapt zijn. En zou men ons het cijfer willen aanhalen wat de kosten zijn welke de Zeemacht daaraan reeds gehad heeft ?

En verder lezen we in dit antwoord van de minister :

«DE AANVRAGER VAN EEN VERGUNNING MOET EEN UITGEBREIDE VRAGENLIJST INVULLEN»

Dit noemen we een triestige grap. Want als de aanvrager dit invult, is het in elk geval onjuist en verzwijgt men wat moet verzwegen worden. Omtrent de kenmerken en eigenschappen, geeft men in grote trekken enkele stoffen op, om zand in de ogen te strooien. Het voornaamste is echter eerst een vergunning te bekomen en de rest wordt achteraf wel geregeld.

Hetzelfde geldt de toxiciteit. Het is een feit, dat de persistentie van het te lozen produkt niet controleerbaar is. De mogelijke wisselwerkingen in het water worden om een vergunning te bekomen op zijn voordeligst voorgesteld. En het is de eventuele loods aan boord niet, die daar iets van kent ?

Daarenboven berusten de kansen van bederf, enz..... niet op vaststellingen maar op gissingen en wat de verpakkingen van het gift betreft, wie zal controleren of deze vaten niet barsten, wat reeds gebeurd is.

En dan spreken we niet over de voorgestelde lozingsmethoden en de verdunning met de mogelijke gevolgen voor de recreatiegebieden, de zeefauna, enz.....

De aanvragers zullen hier wel melden dat er geen zijn. De minister antwoordt in punt 2 dat de bekomen antwoorden op een ganse reeks vragen aan de verscheidene bevoegde (?) diensten overgemaakt worden.

UW RAADGEVER IN VERZEKERINGEN

VERZEKERINGSKANTOOR MONTEYNE & VANMOERKERKE N.V.

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

- * Scheepsverzekeringen
- * Transport
- * Alle andere takken

(8188V)

Het personeel van de P.V.B.A. Drukkerij «Nieuwsblad van de Kust» en de N.V. «Publios» meldt U met diepe droefheid het overlijden van

DE HEER

Peter VANDENBERGHE

Geboren te Westende op 16 november 1950 en overleden te Oostende op 17 oktober 1978 tengevolge van een verkeersongeval.

De burgerlijke begrafenis zal om 11 u. plaats grijpen te Klemskerke op zaterdag 21 oktober 1978.

Bijeenkomst aan de rouwkamer van het H. Serruysziekenhuis, ingang Edith Cavellstraat te Oostende om 10u.30.

Vrienden en kennissen die bij vergetelheid geen bericht zouden ontvangen hebben, gelieven deze mededeling als dusdanig te willen aanzien.

Rouwadres :
Wilgenlaan 8,
8420 DE HAAN

H. Baelskaai 30,
8400 OOSTENDE

We zijn overtuigd dat onpartijdige diensten zullen antwoorden, dat ze niet bevoegd zijn om daarover een antwoord te geven.

Als dan, zoals in punt 3 van zijn antwoord staat, dat bij gunstig advies een lozingsvergunning wordt afgegeven, zouden we graag vernemen of in die vergunning wordt vermeld wat mag geloosd worden, wie zal controleren en hoe dit moet geschieden op zee en niet voorheen. En wie controleert de maximum hoeveelheid ? Wie controleert de verdunning bij lozing ? Het aan boord hebben en stipt bijhouden van een lozingsjournaal is zand in de ogen strooien, want hij die het invult staat toch in dienst van zijn werkgever. En welke controle kan achteraf de waarheid van deze verslagen achterhalen ? Zijn de bevoegde ambtenaren die stellen nemen onpartijdige beëdigde politieambtenaren ?

De maatregelen welke de minister in zijn antwoord opsomt, zijn gemaakt voor onbevoegden of naïeve mensen, maar niet voor hen, die weten hoe het er in werkelijkheid aan toe gaat.

En zou de minister ons tenslotte kunnen opsommen waaruit de samenwerking met de Zeemacht bestaat en welke uitstekende diensten ze al bewezen hebben ? Deze hebben immers geen enkele politiemacht noch in de 3 of 12 mijlszone, weten evenmin als een ander wat lozingsvergunningen inhouden, waar, wat, en in hoeverre lozigen mogen plaats grijpen.

Dan strooit men verder zand in de ogen wanneer men spreekt van een controle vooraf. Wie controleert de clandestiene lozingen ? Gaan deze ook vooraf met slecht ingevulde formulieren ? En als een minister of liever zijn diensten dan antwoordt :

«EEN EIGEN SYSTEMATISCHE BELGISCHE KONTROLE IN VOLLE ZEE HEEFT GEEN ZIN»

dan vragen we ons af of men geen lust heeft toezicht op die lozingen, op de zandwinnings, op het vissen binnen de 12 mijlszone, te houden en wie men hier eigenlijk voor den aap houdt.

Men heeft dus geen waterschoutspolitie nodig voor de veiligheid op zee en politionele bescherming daar uit te oefenen. De minister zwijgt in alle talen over de werkelijke noodzakelijkheid een politietoezicht te hebben op de sportvisserij, op de vele drugs welke er gesmokkeld worden, over de zandwinnings, over het niet in regel zijn van talrijke schepen, enz.....

Het al of niet nodig of nuttig zijn van dit, geldt dus niet.

Alles kan men waarschijnlijk toevertrouwen aan de ambtenaars te Brussel, aan de niet politioneel bevoegde loodsen en aan de militairen van de Zeemacht, die even zo goed als deze geen enkele bevoegdheid hebben, tenzij het over maken van rapporten aan waterschouten zo ze daar zin in hebben.

Het is reeds 40 jaar dat we de diensten van het Zeewezen kennen en beseffen dat zij de ministers voorlichten op een wijze, dat de belangen en bevoegdheden van de diensten, van de kust en hun afhankelijkheden voor hen bijzaak zijn. Men moet werkelijk durven, een minister zo'n antwoorden doen geven, wetende dat bevoegden, zich moeten afvragen of we dan allemaal naïeven zijn.

Over de zandwinnings hebben we het een volgende maal.

— P. Vandenberghe

HET VISSERSKRUIS TE ZEEBRUGGE

Het visserskruis kwam er vele jaren geleden, dank zij Burgemeester Vandamme.

Daarin werden jaarlijks de namen gegrift van de op zee verongelukte vissers en jaarlijks had ook een plechtigheid aan dit kruis plaats.

Sedert enkele jaren schijnt dit kruis en de overleden vissers volledig vergeten te zijn en is ook die omgeving volledig verwaarloosd.

Men hecht waarschijnlijk veel meer belang aan de grote trafieken en belangen van de haven, want de vissershaven blijft er verwaarloosd in zoverre, dat de vissersvloot er in een volledige wanorde moet liggen, de ene na de andere mekaar schade berokkent bij gebrek aan plaats.

Schepen Albert Claes van Brugge heeft na een bezoek aan de haven en het kruis, beslist niet alleen

de vroegere traditie in ere te herstellen, maar ook het kruis en de omgeving op te knappen.

Ook gaat zijn bekommering meer en meer naar de visserij, die toch voor de stad Brugge een belangrijk inkomen daarstelt en duizenden rechtstreeks en onrechtstreeks tewerk stelt, al valt dit alles buiten zijn bevoegdheid.

Hopen we nu maar dat men te Brugge meer belangstelling zal beginnen te hechten aan de vissershaven en zijn vloot. De vissershaven en de haven van Zeebrugge zijn groot geworden, dank zij zijn vroegere schepen en burgemeester Vandamme. Het huidige stadsbestuur kan met zijn bekwaamheid niet alleen die traditie terug te doen herleven, maar ook meer werkelijke aandacht besteden aan die visserij.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

In de Onderzoeksraad werd het probleem van de overtredingen tegen de trafierregels in het Kanaal grondig behandeld. Zoals men reeds weet, is sinds meer dan één jaar een nieuwe vaartregeling in voege gesteld in het Kanaal waarbij de schepen die naar het Noorden varen van deze die naar het Zuiden varen, gescheiden worden. Deze maatregel was absoluut noodzakelijk, enerzijds vanwege 't intens verkeer in het Nauw van Calés en anderzijds vanwege de smalle doorgang. Deze regeling geldt ook voor de vissersvaartuigen.

Tussen beide vaargeulen in is dan een smalle corridor waar men wel enigszins vrij is, maar voor vissersschepen is daar de manoeuvreerbaarheid te klein. De schepen die de trafiekrichtingen dienen te kruisen, moeten dit via de kortste weg doen, dat wil zeggen zowat loodrecht op de trafiekrichtingen. Dit is natuurlijk, zelfs voor de handelsvaartuigen niet altijd de kortste weg als zij ergens een bepaalde haven moeten aandoen. Het is echter aanvaardbaar dat er een reglement moet zijn en dat het reglement dient geëerbiedigd te worden.

Daarom ook wordt door de Franse en Britse walradarketen en door vliegtuigen en helikopters uit de lucht een streng toezicht gehouden en worden de overtreders gerapporteerd. Men kan ze zelfs opbrengen en boeten uitspreken. Ook de vissersvaartuigen worden in het oog gehouden en de overtredingen doorgeseid. De Onderzoeksraad had met 2 dergelijke overtredingen te doen. Rijkskommissaris Bentein wees er op dat de veiligheid van de vaart boven alles primeer, en dat dus onze vissers zich aan de reglementering dienen te onderwerpen. Hierbij komt nog dat België op dit gebied een reputatie te verdienen heeft om binnen kort niet als een ongedisciplineerd land naar voor te komen wat de visserij betreft.

EEN GANS GEBIED VOOR DE VISSERIJ VERLOREN

De reders in de zetelende Onderzoeksraad hebben een gematigder houding dan de Rijkskommissaris omdat zij zeer goed de mogelijkheden van de vissers aanvoelen. In hun traditionele visserij in het Kanaal, Sanddettebank en de West wordt het hen, door de trafiekregeling praktisch onmogelijk gemaakt nog verder de visserij uit te oefenen. De vissersvaartuigen moeten ook de reglementen volgen, maar gewoonlijk korren zij eerst een eind op en keren dan terug. Dit laatste mag nu niet meer. Wel mogen zij de scheepsrichtingen als vissende volgen. De manoeuvres bij het vissen en dan vooral bv. in geval van herneming van de haringvisserij, zijn niet meer uitvoerbaar als men de trafiekreglementering, zonder bepaalde afwijkingen, moet volgen. Men kan zelfs zeggen dat dit gebied verloren zal gaan voor de visserij. Meer bepaald voor de Belgische kustvisserij zijn dit goede visgronden en het uitvallen van deze visgronden zal dan ook bijzonder bij ons aangevoeld worden. Men zegt wel dat de soep nooit zo heet gegeten wordt als ze wordt uitgeschept, maar zeker is toch dat men geen afwijking op de trafiekreglementering zal bekomen voor de vissersvaartuigen. Vermits een oplossing slechts in die richting voorligt menen we niet dat men hierin zal slagen. Wanneer door de eventuele overtredingen, scheepsrampen of zware schaden ontstaan dan zal de visser altijd in het ongelijk gesteld worden. Ondertussen zullen de overtreders eveneens gekonfronteerd worden met het betalen van boetes.

We gaan wel akkoord dat dit 'n duidelijk probleem is voor onze vissers en dat het Zeewezen er toch liefst een studie aan besteed, om de nadelige gevolgen zoveel mogelijk op te vangen.

Schadegevallen in de zeevisserij

Tijdens de terugreis van de O.180 van de red. Van Lul, viel de motor plots uit. Bij nazicht werd vastgesteld dat de zuiger gebroken was en de zuigervoering gebarsten. De sleephulp werd ingeroepen van de Z.499 "Goudekercke" die ter hulp kwam via een afgevuurde rode pijl. Deze vuurpijl werd afgeschoten mits toestemming van de havenautoriteiten van Lands End. De sleep verliep verder normaal, tot Oostende.

