

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE *banck*

het visserij blad



VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPING DER VISNIJVERHEDEN



VRIJDAG 27 OKTOBER 1978 — PRIJS 40 FR. — Nr. 39 — 45e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

6

30-31

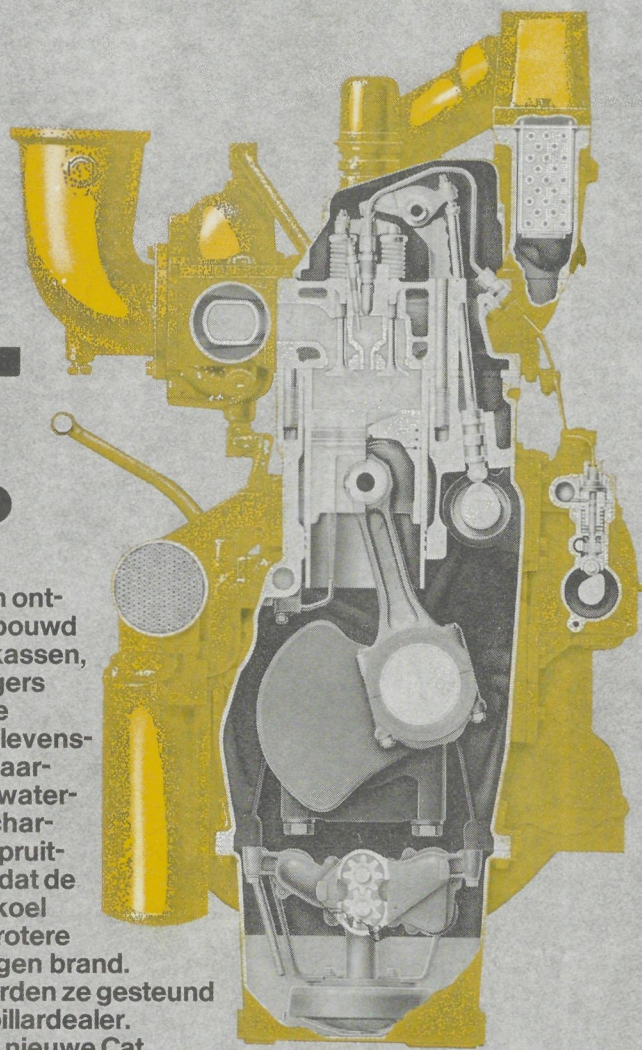
Informeer naar het Cat- vermogen.

U zult zien dat er een Caterpillar dieselmotor is voor elke tonnage vissersboot. Motoren van 63 tot 840 kW (85 tot 1125 continu pK). Goedgekeurd door classificatiebureaus te leveren met bijpassende transmissies, vooreinde koppelingen en aftakassen voor lieren en installaties.

Deze compact gebouwde diesels laten meer ruimte voor extra vangst of brandstof. Ze zijn economisch en gemakkelijk te onderhouden met afstelvrij brandstofsysteem dat een automatische en variabele tijdsinstelling heeft om brandstof te besparen.

Ze zijn eenvoudig van ontwerp en op kwaliteit gebouwd met totaal geharde krukassen, hoogwaardige hoofdlagers en zuigers met zeer lage wrijving voor een lange levensduur en grote betrouwbaarheid. Afgeschermd of watergekoelde turbochargers en uitlaat-spruitstukken zorgen dat de machinekamer koel blijft en geven grotere bescherming tegen brand.

En verder worden ze gesteund door Uw Caterpillardealer. Vraag hem het nieuwe Cat Marine Service adresboek met service-adressen van de havens die u aandoet.



Doorsnede van het eenvoudige ontwerp van de 6 cil. in lijn Cat 3406 TA met 205 kW vermogen bij 1800 omw/min.

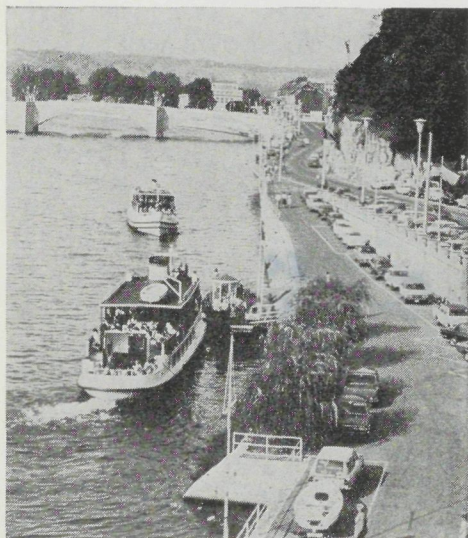
TRECO n.v.
Steenweg op Brussel 340
1900 Overijse ☎ (02) 687 60 20
Oostende ☎ (059) 70 11 84