Tengevolge van een tros in de schroef, moest de Z.430 „Margibel" opgesleept worden door de Z.500 "De Hoop".

De Z. 34 "Twilight" van de red. Coudekercke, had moeilijkheden met de keerkoppeling, doch kon de visserij verder bedrijven. Tijdens het verder beoefenen van de visserij sloegen ze vast aan een wrak waardoor de top van de bok afkraakte. De visserij werd gestopt en koers gezet naar de thuishaven Oostende.

Bij het afnemen van een transportwagentje, is dit wagentje uit evenwicht geraakt en op de linkervoet van de schipper Verleene, van de Z.34 gevallen, waardoor doktershulp diende ingeroepen.

De O.37 "Noordman" diende hulp in te roepen van de staatssleepboot "Zeemeeuw" daar de dich-

tingsring van de eerste cilinder doorgeslagen was. De sleep verliep normaal.

Toen de Z.69 "Isabelle" van Everaert R. van de kuisbank gelaten werd liet de startbatterij he, afweten, zodat 't vaartuig begon te zwalpen mede door de NW-lijke wind. De hulp werd ingeroepen van het loodswezen en met behulp van de redeboot, werd de Z.69 veilig gemaakt en was de herstelling onder-tussen uitgevoerd.

Na het beëindigen van de visserij ving de O.101 "Jenny" de terugreis aan, toen plots een hevige schok vastgesteld werd. Vermoed werd dat een stuk touw in de schroef stak. Op slow werd verder gegaan daar ze slechts op 1 mijl van de haven waren. Bij nazicht door een kikvorsman werd vastgesteld dat 1 blad van het schroef beschadigd was, vermoedelijk door het slaan op een zich onder water bevindend voorwerp.

De O.150 "De Volendam" van Verbiest L., diende op de slip geplaatst voor nazicht van schroef, daar gedurende de visserij het toerental van de motor verminderde. Dit was het gevolg van 'n vreemd voorwerp in de schroef.

De N.719 "Marlu" van Vercoutter Marcel, diende met kor in de schroef opgesleept te worden door de N.597 "Jupiter" van Vercoutter Gabriel. Deze laatste verliet onmiddellijk terug de haven voor zijn verdere visserij.

SLECHTS ACHT BLADZIJDEN

Door droeve omstandigheden gedwongen zien wij ons deze week verplicht slechts op acht bladzijden te verschijnen. Vanaf volgende week verschijnen wij weer op de normale twaalf bladzijden.

DE "DUFOR" GEEFT PLUIM AAN ONZE VISSERS

Van 24 augustus tot 29 september heeft de Hoogzeemijnveger M903 DUFOR een visserijwacht in de NOORD- en IERSE ZEE uitgevoerd. Het was de vierde inspectievaart van dit jaar waarbij gemeerd werd te VLISSINGEN en BERGEN. Voor anker ging men ondermeer ter hoogte van de GROTE BANK, de NORTH FALLS, de LOWESTOFT en de INDEFATIGABLE BANK.

Tijdens de kruisvaart werden 50 van de één en regentig ontmoete vissersvaartuigen bezocht. Van de medische bijstand, die de Zeemacht graag aan de visserij verleent, hebben de Z.431 JUDITH, de O.249 MARIE-PAUL, de O.275 PRO VOLLENTE, de Z.492 ESPADA en de Z.321 AURODA gebruik gemaakt

Gelukkig betrof het hier geen ernstige verwondingen. Vier vissersvaartuigen hebben technische bijstand gevraagd. Drie daarvan hadden transmissiemoeilijkheden en aan boord van het vierde schip vertoonde de koelinrichting een defect. Logistieke hulp, voornamelijk voedingswaren, werd aan de Z.27 MERCURIUS en aan de Z. 542 ANGELUS.

Een pluim voor onze vissers : geen enkele inbreuk op de politievoorschriften werd vastgesteld.

Maandag, 16 oktober zal de M903 DUFOR te Oostende weer afvaaren dit tot 3 november. Tijdens deze periode wordt het KANAAL en de NOORDZEE doorkruist om 'n nationale controle uit te voeren en hierbij tevens hulp aan onze eigen vissers te verlenen.

Weetjes...

Ingericht door het Staatsdepartement van Landbouw van de Verenigde Staten, werd te Londen de tentoonstelling "Amerika-Voeding '78" ingericht op 9 en 10 oktober. Onder de deelnemers waren verscheidene visverwerkende maatschappijen en inleggerijen, met prachtige stands.

Volgens schatting gesteund door verscheidene onderzoeken, bedraagt de pelagische visstock in Peru 16 miljoen ton, hetzij 4,8 miljoen ton ansjovis, 4,6 miljoen ton jackmakreel, 3,7 miljoen ton pilchards, 1,9 miljoen ton horsmakreel (poers), 1,6 miljoen ton dogachtigen en 1,2 miljoen ton mooie meid.

Een Nederlands-Uruguëes konsortium werd gevormd met een kapitaal van 1,2 miljard B.fr. om te investeren in een visserijcomplex aan de Uruguëse kust.

In Rusland werden spoorwagens gebouwd voor het vervoer van levende vis, vooral broedsel en uitgeborende visjes.

Irak heeft een overeenkomst afgesloten met Zuid-Jemen, waarbij Iraakse vissersschepen in de wateren van Zuid-Jemen mogen komen vissen tegen afstand van een gedeelte van hun vangst.

Vis en garnaal voor een waarde van 1,2 miljard B. fr. werd in 1977 door de Filipijnen naar de Verenigde Staten uitgevoerd.

Na een voldoening gevende testvisserij op de zuidpunt van Argentinië (Patagonië) zullen Japanse visserijrederijen ter plaatse een visserijbasis aanleggen en een visverwerkend bedrijf oprichten. Dit in overeenkomst met de Argentijnse regering.

Het plan de grote Westduitse rederij, de Bremerhaven Noordzeekompanjie, om grote belangen te kopen in een visfactorij van Newfoundland, werd opgegeven omdat dezelfde kompanjie geen vergunningen van de Canadese regering loskreeg voor toelating tot vissen in de Canadese wateren voor 5 eigen trellers.

Met het invoegen brengen van de 200 mijlszone heeft Australië al bijna 50 verzoeken gekregen van visserijcompagnies om vergunning tot vissen in de Australische wateren.

Nadat zeebiologen eerst de volwassen kabeljauw in de Noordelijke IJszee op één miljoen ton geschat hadden, hebben schattingen gehouden ter gelegenheid van de Lofotenvisserij, uitgewezen dat dit slechts de helft zal zijn. Oorzaak is het ondermaats vissen met illegale netten. Het marine-onderzoekcentrum te Bergen in Noorwegen heeft dan ook voorgesteld ten spoedigste de netmaatswijdte van 12 tot 13,5 cm te brengen.

De nationalisatie van de visserij in 1973 in Peru is een grote flop geworden, niettegenstaande men er telkens iets ging aan doen. Men heeft tenslotte het failliet van de saatsinmenging moeten erkennen en de Staat is begonnen met de genationaliseerde vaartuigen en bedrijven terug aan de particulieren over te dragen.

De Noorse minister Jens Evensen zal nog deze maand de Sovjetminister van visserij ontmoeten over verdere besprekingen voor het uitvaardigen van beschermmaatregelen op de visvangst rond Spitzbergen.

De firma van de in Alaska ingeblikte zalm, door de Verenigde Staten uitgevoerd en die verantwoordelijk is voor de 4 dodelijke vergiftigingsgevallen, zal nu een campagne op touw zetten om het vertrouwen van de verbruiker te herwinnen. In gans Engeland, waar de slachtoffers vielen werd de, door de Verenigde Staten uitgevoerde in Alaska ingeblikte zalm uit de handel genomen.

Te La Rochelle heeft de producentenorganisatie voorgesteld, de nationale opvangprijs voor de onafhankelijke vissoorten voor 1979 met 10 procent op te trekken.

Volgens de laatste cijfers over de visserij in Frankrijk heeft men in 1977, 28.500 ingeschreven vissers in de zomer, getal dat in de winter verminderde tot 26.500. Hiervan waren er 4.500 in de industriële visserij bezigheld.

In Noorwegen heeft het technologisch onderzoeksinstituut, onderwatercamera's geplaatst om de reacties van de vissen die met lijnen met haken gevangen worden na te gaan. Het gaat hier vooral om de reacties van de kabeljauw en voor het uitproberen van nieuwe vishaken, gezien men vastgesteld had dat de vis, met de gewone haak, zich nog al eens kon losrukken.

In Frankrijk is men teruggekomen op de beslissing, dat slechts krabben van minstens 10 centimeter op de markt mogen gebracht worden. De vele reacties van de vissers waren negatief (hoe zou het anders?). Men mag nu terug krabben in de markt zetten van 8 cm., toch nog één cm meer dan vroeger het geval was. In Groot-Brittannië zijn de verplichte maten 8,8 en 14 cm. voor de wijvetjeskrab in de kleinste en grootste breedte en 10 en 16 cm. voor de mannetjeskrab.

De E.E.G. subsidie voor Ierse vissersvaartuigen worden uitgereikt voor vaartuigen van 12 tot 24 meter voor alle visserijen en voor kleinere vaartuigen van 6 tot 12 meter echter niet voor seine noch trawlvisserij. De hoogte van de subsidie gaat tot 50% van de bouwkosten. Eigen middelen moeten minstens 25% bedragen en de staatstussenkost moet minstens 5% zijn.

De Ierse producentenorganisatie heeft het voorstel gedaan om 300 visserij-officieren te vormen, voor de controle op de visserij. Ieder vaartuig van meer dan 24 meter moet een visserij-officier aan boord nemen, die de netten en de vangsten controleert. Er mogen ook buitenlandse visserij-officieren bij het Iers korps betrokken worden, en omgekeerd. Voorzede kosten 210 miljoen B.fr., waarvan de helft ten laste van meer dan 24 meter vaartuigen!

Een bouworder voor tien 30-meter vissersvaartuigen geplaatst door Ceylon in Noorwegen, werd door Japan afgesnoept, die dezelfde order uitvoert voor... één derde van de prijs. De Noorse firma heeft echter de regering van Ceylon wegens kontraktobreuk betrokken en heeft een schadevergoeding van 60 miljoen B.fr. bekomen. Dit kon er van af, want het Japans aanbod bleef hiermede nog altijd goedkoper.

In 1974 werden in Nederland nog meer dan 60 nieuwe vissersvaartuigen gebouwd. In 1978 was dit nog slechts 6! In 1974 werd er nog voor 2,6 miljard B.fr. geïnvesteerd in de Nederlandse visserij. Voor 1978 was dit nog slechts iets meer dan 175 miljoen B.fr. Sinds 1974 gingen 800 vissers de straat op.

Portugal kreeg een modern visserij-onderzoeksschip van Noorwegen ten geschenke. Het is de 950 Brt Norwega ter waarde van een kleine 200 miljoen B.fr. Het was de Portugese ambassadeur, samen met de Portugese directeur van de visserij, die het schip te Bergen in ontvangst namen.

GALA-VOORSTELLING VAN DE OOSTENDSE REVUE

Op maandag 6 november heeft te 20 uur ten voordele van het nieuwbouwfonds van het Koninklijk Werk Ibis, in het Kursaal van Oostende, een gala voorstelling plaats, van de revue, welke ditmaal de titel zal dragen van "Vergit da mo".

De kaartverkoop start in het lokatiebureau van het Kursaal op 16 oktober. U kunt er alle dagen, — ook 's zondags — terecht van 10 u. tot 13 u. en van 16 u. tot 19 u. (tel. 059 — 70.51.11).

De kaarten worden verkocht à 200 fr., 160 fr., 120 fr., en 90 fr. Ze zijn eventueel ook verkrijgbaar in het Koninklijk Werk IBIS zelf, op wekdagen van 10 uur tot 18 uur. (tel. 059 — 70.24.84, en vanaf 31.10.1978 op het nieuw nummer 059 — 32.24.84).

Bent u van plan naar de Oostendse Revue te gaan en hebt u daartoe de gelegenheid, ga dan liefst de maandag 6.11.1978. Dan slaat u immers twee vliegen in één klap.

U brengt een gezellige, spannende avond door en u helpt het nieuwbouwfonds van "IBIS" nog wat opvijzelen.

We weten dat u de zaak van "IBIS" zeer genegen bent en zijn dan ook erkentelijk voor uw sympathie, voor uw morele steun en... voor het financieel steentje dat u zult willen bijdragen.

DE VERVUILING VAN DE NOORDZEE

In antwoord op ons artikel «De vervuiling van de Noordzee — Of worden onze Ministers door hun diensten verkeerd ingelicht», kregen we volgend schrijven toegezonden:

Mijnheer,

In uw «Visserijblad» van vrijdag 18 oktober 1978, op blz. 2 rubriek «De vervuiling van de Noordzee — 't Vissen binnen de 12 mijlszone of worden onze Ministers door hun diensten onjuist voorgelicht?» vinden wij in het antwoord van de Heer Minister: De vervuiling van de zee door wederrechtelijke lozingen, enz.

Op dit gebied bestaat reeds een zeer degelijk controlesysteem, waarover men jammer genoeg niet heeft willen spreken — Dat is straffe koffie.

De minister of althans zijn diensten beweren dat er vóór 4 mei 1978 geen wettelijke basis bestond om de dumpingen te verbieden.

Er bestond dus ook geen wettelijke basis om vergunningen uit te delen om dumpingen te laten uitvoeren.

De vergunningen werden reeds vóór de wet van 8 februari 1978 (verschenen in het Staatsblad van 4 mei 1978) verstrekt. Dus totaal onwettelijk. Men hoeft dan ook geen bewijsvoering voor te leggen op grond van onwettelijke maatregelen.

Waarom verschenen er geen besluiten hierover, waar werden de gegevens van die vergunningen kenbaar gemaakt aan het publiek?

HET VISSERSKRUIS TE ZEEBRUGGE

Het visserskruis kwam er vele jaren geleden, dank zij Burgemeester Vandamme.

Daarin werden jaarlijks de namen gegrift van de op zee verongelukte vissers en jaarlijks had ook een plechtigheid aan dit kruis plaats.

Sedert enkele jaren schijnt dit kruis en de overleden vissers volledig vergeten te zijn en is ook die omgeving volledig verwaarloosd.

Men hecht waarschijnlijk veel meer belang aan de grote trafieken en belangen van de haven, want de vissershaven blijft er verwaarloosd in zoverre, dat de vissersvloot er in een volledige wanorde moet liggen, de ene na de andere mekaar schade berokkent bij gebrek aan plaats.

Schepen Albert Claes van Brugge heeft na een bezoek aan de haven en het kruis, beslist niet alleen

de vroegere traditie in ere te herstellen, maar ook het kruis en de omgeving op te knappen.

Ook gaat zijn bekommering meer en meer naar de visserij, die toch voor de stad Brugge een belangrijk inkomen daarstelt en duizenden rechtstreeks en onrechtstreeks tewerk stelt, al valt dit alles buiten zijn bevoegdheid.

Hopen we nu maar dat men te Brugge meer belangstelling zal beginnen te hechten aan de vissershaven en zijn vloot. De vissershaven en de haven van Zeebrugge zijn groot geworden, dank zij zijn vroegere schepen en burgemeester Vandamme. Het huidige stadsbestuur kan met zijn bekwaamheid niet alleen die traditie terug te doen herleven, maar ook meer werkelijke aandacht besteden aan die visserij.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

In de Onderzoeksraad werd het probleem van de overtredingen tegen de trafieeregels in het Kanaal grondig behandeld. Zoals men reeds weet, is sinds meer dan één jaar een nieuwe vaartregeling in voege gesteld in het Kanaal waarbij de schepen die naar het Noorden varen van deze die naar het Zuiden varen, gescheiden worden. Deze maatregel was absoluut noodzakelijk, enerzijds vanwege 't intens verkeer in het Nauw van Calés en anderzijds vanwege de smalle doorgang. Deze regeling geldt ook voor de vissersvaartuigen.

Tussen beide vaargeulen in is dan een smalle corridor waar men wel enigszins vrij is, maar voor vissersschepen is daar de manoeuvreerbaarheid te klein. De schepen die de trafiekrichtingen dienen te kruisen, moeten dit via de kortste weg doen, dat wil zeggen zowat loodrecht op de trafiekrichtingen. Dit is natuurlijk, zelfs voor de handelsvaartuigen niet altijd de kortste weg als zij ergens een bepaalde haven moeten aandoen. Het is echter aanvaardbaar dat er een reglement moet zijn en dat het reglement dient geëerbiedigd te worden.

Daarom ook wordt door de Franse en Britse walradarketen en door vliegtuigen en helikopters uit de lucht een streng toezicht gehouden en worden de overtreders gerapporteerd. Men kan ze zelfs opbrengen en boeten uitspreken. Ook de vissersvaartuigen worden in het oog gehouden en de overtredingen doorgeseid. De Onderzoeksraad had met 2 dergelijke overtredingen te doen. Rijkskommissaris Bentein wees er op dat de veiligheid van de vaart boven alles primeert, en dat dus onze vissers zich aan de reglementering dienen te onderwerpen. Hierbij komt nog dat België op dit gebied een reputatie te verdedigen heeft om binnen kort niet als een ongedisciplineerd land naar voor te komen wat de visserij betreft.

EEN GANS GEBIED VOOR DE VISSERIJ VERLOREN

De reders in de zetelende Onderzoeksraad hebben een gematigder houding dan de Rijkskommissaris omdat zij zeer goed de mogelijkheden van de vissers aanvoelen. In hun traditionele visserij in het Kanaal, Sandtatiebank en de West wordt het hen, door de trafiekregeling praktisch onmogelijk gemaakt nog verder de visserij uit te oefenen. De vissersvaartuigen moeten ook de reglementen volgen, maar gewoonlijk korren zij eerst een eind op en keren dan terug. Dit laatste mag nu niet meer. Wel moeten zij de scheepsrichtingen als vissende volgen. De manoeuvres bij het vissen en dan vooral bv. in geval van herneming van de haringvisserij, zijn niet meer uitvoerbaar als men de trafiekreglementering, zonder bepaalde afwijkingen, moet volgen. Men kan zelfs zeggen dat dit gebied verloren zal gaan voor de visserij. Meer bepaald voor de Belgische kustvisserij zijn dit goede visgronden en het uitvallen van deze vanggronden zal dan ook bijzonder bij ons aangevoeld worden. Men zegt wel dat de soep nooit zo heet gegeten wordt als ze wordt uitgeghept, maar zeker is toch dat men geen afwijking op de trafiekreglementering zal bekomen voor de vissersvaartuigen. Vermits een oplossing slechts in die richting voorligt menen we niet dat men hierin zal slagen. Wanneer door de eventuele overtredingen, scheepsrampen of zware schaden ontstaan dan zal de visser altijd in het ongelijk gesteld worden. Ondertussen zullen de overtreders eveneens gekonfronteerd worden met het betalen van boetes.

We gaan wel akkoord dat dit 'n duidelijke probleem is voor onze vissers en dat het Zeewezen er toch liefst een studie aan besteed, om de nadelige gevolgen zoveel mogelijk op te vangen.

Schadegevallen in de zeevisserij

Tijdens de terugreis van de O.180 van de red. Van Lul, viel de motor plots uit. Bij nazicht werd vastgesteld dat de zuiger gebroken was en de zuigervoering gebarsten. De sleephulp werd ingeroepen van de Z.499 "Coudekercke" die ter hulp kwam via een afgevuurde rode pijl. Deze vuurpijl werd afgeschoten mits toestemming van de havenautoriteiten van Lands End. De sleepverliep verder normaal, tot Oostende.

Tengevolge van een tros in de schroef, moest de Z.430 „Margibel" opgesleept worden door de Z.500 "De Hoop"

De Z. 34 "Twilight" van de red. Coudekercke, had moeilijkheden met de keerkoppeling, doch kon de visserij verder bedrijven. Tijdens het verder beoefenen van de visserij sloegen ze vast aan een wrak waardoor de top van de bok afkraakte. De visserij werd gestopt en koers gezet naar de thuishaven Oostende.

Bij het afnemen van een transportwagentje, is dit wagentje uit evenwicht geraakt en op de linker-voet van de schipper Verleene, van de Z.34 gevallen, waardoor doktershulp diende ingeroepen.

De O.37 "Noordman" diende hulp in te roepen van de staatsleepboot "Zeemeew" daar de dich-

tingsring van de eerste cilinder doorgeslagen was. De sleep verliep normaal.

Toen de Z.69 "Isabelle" van Everaert R. van de kuisbank gelaten werd liet de startbatterij het afweten, zodat 't vaartuig begon te zwalpen mede door de NW-lijke wind. De hulp werd ingeroepen van het loodswezen en met behulp van de redeboot, werd de Z.69 veilig gemeerd en was de herstelling onder-tussen uitgevoerd.

Na het beëindigen van de visserij ving de O.101 "Jenny" de terugreis aan, toen plots een hevige schok vastgesteld werd. Vermoed werd dat een stuk touw in de schroef stak. Op slow werd verder gegaan daar ze slechts op 1 mijl van de haven waren. Bij nazicht door een kikvorsman werd vastgesteld dat 1 blad van het schroef beschadigd was, vermoedelijk door het slaan op een zich onder water bevindend voorwerp.

De O.150 "De Volendam" van Verbiest L., diende op de sloop geplaatst voor nazicht van schroef, daar gedurende de visserij het toerental van de motor verminderde. Dit was het gevolg van 'n vreemd voorwerp in de schroef.

De N.719 "Marlu" van Vercoutter Marcel, diende met kor in de schroef opgesleept te worden door de N.597 "Jupiter" van Vercoutter Gabriel. Deze laatste verliet onmiddellijk terug de haven voor zijn verdere visserij.

SLECHTS ACHT BLADZIJDEN

Door droeve omstandigheden gedwongen zien wij ons deze week verplicht slechts op acht bladzijden te verschijnen. Vanaf volgende week verschijnen wij weer op de normale twaalf bladzijden.

DE "DUFOUR" GEEFT PLUIM AAN ONZE VISSERS

Van 24 augustus tot 29 september heeft de Hoogzeemijnveger M903 DUFOUR een visserijwacht in de NOORD- en IERSE ZEE uitgevoerd. Het was de vierde inspectievaart van dit jaar waarbij gemeerd werd te VLISSINGEN en BERGEN. Voor anker ging men ondermeer ter hoogte van de GROTE BANK, de NORTH FALLS, de LOWESTOFT en de INDEFATIGABLE BANK.

Tijdens de kruisvaart werden 50 van de één en negentig ontmoete vissersvaartuigen bezocht. Van de medische bijstand, die de Zeemacht graag aan de visserij verleent, hebben de Z.431 JUDITH, de O.249 MARIE-PAUL, de O.275 PRO VOLLENTE, de Z.492 ESPADA en de Z.321 AURODA gebruik gemaakt

Gelukkig betrof het hier geen ernstige verwondingen. Vier vissersvaartuigen hebben technische bijstand gevraagd. Drie daarvan hadden transmissiemoeilijkheden en aan boord van het vierde schip vertoonde de koelinrichting een defect. Logistieke hulp, voornamelijk voedingswaren, werd aan de Z.27 MERCURIUS en aan de Z. 542 ANGELUS.

Een pluim voor onze vissers: geen enkele inbreuk op de politievoorschriften werd vastgesteld.

Maandag, 16 oktober zal de M903 DUFOUR te Oostende weer afvaaren dit tot 3 november. Tijdens deze periode wordt het KANAAL en de NOORDZEE doorkruist om 'n nationale controle uit te voeren en hierbij tevens hulp aan onze eigen vissers te verlenen.

Weetjes...

Ingericht door het Staatsdepartement van Landbouw van de Verenigde Staten, werd te Londen de tentoonstelling "Amerika-Voeding '78" ingericht op 9 en 10 oktober. Onder de deelnemers waren verscheidene visverwerkende maatschappijen en inleggerijen, met prachtige stands.

Volgens schatting gesteund door verscheidene onderzoeken, bedraagt de pelagische visstock in Peru 16 miljoen ton, hetzij 4,8 miljoen ton ansjovis, 4,6 miljoen ton jackmakreel, 3,7 miljoen ton pilchards, 1,9 miljoen ton horsmakreel (poers), 1,6 miljoen ton dogachtigen en 1,2 miljoen ton mooie meid.

Een Nederlands-Uruguëes consortium werd gevormd met een kapitaal van 1,2 miljard B.fr. om te investeren in een visserijcomplex aan de Uruguëse kust.

In Rusland werden spoorwagens gebouwd voor het vervoer van levende vis, vooral broedsel en uitgebroede visjes.

Irak heeft een overeenkomst afgesloten met Zuid-Jemen, waarbij Iraakse vissersschepen in de wateren van Zuid-Jemen mogen komen vissen tegen afstand van een gedeelte van hun vangst.

Vis en garnaal voor een waarde van 1,2 miljard B. fr. werd in 1977 door de Filipijnen naar de Verenigde Staten uitgevoerd.

Na een voldoening gevende testvisserij op de zuidpunt van Argentinië (Patagonië) zullen Japanse visserijrederijen ter plaatse een visserijbasis aanleggen en een visverwerkend bedrijf oprichten. Dit in overeenkomst met de Argentijnse regering.

Het plan de grote Westduitse rederij, de Bremerhaven Noordzeekompanjie, om grote belangen te kopen in een visfactorij van Newfoundland, werd opgegeven omdat dezelfde kompanjie geen vergunningen van de Canadese regering loskreeg voor toelating tot vissen in de Canadese wateren voor 5 eigen treilers.

Met het invoege brengen van de 200 mijlszone heeft Australië al bijna 50 verzoeken gekregen van visserijkompanjies om vergunning tot vissen in de Australische wateren.

Nadat zeebiologen eerst de volwassen kabeljauw in de Noordelijke IJszee op één miljoen ton geschat hadden, hebben schattingen gehouden ter gelegenheid van de Lofotenvisserij, uitgewezen dat dit slechts de helft zal zijn. Oorzaak is het ondermaats vissen met illegale netten. Het marine-onderzoekcentrum te Bergen in Noorwegen heeft dan ook voorgesteld ten spoedigste de netmaaswijdte van 12 tot 13,5 cm te brengen.

De nationalisatie van de visserij in 1973 in Peru is een grote flop geworden, niettegenstaande men er telkens iets wat ging aan doen. Men heeft tenslotte het failliet van de saatsinmenging moeten erkennen en de Staat is begonnen met de genationaliseerde vaartuigen en bedrijven terug aan de partikulieren over te dragen.

De Noorse minister Jens Evensen zal nog deze maand de Sovjetminister van visserij ontmoeten over verdere besprekingen voor het uitvaardigen van beschermmaatregelen op de visvangst rond Spitzbergen.

De firma van de in Alaska ingeblikte zalm, door de Verenigde Staten uitgevoerd en die verantwoordelijk is voor de 4 dodelijke vergiftigingsgevallen, zal nu een campagne op touw zetten om het vertrouwen van de verbruiker te herwinnen. In gans Engeland, waar de slachtoffers vielen werd de, door de Verenigde Staten uitgevoerde in Alaska ingeblikte zalm uit de handel genomen.

Te La Rochelle heeft de producentenorganisatie voorgesteld, de nationale opvangprijs voor de onafhankelijke vissoorten voor 1979 met 10 procent op te trekken.

Volgens de laatste cijfers over de visserij in Frankrijk heeft men in 1977, 28.500 ingeschreven vissers in de zomer, getal dat in de winter verminderde tot 26.500. Hiervan waren er 4.500 in de industriële visserij gebezigd.

In Noorwegen heeft het technologisch onderzoeksinstituut, onderwatercamera's geplaatst om de reacties van de vissen die met lijnen met haken gevangen worden na te gaan. Het gaat hier vooral om de reacties van de kabeljauw en voor het uitproberen van nieuwe vishaak, gezien men vastgesteld had dat de vis, met de gewone haak, zich nog al eens kon losrukken.

In Frankrijk is men teruggekomen op de beslissing, dat slechts krabben van minstens 10 centimeter op de markt mogen gebracht worden. De vele reacties van de vissers waren negatief (hoe zou het anders?). Men mag nu terug krabben in de markt zetten van 8 cm., toch nog één cm meer dan vroeger het geval was. In Groot-Brittannië zijn de verplichte maten 8,8 en 14 cm. voor de wijvetjeskrab in de kleinste en grootste breedte en 10 en 16 cm. voor de mannetjeskrab.

De E.E.G. subsidie voor Ierse vissersvaartuigen worden uitgereikt voor vaartuigen van 12 tot 24 meter voor alle visserijen en voor kleinere vaartuigen van 6 tot 12 meter echter niet voor seine noch trawlvisserij. De hoogte van de subsidie gaat tot 50% van de bouwkosten. Eigen middelen moeten minstens 25% bedragen en de staatssteun moet minstens 5% zijn.

De Ierse producentenorganisatie heeft het voorstel gedaan om 300 visserij-officieren te vormen, voor de controle op de visserij. Ieder vaartuig van meer dan 24 meter moet een visserij-officier aan boord nemen, die de netten en de vangsten controleert. Er mogen ook buitenlandse visserij-officieren bij het Iers korps betrokken worden, en omgekeerd. Voorzlene kosten 210 miljoen B.fr., waarvan de helft ten laste van meer dan 24 meter vaartuigen!

Een bouworder voor tien 30-meter vissersvaartuigen geplaatst door Ceylon in Noorwegen, werd door Japan afgesnoept, die dezelfde order uitvoert voor... één derde van de prijs. De Noorse firma heeft echter de regering van Ceylon wegens kontraktoebrek betrokken en heeft een schadevergoeding van 60 miljoen B.fr. bekomen. Dit kon er van af, want het Japans aanbod bleef hiermede nog altijd goedkoper.

In 1974 werden in Nederland nog meer dan 60 nieuwe vissersvaartuigen gebouwd. In 1978 was dit nog slechts 6! In 1974 werd er nog voor 2,6 miljard B.fr. geïnvesteerd in de Nederlandse visserij. Voor 1978 was dit nog slechts iets meer dan 175 miljoen B.fr. Sinds 1974 gingen 800 vissers de straat op.

Portugal kreeg een modern visserij-onderzoeksschip van Noorwegen ten geschenke. Het is de 950 Brt Norwega ter waarde van een kleine 200 miljoen B.fr. Het was de Portugese ambassadeur, samen met de Portugese directeur van de visserij, die het schip te Bergen in ontvangst namen.

GALA-VOORSTELLING VAN DE OOSTENDSE REVUE

Op maandag 6 november heeft te 20 uur ten voordele van het nieuwbouwfonds van het Koninklijk Werk Ibis, in het Kursaal van Oostende, een gala voorstelling plaats, van de revue, welke ditmaal de titel zal dragen van "Vergit da mo".

De kaartverkoop start in het lokatiebureau van het Kursaal op 16 oktober. U kunt er alle dagen, — ook 's zondags — terecht van 10 u. tot 13 u. en van 16 u. tot 19 u. (tel. 059 — 70.51.11).

De kaarten worden verkocht à 200 fr., 160 fr., 120 fr., en 90 fr.

Ze zijn eventueel ook verkrijgbaar in het Koninklijk Werk IBIS zelf, op wekdagen van 10 uur tot 18 uur. (tel. 059 — 70.24.84, en vanaf 31.10.1978 op het nieuw nummer 059 — 32.24.84).

Bent u van plan naar de Oostendse Revue te gaan en hebt u daartoe de gelegenheid, ga dan liefst de maandag 6.11.1978. Dan slaat u immers twee vliegen in één klap.

U brengt een gezellige, ontspannende avond door en u helpt het nieuwbouwfonds van "IBIS" nog wat opvijzelen.

We weten dat u de zaak van "IBIS" zeer genegen bent en zijn dan ook erkentelijk voor uw sympathie, voor uw morele steun en... voor het financieel steentje dat u zult willen bijdragen.

DE VERVUILING VAN DE NOORDZEE

In antwoord op ons artikel « De vervuiling van de Noordzee — Of worden onze Ministers door hun diensten verkeerd ingelicht », kregen we volgend schrijven toegezonden :

Mijnheer,

In uw « Visserijblad » van vrijdag 13 oktober 1978, op blz. 2 rubriek « De vervuiling van de Noordzee — 't Vissen binnen de 12 mijlszone of worden onze Ministers door hun diensten onjuist voorgelicht ? » vinden wij in het antwoord van de Heer Minister : De vervuiling van de zee door wederrechtelijke lozingen, enz.

Op dit gebied bestaat reeds een zeer degelijk controlesysteem, waarover men jammer genoeg niet heeft willen spreken — Dat is straffe koffie.

De minister of althans zijn diensten beweren dat er vóór 4 mei 1978 geen wettelijke basis bestond om de dumpingen te verbieden.

Er bestond dus ook geen wettelijke basis om vergunningen uit te delen om dumpingen te laten uitvoeren.

De vergunningen werden reeds vóór de wet van 8 februari 1978 (verschenen in het Staatsblad van 4 mei 1978) verstrekt. Dus totaal onwettelijk. Men hoeft dan ook geen bewijsvoering voor te leggen op grond van onwettelijke maatregelen.

Waarom verschenen er geen besluiten hierover, waar werden de gegevens van die vergunningen kenbaar gemaakt aan het publiek ?

KORTE BERICHTEN

HET VISSERIJBEDRIJF IN NEDERLAND TEGEN HET VERDWIJNEN VAN DE IJMUIDENSE HARINGHAVEN

Het visserijbedrijf is in grote trekken tegen de voorgenomen plannen om de haringhaven te IJmuiden om te bouwen voor roll-on/roll-off haven. De haringhaven heeft natuurlijk veel van haar belang verloren door de grote beperking op de haringvangst waarvan vooral de Nederlandse visser het slachtoffer geworden is. Nochtans kan de haringvangst hernemen eens dat er terug vangstkota vrij gegeven worden na het herstel van de haringstand. Anderzijds moeten de haringvaarders en de uitgesaarde vaartuigen toch ergens gaan opvangen en het is duidelijk dat de haringhaven hiervoor de aangewezen plaats is. Anderzijds zullen dan weer wel bepaalde schepen verdwijnen voor andere havens en aldus het visserijbelang van IJmuiden ten nadele van concurrerende visserijhavens verminderen. In deze optiek gezien, is het dus aannemelijk dat het visserijbedrijf zich verzet tegen het inpalmen van de haringhaven. Anderzijds heeft een roll-on/roll-off haven een belangrijke rol te spelen en is van dien aard om bepaalde handelsstrafieken aan te trekken. Ook dit heeft haar voordelen en bezit haar voorstanders. Het is dus in feite het tegen elkaar afwegen en opbieden van twee verschillende bedrijfstakken waarvoor telkens pro en contra is. Wie het halen zal, moet men nog afwachten. In elk geval heeft de visserij reeds dusdanige klappen gekregen, dat het best van verdere tegenvallers zou gespaard blijven. Anderzijds meent men dat de haringstand zich vanaf 1979 voldoende zal herstel hebben, opdat terug bepaalde kontingenten voor vangst zouden kunnen vrijgegeven worden.

NOORSE VISSERIJVERENIGING VRAAGT OM BESCHERMENDE MAATREGELEN

In haar jaarlijkse in september gehouden konventie te Trondheim heeft de vereniging van Noorse vissers vooral het accent gelegd op de bescherming van de Noorse visstand en op de hiervoor te treffen maatregelen. Nochtans heeft men de opmerking gemaakt dat de marine-eksperten en biologen te veel terugkomen op hun schattingen om dan andere cijfers te gaan publiceren. Dat doet twijfel ontstaan bij de visserij, die ten slotte nog moeilijk weet aan welk cijfer zich te

houden. Nochtans heeft men gezocht om nog meer aangepaste beschermingsmaatregelen in de Noorse 200-mijlszone. Met bijzondere verontwaardiging werd er gewezen op de overtredingen van de Noorse en vroegere Noord-Oost-Atlantische Zeekonventiereglementering door de andere kuststaat in de Barentssee, met name Rusland. Anderzijds wenst men ook dat wederzijdse visserijrechten met derde landen zouden gebaseerd worden op de waarden en niet op hoeveelheden. Verder verzoekt de vereniging om toezegging nog voor 1978 van een haringkontingent van 20 duizend ton. Hoe men dit samenrijmt met de door de vereniging gevraagde beschermingsmaatregelen voor de instandhouding van de visstocks, is moeilijk te begrijpen. De Noorse visserijdirecteur, de heer Knut Vardal sprak een waarschuwing uit dat de basisstock van verscheidene Noorse vissoorten, heel wat lager ligt dan men heeft voorspeld. Wat de noordelijke ijszeekabeljauw betreft, zouden de laatste onderzoeken hebben uitgewezen, dat de stocks maar de helft bedragen van wat vooropgesteld werd. Hetzelfde geldt voor de koolvis, capelin en makreel. Wel deelde de heer Vardal mede, dat er bewijzen zijn dat het haringbestand van de Noordzee en van de Atlantische-Scandinaafse haring tekenen van herstel vertonen, maar dat in feite nog tot in 1980 zou dienen gewacht te worden voor toekenning van kwota.

LLOYDS VERONTWAARDIGD OVER SCHADE-EISEN « AMOCO-CADIZ »

In vorige uitgave deelden we reeds één en ander mede over de gepeperde rekening die aan de eigenaars en verantwoordelijke van de olieramp van de Amoco Cadiz aangeboden werd. Lloyds-Londen heeft nu de tussenkomst van de Britse regering ingeroepen om een protestnota te laten geworden aan de Franse regering tegen deze omvangrijke schade-eisen. Volgens de Lloyds heeft ook de Franse regering het internationaal verdrag op de beperkte aansprakelijkheid gesloten in 1969 ondertekend. Het is dus aan de Franse regering om hiaraan de hand te houden. In dit verband wijst Lloyds er op dat door de Franse staat reeds een eis ingediend werd voor 9,6 miljard B.F. terwijl, volgens de internationale conventie deze aansprakelijkheid mag beperkt worden tot 1,6 miljard B.F. (50 miljoen dollar). Anderzijds komt bovenop de schadevergoeding gevraagd door de Franse staat, nog een gezamenlijke eis vanwege de betrokken industrieën in het bevulde gebied van niet minder dan 24 miljard B.F. Hieraan voegt zich nog een vordering uitgaande van Bretoense kollektiviteiten, gemeenten en milieugroeperingen van eveneens een slordige 10 miljard B.F. zodat we een totaal

krijgen van 43 miljard B.F. Het is begrijpelijk dat men zich begint af te vragen of men hier niet van de gelegenheid wenst te profiteren. Voor een machtige organisatie zoals de Lloyds, is dit toch ook van het kwade te veel. We weten nu ook wel dat tussen vragen en krijgen een heel eind weg ligt en dat alle claims zorgvuldig zullen moeten bewezen worden, hetgeen zeker een procedure wordt van jaren en jaren, om ten slotte toch te zullen eindigen op het aanbieden van de abandon of beperkte aansprakelijkheid ten bedrage van 50 miljoen dollar (1,6 miljard B.F.) in geval van schadevergoedingen voor milieuvervuiling.

GROEIENDE BELANGSTELLING VOOR DE VISSERIJTENTON- STELLING TE BOSTON

De visserijtentoonstelling te Boston in de Verenigde Staten, die gehouden wordt van 25 tot 28 oktober 1978, gaat een enorme belangstelling tegemoet. Deze wordt gemeten aan het aantal stands die exposeren en aan de vragen en verzoeken om inlichtingen. Men verwacht rond de 10 duizend bezoekers. Er zijn niet alleen firmas uit bijna alle visserijlanden, maar zelfs officiële stands uitgaande van de landen zelf, zoals van Noorwegen, Groot-Brittannië, IJsland en Canada. Alles die de visserij en de visverwerking aangaat wordt er tentoongesteld, vanaf netten, uitrustingsstukken, apparatuur, motoren, lieren, touwwerk, vlotters, enz. Er zullen zelfs compleet uitgeruste vaartuigen in een nabij gelegen dok te bezoeken vallen. Iedere dag worden er verder seminars gehouden verlicht met films en dia's.

De laatste technische snuffjes, visopsporingsapparatuur, nieuw automatische lijnvisserijmateriaal en ook aangepast materiaal en scheepsmodellen voor de ontwikkeling van de visserij in de onderontwikkelde landen. Het succes van een visserijtentoonstelling kan men echter slechts na sluiting meten aan het aantal geplaatste orders.

HET EILAND VAN MAN WENST VREEMDE VAARTUIGEN TE WEREN

Man, het kleine eilandje in de Ierse Zee, dat over een eigen parlement beschikt, wenst de vreemde vissersvaartuigen buiten haar wateren te houden. Het is inderdaad zo, dat als gevolg van de sluitingen van bepaalde Britse en Ierse visgronden, voortdurend meer en meer vreemde vissersvaartuigen in de wateren van het eiland komen vissen.

Alhoewel het eiland Man geassocieerd is met de E.E.G., is dit slechts een losse band en niets verbiedt het Man-parlement om de E.E.G.-vaartuigen haar wateren te verbieden. Wel was het Groot-Brittannië dat voor marinebescherming zorgde, maar of de Britten dit nu nog zullen doen, wanneer de eigen vaartuigen geweerd worden, is natuurlijk een vraag.

Anderzijds vissen de vaartuigen van Man ook in de Ierse en Keltische zee waar zij onder meer 1000 ton haring wegvisten in de eerste zes maanden van 1978. Of hier nu omgekeerd ook een eind aan komt, valt nog af te wachten. Het eiland Man staat niet, onder de Britse Kroon, maar is een onafhankelijke republiek. In 1977 werd er in de vissershaven Peel voor 'n waarde van 350 miljoen B.F. verhandeld. Ook Douglas is een voornamelijk vissershaven, vooral wanneer de haring naar de Oostkust van het eiland uitzwermt. Voor de E.E.G.-vissers is de beslissing van het Man-parlement de zoveelste tegenvaller.

ONVERWACHT GROTE CAPELIN- VANGSTEN OP JAN MAYEN

Het eiland Jan Mayen dat tot Noorwegen behoort en tussen de noord-Noorse kust, Groenland en IJsland ligt, leverde op de west- en zuidwestkust van het eiland in de maand september, rijke capelinvangsten op. Een eerste Noorse seiner bracht 1300 ton aan, hetzij 26 duizend van onze benmen. In enkele weken tijd werden er 15 duizend ton gevangen, vette capelin van zeer goede kwaliteit. Dit buitenkansje heeft weer eens de vraag doen rijzen of Noorwegen nu door IJsland de erkenning van het eiland Jan Mayen zal bekomen, zodanig dat de grensscheiding van de IJslandse en Noorse wateren in het midden tussen beide gebieden door beide landen erkend zou worden. Zoals men weet worden territoriale wateren slechts erkend rond bewoonde gebieden. Het Noorse eiland Jan Mayen heeft echter volgens IJsland geen bewoners maar slechts een weerkundige dienst, die niet met bewoning mag gelijk gesteld worden. Dit is de reden waarom IJsland weigert zijn 200-mijlsgrens achteruit te brengen op een middellijn tussen Jan Mayen en IJsland.

In de jaren zestig tot zeventig, kwamen IJslandse en Noorse vaartuigen regelmatig in de herfst op haringvangst rond het eiland Jan Mayen om hetgeen nog overgebleven was na de zomerjacht op de Atlantische-Skandinaafse haring verder weg te vangen. In de zeventiger jaren loonde dit niet meer omdat deze haringsscholen toen reeds naar de uitroeiing toe gingen. Capelin wordt gevangen voor de vismeelindustrie en is één van de voornaamste grondstoffen voor de Noorse vismeelfabrieken, nu de haring weggevallen is.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een behoorlijke visaanvoer tijveel schepen op de vrijdagmarkt, dens de voorbije week met wel iets Toen kwamen zeven schepen 'n vangst in de afslag zetten. De aanvoer bestond hoofdzakelijk uit gul die geen te beste prijzen kregen.

Vandaar ontgoochelende resultaten. Maandag waren de prijzen iets beter met evenwel goedkope IJslandse soorten. Rode baars vooral deed het erg slecht en daalde op het einde van de markt tot 1090 fr. de ben. Het is goed mogelijk dat volgende week het dubbel van die prijs betaald wordt want er zijn maar twee vangsten verwacht.

Gul is ook van de andere visgronden niet te gunstig verkocht. Vooral de grotere soorten vielen uit de toon en kregen amper 30 fr. het kg. Kabeljauw zakte onder de 40 fr. dit wegens de goedkoop aangeboden kabeljauw uit Denemarken. Er wordt de laatste tijd weer heel wat Deense kabeljauw ingevoerd, dit niettegenstaande het uitgeputte vangstkwotum. De achterdeurtjes blijven dus bestaan.

Voor de eigen vissers een dikke streep door de rekening. Er wordt overigens niet veel kabeljauw aangevoerd door onze schepen, grote gul evenmin. Kleine sortering des te meer en hiervoor lag de prijs tussen 20 en 25 fr., prijs die betaald werd door de uitvoer. Voor kleine sortering wijting was er bijna geen belangstelling meer, er werden dan ook hele partijen opgevangen. Grote wijting tot voor kort nog verkocht aan 40 fr. en meer haalt nu met moeite 20 fr. Schol, een soort die erg schaars aangevoerd werd, was redelijk duur en kreeg tussen 35 en 42 fr. het kg. Zelfs platjes gingen vlot van de hand.

N.V. PESCATOR in vereffening

H. Baelskaai 14, Oostende
H.R. Oostende 175.

De heren aandeelhouders worden verzocht deel te nemen aan de algemene vergadering op zaterdag 28 oktober 1978 om 11 uur, ten maatschappelijke zetel.

Dagorde:
1. Verslag van de vereffenaars.
2. Toestand einde boekjaar.

De aandelen moeten neergelegd worden ten maatschappelijke zetel, of bij de Bank van Brussel, bijhuis Oostende, vijf dagen vóór de vergadering.

(8196V)

Voor tong werd een hogere prijs betaald dan verleden week. Er werd slechts een vangst gebracht die rond de 3.000 kg. bevatte. Vooral kleine sortering kreeg heel wat meer dan voorgaande week.

Voor de O.518 werd het dan toch nog een opbrengst van 819.000 fr.

Rog kreeg een behoorlijke middenprijs tijdens de afgelopen week. Met voor grote rog 52 fr. en de kleine sortering rond de 35 fr., mogen we van een goeie prijs spreken.

Voor de kustvisserij was het geen slechte week. De garnaalaanvoer was vrij behoorlijk terwijl de prijs op een vast peil bleef. Alleen zaterdag liep de prijs even uit de hand toen deze terugliep van 65 naar 48 fr. het kg. Maandag even wel werd reeds opnieuw tussen 65 en 85 fr. genoteerd terwijl dinsdag toen maar één vangst aangeboden werd, de prijs opliep tot 100 fr.

OOSTENDE

VRIJDAG 13-10-1978				
O.274	14	260	—	371.764
NOORDZEE				
Z.209-509	12	1.000	—	1.047.486
WEST				
O.35	12	165	—	166.140
Z.38	13	250	—	334.407
O.306	13	410	—	261.663
N.719	9	160	—	196.777

MAANDAG 16-10-1978				
IJSLAND				
O.236	18	700	—	979.995
O.81	17	1.600	—	2.187.438
O.334	17	1.040	—	1.262.791
KANAAL				
O.518	15	120	2.920	819.470
MONKEY BANK				
O.232	10	320	—	488.396
O.135	12	340	—	467.900
WEST				
N.736	6	150	—	223.270
O.37	6	100	—	173.140
N.708	9	270	—	433.599
O.309	10	150	—	352.850
O.127	9	300	—	408.275
NOORD				
O.229	10	380	—	534.035

DINSDAG 17-10-1978				
WEST				
O.114	12	295	—	362.969
N.47	7	140	—	152.180
O.123	7	220	—	231.695

WOENSDAG 18-10-1978				
NOORD				
Z.72	14	110	1.532	406.038
WEST				
O.206	12	220	—	297.584
N.41	6	210	—	188.835
O.134	12	300	—	325.424

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 20 OKTOBER 1978
WEST : N.706 (260 m., t.t.z. 110 gul, 110 wijting, 40 grondvis).

MAANDAG 23 OKTOBER 1978
IJSLAND : O.317 (1.300 m., t.t.z. 350 kools, 500 bonen, 350 bl. leng, 75 kab-gul, 18 st. heilbot, 25 varia).
O.202 (800 m., t.t.z. 100 kab-gul, 300 kools, 200 bnen, 200 bl. leng).
NOORD : O.118, O.285, O.243, O.26, O.279.
WEST : O.66.

DINSDAG 24 OKTOBER 1978
WEST : Z.502, N.719

WOENSDAG 25 OKTOBER 1978
MONKEY BANK : O.128.
WEST : O.275, O.303.

OOSTENDE DOVER FOLKESTONE

UURTABEL DER OVERVAARTEN voor de week van 22-10-1978 tot 28-10-1978

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
— Dagelijks te 07u35, te 10u05 en te 14u40

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
— Dagelijks te 04u15 en te 19u15
— Op 22 en 28-10-1978 bijkomende afvaart te 13u15
— Op 22, 23, 24, 25, 26 en 27-10-1978 bijkomende afvaarten te 06u15 en te 22u15

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
— Dagelijks te 01u30 en te 05u10
— Op 23, 24, 25, 26, 27 en 28-10-1978 bijkomende afvaart te 06u40

Afvaarten uit Dover Western Docks :
— Dagelijks te 12u40, te 16u45 en te 19u45

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
— Dagelijks te 00u20 en te 09u20
— Op 22-10-1978 bijkomende afvaarten te 18u20 en te 21u20
— Op 23, 24, 25, 26 en 27-10-1978 bijkomende afvaarten te 03u20 en te 21u20
— Op 28-10-1978 bijkomende afvaarten te 03u20 en te 18u20

Afvaarten uit Folkestone :
— Dagelijks te 08u00 en te 23u45
— Op 23, 24, 25, 26, 27 en 28-10-1978 bijkomende afvaart te 01u10.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 12-10-1978
Z.581 8 — 150 353.450
Z.575 9 — 70 206.504

NOORD
Z.484 3 200 240 431.323
Z.596 9 200 330 563.015

WEST
Z.525 6 600 70 258.792
KUST (gul)
Z.538-554 200 264.350
Z.403-501 70 123.930

VRIJDAG 13-10-1978

KUST
Z.14 10 2.800 160 764.210

KREEFTENPUT
Z.542 9 — 150 315.554
Z.573 10 — 150 423.061

WEST
Z.537 10 500 60 224.602
KUST (gul)

Z.481 14.530
Z.463-601 100 168.204
Z.471-472 80 134.056
Z.558-437 90 152.732
Z.201-560 70 71.966
2.268.915

MAANDAG 16-10-1978

NOORD
Z.431 600 300 520.505
Z.584 750 320 616.391
Z.189 600 300 703.010

WEST
Z.200 2.000 220 707.850
Z.507 1.300 150 417.723

KN
Z.105 5.000 370 1.231.052

KUST
Z.497 2.000 14 531.920

KUST (gul)
Z.505 70 132.950

Z.471-472 220 307.370

Z.501-403 170 181.716
Z.554-538 240 324.600
5.675.087

DINSDAG 17-10-1978

KUST
Z.570 6 400 40 170.900

Z.512 8 500 100 288.720

Z.510 8 1.400 90 498.340

KREEFTENPUT
Z.427 11 — 70 217.128

WEST
Z.526 1.800 240 758.224

KREEFTENPUT
Z.559 10 — 200 521.933

WEST
Z.30 10 1.300 350 809.320

Z.506 10 1.600 430 823.400

KUST (gul)
Z.201-560 21.740

Z.437-558 96.030
4.205.735

WOENSDAG 18-10-1978

WEST
Z.99 8 2.300 220 750.700

Z.582 8 400 80 325.390

KREEFTENPUT
Z.307 10 — 160 461.880

WEST
WEST
Z.16 8 1.800 300 946.010

2.483.980

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)

KORTE BERICHTEN

HET VISSERIJBEDRIJF IN NEDERLAND TEGEN HET VERDWIJNEN VAN DE IJMUIDENSE HARINGHAVEN

Het visserijbedrijf is in grote trekken tegen de voorgenomen plannen om de haringhaven te IJmuiden om te bouwen voor roll-on/roll off haven. De haringhaven heeft natuurlijk veel van haar belang verloren door de grote beperking op de haringvangst waarvan vooral de Nederlandse visser het slachtoffer geworden is. Nochtans kan de haringvangst hernemen eens dat er terug vangstkota's vrij gegeven worden na het herstel van de haringstand. Anderzijds moeten de haringvaarders en de uitgesaande vaartuigen toch ergens gaan opvangen en het is duidelijk dat de haringhaven hiervoor de aangewezen plaats is. Anderzijds zullen dan weer wel bepaalde schepen verdwijnen voor andere havens en aldus het visserijbelang van IJmuiden ten nadele van concurrerende visserijhavens verminderen. In deze optiek gezien, is het dus aanmerkelijk dat het visserijbedrijf zich verzet tegen het inpalmen van de haringhaven. Anderzijds heeft een roll-on/roll-off haven een belangrijke rol te spelen en is van dien aard om bepaalde handelsstrafieken aan te trekken. Ook dit heeft haar voordelen en bezit haar voorstanders. Het is dus in feite het tegen elkaar afwegen en opbieden van twee verschillende bedrijfstakken waarvoor telkens pro en contra is. Wie het halen zal, moet men nog afwachten. In elk geval heeft de visserij reeds dusdanige klappen gekregen, dat het best van verdere tegenvallers zou gespaard blijven. Anderzijds meent men dat de haringstand zich vanaf 1979 voldoende zal herstellen, opdat terug bepaalde contingenten voor vangst zouden kunnen vrijgegeven worden.

NOORSE VISSERIJVERENIGING VRAAGT OM BESCHERMENDE MAATREGELEN

In haar jaarlijkse in september gehouden konventie te Trondheim heeft de vereniging van Noorse vissers vooral het accent gelegd op de bescherming van de Noorse visstand en op de hiervoor te treffen maatregelen. Nochtans heeft men de opmerking gemaakt dat de marine-experten en biologen te veel terugkomen op hun schattingen om dan andere cijfers te gaan publiceren. Dat doet twijfel ontstaan bij de visserij, die ten slotte nog moeilijk weet aan welk cijfer zich te

houden. Nochtans heeft men verzoekt om nog meer aangepaste beschermingsmaatregelen in de Noorse 200-mijlszone. Met bijzondere verontwaardiging werd er gewezen op de overtredingen van de Noorse en vroegere Noord-Oost-Atlantische Zeekonventiereglementering door de andere kuststaat in de Barentssee, met name Rusland. Anderzijds wenst men ook dat wederzijdse visserijrechten met derde landen zouden gebaseerd worden op de waarden en niet op hoeveelheden. Verder verzoekt de vereniging om toezegging nog voor 1978 van een haringcontingent van 20 duizend ton. Hoe men dit samenrijmt met de door de vereniging gevraagde beschermingsmaatregelen voor de instandhouding van de visstocks, is moeilijk te begrijpen. De Noorse visserijdirecteur, de heer Knut Vardal sprak een waarschuwing uit dat de basisstock van verscheidene Noorse vissoorten, heel wat lager ligt dan men heeft voorspeld. Wat de noordelijke ijszeekabeljauw betreft, zouden de laatste onderzoeken hebben uitgewezen, dat de stocks maar de helft bedragen van wat vooropgesteld werd. Hetzelfde geldt voor de koolvis, capelin en makreel. Wel deelde de heer Vardal mede, dat er bewijzen zijn dat het haringbestand van de Noordzee en van de Atlantische-Scandinaafse haring tekenen van herstel vertonen, maar dat in feite nog tot in 1980 zou dienen gewacht te worden voor toekenning van kwota.

LLOYDS VERONTWAARDIGD OVER SCHADE-EISEN « AMOCO-CADIZ »

In vorige uitgave deelden we reeds één en ander mede over de geperde rekening die aan de eigenaars en verantwoordelijke van de olieramp van de Amoco Cadiz aangeboden werd. Lloyds-Londen heeft nu de tussenkomst van de Britse regering ingeroepen om een protestnota te laten geworden aan de Franse regering tegen deze omvangrijke schade-eisen. Volgens de Lloyds heeft ook de Franse regering het internationaal verdrag op de beperkte aansprakelijkheid gesloten in 1969 ondertekend. Het is dus aan de Franse regering om hieraan de hand te houden. In dit verband wijst Lloyds er op dat door de Franse staat reeds een eis ingediend werd voor 9,6 miljard B.F. terwijl, volgens de internationale conventie deze aansprakelijkheid mag beperkt worden tot 1,6 miljard B.F. (50 miljoen dollar). Anderzijds komt bovenop de schadevergoeding gevraagd door de Franse staat, nog een gezamenlijke eis vanwege de betrokken industrieën in het bevuilde gebied van niet minder dan 24 miljard B.F. Hieraan voegt zich nog een vordering uitgaande van Bretoense kollektiviteiten, gemeenten en milieugroeperingen van eveneens een slordige 10 miljard B.F. zodat we een totaal

krijgen van 43 miljard B.F. Het is begrijpelijk dat men zich begint af te vragen of men hier niet van de gelegenheid wenst te profiteren. Voor een machtige organisatie zoals de Lloyds, is dit toch ook van het kwade te veel. We weten nu ook wel dat tussen vragen en krijgen een heel eind weg ligt en dat alle claims zorgvuldig zullen moeten worden, hetgeen zeker een procedure wordt van jaren en jaren, om ten slotte toch te zullen eindigen op het aanbieden van de abandon of beperkte aansprakelijkheid ten bedrage van 50 miljoen dollar (1,6 miljard B.F.) in geval van schadevergoedingen voor milieuvervuiling.

GROEIENDE BELANGSTELLING VOOR DE VISSERIJTENTOON- STELLING TE BOSTON

De visserijtentoonstelling te Boston in de Verenigde Staten, die gehouden wordt van 25 tot 28 oktober 1978, gaat een enorme belangstelling tegemoet. Deze wordt gemeten aan het aantal stands die eksponeren en aan de vragen en verzoeken om inlichtingen. Men verwacht rond de 10 duizend bezoekers. Er zijn niet alleen firmas uit bijna alle visserijlanden, maar zelfs officiële stands uitgaande van de landen zelf, zoals van Noorwegen, Groot-Brittannië, IJsland en Canada. Alles die de visserij en de visverwerking aangaat wordt er tentoongesteld, vanaf netten, uitrustingsstukken, apparatuur, motoren, lieren, touwwerk, vlotter, enz. Er zullen zelfs compleet uitgeruste vaartuigen in een nabij gelegen dok te bezoeken vallen. Iedere dag worden er verder seminaries gehouden verlicht met films en dia's.

De laatste technische snufjes, visopsporingsapparatuur, nieuw automatische lijnvisserijmateriaal en ook aangepast materiaal en scheepsmodellen voor de ontwikkeling van de visserij in de onderontwikkelde landen. Het succes van een visserijtentoonstelling kan men echter slechts na sluiting meten aan het aantal geplaatste orders.

HET EILAND VAN MAN WENST VREEMDE VAARTUIGEN TE WEREN

Man, het kleine eilandje in de Ierse Zee, dat over een eigen parlement beschikt, wenst de vreemde vissersvaartuigen buiten haar wateren te houden. Het is inderdaad zo, dat als gevolg van de sluitingen van bepaalde Britse en Ierse visgronden, voortdurend meer en meer vreemde vissersvaartuigen in de wateren van het eiland komen vissen.

Alhoewel het eiland Man geassocieerd is met de E.E.G., is dit slechts een losse band en niets verbiedt het Man-parlement om de E.E.G.-vaartuigen haar wateren te verbieden. Wel was het Groot-Brittannië dat voor marinebescherming zorgde, maar of de Britten dit nu nog zullen doen, wanneer de eigen vaartuigen geweerd worden, is natuurlijk een vraag.

Anderzijds vissen de vaartuigen van Man ook in de Ierse en Keltische zee waar zij onder meer 1000 ton haring wegvisten in de eerste zes maand van 1978. Of hier nu omgekeerd ook een eind aan komt, valt nog af te wachten. Het eiland Man staat niet onder de Britse Kroon, maar is een onafhankelijke republiek. In 1977 werd er in de vissershaven Peel voor 'n waarde van 350 miljoen B.fr. verhandeld. Ook Douglas is een voorname vissershaven, vooral wanneer de haring naar de Oostkust van het eiland uitzwermt. Voor de E.E.G.-vissers is de beslissing van het Man-parlement, de zoveelste tegenvaller.

ONVERWACHT GROTE CAPELIN- VANGSTEN OP JAN MAYEN

Het eiland Jan Mayen dat tot Noorwegen behoort en tussen de noord-Noorse kust, Groenland en IJsland ligt, leverde op de west- en zuidwestkust van het eiland in de maand september, rijke capelinvangsten op. Een eerste Noorse seiner bracht 1300 ton aan, hetzij 26 duizend van onze bennen. In enkele weken tijd werden er 15 duizend ton gevangen, vette capelin van zeer goede kwaliteit. Dit buitenkansje heeft weer eens de vraag doen rijzen of Noorwegen nu door IJsland de erkenning van het eiland Jan Mayen zal bekomen, zodanig dat de grensscheiding van de IJslandse en Noorse wateren in het midden tussen beide gebieden door beide landen erkend zou worden. Zoals men weet worden territoriale wateren slechts erkend rond bewoonde gebieden. Het Noorse eiland Jan Mayen heeft echter volgens IJsland geen bewoners maar slechts een weerkundige dienst, die niet met bewoning mag gelijk gesteld worden. Dit is de reden waarom IJsland weigert zijn 200-mijlsgrens achteruit te brengen op een middellijn tussen Jan Mayen en IJsland.

In de jaren zestig tot zeventig, kwamen IJslandse en Noorse vaartuigen regelmatig in de herfst op haringvangst rond het eiland Jan Mayen om hetgeen nog overgebleven was na de zomerjacht op de Atlantische-Scandinaafse haring verder weg te vangen. In de zeventiger jaren loonde dit niet meer omdat deze haringscholen toen reeds naar de uitroeiing toe gingen. Capelin wordt gevangen voor de vismeelindustrie en is één van de voornaamste grondstoffen voor de Noorse vismeelfabrieken, nu de haring weggevallen is.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een behoorlijke visaanvoer tijveel schepen op de vrijdagmarkt, dens de voorbije week met wel iets

Toen kwamen zeven schepen 'n vangst in de afslag zetten. De aanvoer bestond hoofdzakelijk uit gul die geen te beste prijzen kregen.

Vandaar ontgoochelende resultaten. Maandag waren de prijzen iets beter met evenwel goedkope IJslandse soorten. Rode baars vooral deed het erg slecht en daalde op het einde van de markt tot 1090 fr. de ben. Het is goed mogelijk dat volgende week het dubbel van die prijs betaald wordt want er zijn maar twee vangsten verwacht.

Gul is ook van de andere visgronden niet te gunstig verkocht. Vooral de grotere soorten vielen uit de toon en kregen amper 30 fr. het kg. Kabeljauw zakte onder de 40 fr. dit wegens de goedkoop aangeboden kabeljauw uit Denemarken. Er wordt de laatste tijd weer heel wat Deense kabeljauw ingevoerd, dit niettegenstaande het uitgeputte vangstkotum. De achterdeurtjes blijven dus bestaan.

Voor de eigen vissers een dikke streep door de rekening. Er wordt overigens niet veel kabeljauw aangevoerd door onze schepen, grote gul evenmin. Kleine sortering des te meer en hiervoor lag de prijs tussen 20 en 25 fr., prijs die betaald werd door de uitvoer. Voor kleine sortering wijting was er bijna geen belangstelling meer, er werden dan ook hele partijen opgevangen. Grote wijting tot voor kort nog verkocht aan 40 fr. en meer haalt nu met moeite 20 fr. Schol, een soort die erg schaars aangevoerd werd, was redelijk duur en kreeg tussen 35 en 42 fr. het kg. Zelfs platjes gingen vlot van de hand.

N.V. PESCATOR in vereffening

H. Baelskaai 14, Oostende
H.R. Oostende 175.

De heren aandeelhouders worden verzocht deel te nemen aan de algemene vergadering op zaterdag 28 oktober 1978 om 11 uur, ten maatschappelijke zetel.

Dagorde :

1. Verslag van de vereffenaars.
2. Toestand einde boekjaar.

De aandelen moeten neergelegd worden ten maatschappelijke zetel, of bij de Bank van Brussel, bijhuis Oostende, vijf dagen vóór de vergadering.

(8196V)

Voor tong werd een hogere prijs betaald dan verleden week. Er werd slechts een vangst gebracht die rond de 3.000 kg. bevatte. Vooral kleine sortering kreeg heel wat meer dan voorgaande week.

Voor de O.518 werd het dan toch nog een opbrengst van 819.000 fr.

Rog kreeg een behoorlijke middenprijs tijdens de afgelopen week. Met voor grote rog 52 fr. en de kleine sortering rond de 35 fr., mogen we van een goeie prijs spreken.

Voor de kustvisserij was het geen slechte week. De garnaalaanvoer was vrij behoorlijk terwijl de prijs op een vast peil bleef. Alleen zaterdag liep de prijs even uit de hand toen deze terugliep van 65 naar 48 fr. het kg. Maandag even wel werd reeds opnieuw tussen 65 en 85 fr. genoteerd terwijl dinsdag toen maar één vangst aangeboden werd, de prijs opliep tot 100 fr.

OOSTENDE

VRIJDAG 13-10-1978				
O.274	14	260	—	371.764
NOORDZEE				
Z.209-509	12	1.000	—	1.047.486
WEST				
O.35	12	165	—	166.140
Z.38	13	250	—	334.407
O.306	13	410	—	261.663
N.719	9	160	—	196.777

MAANDAG 16-10-1978				
IJSLAND				
O.236	18	700	—	979.995
O.81	17	1.600	—	2.187.438
O.334	17	1.040	—	1.262.791
KANAAL				
O.518	15	120	2.920	819.470
MONKEY BANK				
O.232	10	320	—	488.396
O.135	12	340	—	467.900
WEST				
N.736	6	150	—	223.270
O.37	6	100	—	173.140
N.708	9	270	—	433.599
O.309	10	150	—	352.850
O.127	9	300	—	408.275
NOORD				
O.229	10	380	—	534.035

DINSDAG 17-10-1978				
WEST				
O.114	12	295	—	362.969
N.47	7	140	—	152.180
O.123	7	220	—	231.695

WOENSDAG 18-10-1978				
NOORD				
Z.72	14	110	1.532	406.038
WEST				
O.206	12	220	—	297.584
N.41	6	210	—	188.835
O.134	12	300	—	325.424

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 20 OKTOBER 1978

WEST : N.706 (260 m., t.t.z. 110 gul, 110 wijting, 40 grondvis).

MAANDAG 23 OKTOBER 1978

IJSLAND : O.317 (1.300 m., t.t.z. 350 kools, 500 bonen, 350 bl. leng, 75 kab-gul, 18 st. heilbot, 25 varia).
O.202 (800 m., t.t.z. 100 kab-gul, 300 kools, 200 bnen, 200 bl. leng).
NOORD : O.118, O.235, O.243, O.26, O.279.
WEST : O.66.

DINSDAG 24 OKTOBER 1978

WEST : Z.502, N.719

WOENSDAG 25 OKTOBER 1978

MONKEY BANK : O.128.
WEST : O.275, O.303.

OOSTENDE DOVER FOLKESTONE

UURTABEL DER OVERVAARTEN voor de week van 22-10-1978 tot 28-10-1978

Afvaarten uit Oostende naar Dover

Western Docks :

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

Afvaarten uit Oostende naar Dover

Eastern Docks :

— Dagelijks te 04u15 en te 19u15
— Op 22 en 28-10-1978 bijkomende afvaart te 13u15
— Op 22, 23, 24, 25, 26 en 27-10-1978 bijkomende afvaarten te 06u15 en te 22u15

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

— Dagelijks te 01u30 en te 05u10
— Op 23, 24, 25, 26, 27 en 28-10-1978 bijkomende afvaart te 06u40

Afvaarten uit Dover Western

Docks :

— Dagelijks te 12u40, te 16u45 en te 19u45

Afvaarten uit Dover Eastern

Docks :

— Dagelijks te 00u20 en te 09u20
— Op 22-10-1978 bijkomende afvaarten te 18u20 en te 21u20
— Op 23, 24, 25, 26 en 27-10-1978 bijkomende afvaarten te 03u20 en te 21u20
— Op 28-10-1978 bijkomende afvaarten te 03u20 en te 18u20

Afvaarten uit Folkestone :

— Dagelijks te 08u00 en te 23u45
— Op 23, 24, 25, 26, 27 en 28-10-1978 bijkomende afvaart te 01u10.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 12-10-1978

Z.581 8 — 150 353.450
Z.575 9 — 70 206.504

NOORD

Z.484 3 200 240 431.323
Z.596 9 200 330 563.015

WEST

Z.525 6 600 70 258.792

KUST (gul)

Z.538-554 200 264.350
Z.403-501 70 123.930

VRIJDAG 13-10-1978

KUST

Z.14 10 2.800 160 764.210

KREEFTENPUT

Z.542 9 — 150 315.554
Z.573 10 — 150 423.061

WEST

Z.537 10 500 60 224.602

KUST (gul)

Z.481 — — — 14.530
Z.468-601 — 100 168.204
Z.471-472 — 80 134.056
Z.558-437 — 90 152.732
Z.201-560 — 70 71.966

2.268.915

MAANDAG 16-10-1978

NOORD

Z.431 600 300 520.505
Z.584 750 320 616.391
Z.189 600 300 703.010

WEST

Z.200 2.000 220 707.850
Z.507 1.300 150 417.723

KN

Z.105 5.000 370 1.231.052

KUST

Z.497 2.000 14 531.920

KUST (gul)

Z.505 70 132.950
Z.471-472 220 307.370
Z.501-403 170 181.716
Z.554-538 240 324.600

5.675.087

DINSDAG 17-10-1978

KUST

Z.570 6 400 40 170.900
Z.512 8 500 100 288.720
Z.510 8 1.400 90 498.340

KREEFTENPUT

Z.427 11 — 70 217.128

WEST

Z.526 1.800 240 758.224

KREEFTENPUT

Z.559 10 — 200 521.933

WEST

Z.30 10 1.300 350 809.320
Z.506 10 1.600 430 823.400

KUST (gul)

Z.201-560 — — — 21.740
Z.437-558 — — — 96.030

4.205.735

WOENSDAG 18-10-1978

WEST

Z.99 8 2.300 220 750.700
Z.582 8 400 80 325.390

KREEFTENPUT

Z.307 10 — 160 461.880

WEST

Z.16 8 1.800 300 946.010

2.483.980

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

	16-10-1978		
Schelvis grote	40,—53,40		
Schelvis midden	35,—38,60		
Schelvis klein	22,80-26,—		
Kabeljauw	29,60-32,20		
Gul	22,—27,60		
Wijting			
Schaat			
Zeebaars	52,—68,—		
Leng	21,80-29,60		
Schartong	24,—29,80		
Heilbot	25,50-39,80		
Koolvis	32,—36,—		
Hondstong	116 -169		
Zeewolf	32,—36,—		
Staart			

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	16-10-1978	17-10-1978	18-10-1978
Lappen	209 -219		
Grote	195 -200		
3/4	167 -173		
Blok	155 -159		
Voor-kleine	131 -145		
Kleine			

Zeebrugge

	16-10-1978	17-10-1978	18-10-1978
Grote	217 -237	229 -231	232 -237
Blok	203 -223	215 -222	216 -221
Fruit	181 -189	188 -198	190 -194
Schone kleine	142 -149	143 -165	142 -152
Kleine	106 -128	113 -125	120 -123
Tout petit	86,—103	98,—106	106 -108
Slips	88,—93,—	94,—97,—	100 -103

Nieuwpoort

	NIET MEEGEDEELD		
Tong I			
Tong II			
Tong III			
Tong IV			
Tong V			
Kleine			

PLADIJS

Oostende

	16-10-1978	17-10-1978	18-10-1978
Grote	27,—41,—		35,80,—
Grote lek			
Kleine lek	34,60-38,—	33,20,—	
Derde slag	29,90-32,—		
Platjes	23,60-25,—	22,—	

Zeebrugge

	16-10-1978	17-10-1978	18-10-1978
I	28,—30,—	30,—37,—	38,—43,—
II	27,—29,—	30,—34,—	46,—,—
III	22,—24,—	26,—30,—	34,—42,—
IV	18,—19,—	20,—24,—	29,—,—
V			

Nieuwpoort

	NIET MEEGEDEELD		
Moeien			
Grote pladijs			
Platjes			
Drielingen			

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

13-10			2.472.187			
16-10			8.587.219			
17-10			752.804			
18-10			1.263.731			
			13.075.941			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

12-10	12	1.850	128.492	58,—	80,—	
13-10	12	1.647	119.724	63,—	83,—	
14-10	12	2.004	98.675	42,—	70,—	
16-10	11	1.486	110.497	65,—	86,—	
17-10	1	133	13.270	99,—	100,—	
	48	7.120	460.658	42,—	100,—	64,—

NEDERLAND
VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

AAN DE DINSDAGMARKT VAN 10 OKTOBER WERD AANGEVOERD: 945 kg tong; 14 kisten tarbot en griet; 322 kisten kabeljauw; 873 kisten koolvis; 436 kisten wijting; 57 kisten schol; 47 kisten schar; 66 kisten makreel; 83 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. PER 1 KG.: tarbot 17,51; grote tong 17,42; grootmiddel tong 14,79-14,60; kleinmiddel tong 10,91-10,76; tong één 8,44, tong twee 7,51.

PER 40 KG.: horsmakreel 56-52; haai 96; bot 32-24; poontjes 46; tarbot 549-188; griet 288-160; kabeljauw drie 142-108; kabeljauw vier 120-100; kabeljauw vijf 110-65; schelvis twee 144; schelvis drie 108; schelvis vier 96-72; koolvis één 90; koolvis twee 104; koolvis drie 86-79; koolvis vier 75-60; blanke koolvis drie 102; schol drie 122-80; schol vier 75-60; wijting drie 65-34; makreel één 57-45; makreel twee 40-21,60; schar 71-44; rode poon drie 100-56; tongschar 120; leng 108-82; hammen met kop 190-130.

DE BESOMMINGEN WAREN: KW.43 f 70.800; IJM.207 f 4.300; IJM.211 f 17.100; KW.165 f 4.300; UK.78 f 2.400; verder waren er vier Texelaars met in totaal f 81.000 aan besomming.

AAN DE WOENSDAGMARKT VAN 11 OKTOBER WERD AANGEVOERD: 448 kg tong; 18 kisten tarbot en griet, 606 kisten kabeljauw; 1011 kisten koolvis; 28 kisten schelvis; 780 kisten wijting; 264 kisten schol; 76 kisten schar; 211 kisten makreel en 96 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. PER 1 KG.: Tarbot 17,94-16,80; grote tong 17,94; grootmiddel tong 15,25-15,03; kleinmiddel tong 13,22; tong één 10,60; tong twee 8,29.

PER 40 KG.: hake 214; hammen met kop 204; lengen 96-85; lompen 81; rode poon drie 104-78; bot 34-74; horsmakreel 61-52; steenbolk 24; tarbot 448-192; griet 324-177; kabeljauw één en twee 188-162; kabeljauw drie 126-92; kabeljauw vier 98-84; kabeljauw vijf 87-60; koolvis één en twee 100-97; koolvis drie 84-74; koolvis vier 69-61; schelvis één 176; schelvis twee 142; schelvis drie 122-83; schelvis vier 87-66; wijting drie 52-18; makreel één 52-35; makreel twee 31-12; schar 65-32; tongschar 240-180.

DE BESOMMINGEN WAREN: KW.221 f 14.700; KW.187 f 8.100; SCH. 256 f 9.300; VL.115 f 69.700;

IJM.207 f 7.600; IJM.20 f 5000; UK.78 f 5.500; UK.272 f 9.200; verder waren er drie Texelaars met totaal f 22.000 aan besomming en de Engelse kotter GY.243 met 36.700.

AAN DE VRIJDAGMARKT VAN 13 OKTOBER WERD AANGEVOERD: 12.040 kg tong; 81 kisten tarbot en griet; 648 kisten kabeljauw; 945 kisten wijting; 506 kisten schol; 135 kisten schar; 160 kisten makreel en 135 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. PER 1 KG.: tarbot 19,44-18,27; grote tong 17,30-16,69; grootmiddel tong 15,51-14,88; kleinmiddel tong 10,77-10,44; tong één 8,91-8,05; tong twee 7,79-7,38.

PER 40 KG.: tarbot 539-139; griet 303-160; kabeljauw drie 140-104; kabeljauw vier 114-90; kabeljauw vijf 94-65; schol één 144-130; schol twee 126-100; schol drie 114-75; schol vier 84-46; wijting drie 49-34; makreel één 44-40; wijting drie 49-34; makreel één 44-40; makreel twee 34-22; schar 57-36; bot 31-34; horsmakreel 66-62; rode poon één 154-152; rode poon twee 90-76; rode poon drie 76-42; krab 30; haai 114.

DE BESOMMINGEN WAREN: KW.167 f 15.600; KW.206 f 20.300; SCH.256 f 5.400; UK.272 f 4.500; UK.18 f 3.000; UK.78 f 1.500; UK.159 f 2.900; VD.29 f 4.700; IJM.18 f 400; IJM.29 f 7.100; Verder waren er één Goedereder en 9 Texelaars met in totaal f 152.000.

AAN DE DINSDAGMARKT VAN 17 OKTOBER WERD AANGEVOERD: 59 kisten kabeljauw; 2771 kisten koolvis; 75 kisten schelvis; 58 kisten wijting; 4 kisten schol; 17 kisten schar; 64 kisten makreel en 74 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDEN. PER 40 KG.: hammen met op 184-130; leng 114-82; lompen 106-102; blanke koolvis drie 85; kabeljauw één en twee 94; kabeljauw drie 134-100; kabeljauw vier 124-90; kabeljauw vijf 100-50; koolvis één 81-78; koolvis twee 85-78; koolvis drie 76-67; koolvis vier 60-52; schol drie 134; schol vier 114; schelvis één 144-106; schelvis twee 112-96; schelvis drie 114-78; schelvis vier 96-65; wijting drie 67-48; makreel één 46; makreel twee 35-22; schar 90-55; bot 24; poontjes 50-45.

DE BESOMMINGEN WAREN: KW.123 f 90.500; KW.41 f 64.200; KW.15 f 23.700; UK.78 f 650; UK.159 f 2.400; VD.19 f 4900.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	16-10-1978	16-10-1978	17-10-1978	17-10-1978	18-10-1978	18-10-1978		
Tarbot : groot (123)	222	236		265		181		
middel (123)	—	-269		-295		-253		
klein (123)	147	165	189	154		145		
Griet : groot (123)		88		108		85		
middel (123)	121	122		138		140		
klein (123)	100	64		90		110		
Schelvis : groot		45		68		70		
middel	44	56						
klein	31	42						
Heek : groot	16	60						
middel	75	28						
klein	56							
Lom								
Leng								
Rog (I)	30	31		44		44		
Keilrog (123)	28	44	35	46				
Rog (23)	51	66						
Tilten (23)				36		30		
Scherpstaart (23)		24		45		46		
Halve mans (23)		40		36		28		
Teelt (2)		25		34		28		
Katrog (2)		25						
Kabeljauw				40		40		
Gul (groot)	30	42		38		38		
Gul (middel)	13	33	17	26		27		
Gul (klein)		25		24		27		
Hozemondhamme	86	186						
Wijting : groot	13	20	13	18		18		
klein		14		14		14		
Schar		12		10		10		
Steenschol	18	94		71				
Zeehaai	19	31		24		30		
Hondshaai	20							
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	34							
Schartong	27	69						
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk								
Heilbot								
Koolvis								
Zeewolf								
Pollak	27	59						
Zonnevis	20	37						
Koningsvis	188	205						
Vlaswijting	50	81						
Zeeduivel								
Schotse schol								
Zeehond								
Bot		12				12		
Rode Poon (robaard)								
Grauwe Poon (knorh.)	22	28		25		34		
Rode Knorhaan	16		12	7		9		
Posten	22	41						
Langoesten (midden)		12		10		8		
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

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**



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.

■