EME 7064



DAGJE UIT



„MONTMOSAN”

Jongste telg in de familie der toeristische attracties in België is het recreatiepark in Hoi. Het stelt zich nu voor met een serie **nieuwe** attracties onder de naam

„MONTMOSAN”

Aan de basis van dit unieke en hoogst interessante park ligt de rijke gevarieerdheid van het Maasdal en de Ardennen. De rivier, het water, de scheepvaart, de geschiedenis en plezier en vermaak bijeengebracht in een prachtige omgeving met attracties voor jong en oud.

U vindt er een grote speeltuin, de langste kabelbaan van België, rondvaarten op de Maas, een houtvesterstrein, de grote robbenshow, de kinderboerderij en nog veel, veel meer.

Voor een werkelijke dag „uit” :
MONTMOSAN HOEI.

Openingstijden : dagelijks v. 7 april tot 23 september 1979.

Prijzen voor groepen vanaf 20 personen :

Gekombineerde toegang voor de 2 attractieparken van MONTMOSAN en de boottocht :

— Volwassenen 176 F
— Kinderen 108 F

Tevens bestaat de mogelijkheid diverse attracties afzonderlijk te bezoeken met aantrekkelijke kortingen.



Per boot over de Maas

De rederij RHB in Hoi verzorgt in 1979 weer verscheidene boottochten.

Ten eerste zijn daar natuurlijk de rondvaarten, die vanuit Hoi ieder uur vertrekken en een boeiend beeld geven van de stad en de begroeide oevers van de Maas vanuit een geheel andere hoek.

In de maand juli en augustus vaart er dagelijks een boot vanuit Luik naar Hoi en terug.

De gasten van deze tocht hebben gratis toegang in het recreatiepark **Montmosan**.

Tevens zijn de drie schepen : Orcinus, Cachalot en Odobenus in het gehele stroomgebied van de Maas inzetbaar voor gespecialiseerde trips naar Uw eigen wensen.

Voor groepen bestaat een zeer aantrekkelijk arrangement.

Alle inlichtingen worden gaarne verstrekt.

Rederij RHB en MONTMOSAN
20, Plaine de la Sarte
5200 Huy
tel. 085-21 15 64 en 23 03 03

in 1979 ● HUY
naar : ● DOLFINARIUM - BOUDEWIJNPARK BRUGGE
● ZEEBRUGGE - HAVEN
● BRUGGE - DAMME



GESCHIEDENIS VAN ONZE-LIEVE-VROUW VAN LA SARTE TE HUY

Volgens het archief van de stad Huy lag er in 1501 op de heuvel van de Sarte een kapel toegewijd aan de Heilige Maagd, waar sedert lang de mis werd gecelebreerd.

In 1621 waren de kapel en het beeld in verval geraakt tengevolge van krijgsoperaties in de onmiddellijke omgeving ; Huy werd immers getroffen en verwoest door een opeenvolging van strijdende troepen.

Op een goede dag in 1621 passeerde er een vrouw met een takkenbos op haar rug en zij werd getroffen door de erbarmelijke staat waarin het Heiligdom zich bevond. Zij be-

sloot het beeld in haar takkenbos te steken en het mee naar huis te nemen.

Toen zij echter haar vracht met het Mariabeeld erin trachtte op te tillen slaagde zij hier niet in ; zelfs na van vele personen hulp ingeroepen te hebben bleek de takkenbos niet te verroeren, dit lukte pas weer na het beeld eruit verwijderd te hebben.

Het beëdigd relaas van dit historische gebeuren berust in het archief van Huy. Op deze plaats luidde in 1631 voor het eerst de klok van de kapel Onze-Lieve-Vrouw van La Sarte.

DOLFINARIUM BRUGGE met een nieuwe show



In het DOLFINARIUM, het enige in België, wordt hard gewerkt aan een show, die alles gaat overtreffen wat tot nu toe is vertoond met zeezoogdieren.

Vier verschillende diersoorten zullen gaan optreden in een drie kwartuur durende wervelende show.

Reserveringen zijn in het groepsseizoen aan te bevelen om teleurstellingen te voorkomen.

Shows om 10u, 11u30, 13u, 14u30, 16u, 17u30.

Voor 7 april en na 2 september vervallen de shows van 10u, 13u en 17u30.

Prijzen

Individuele		Groepen
Volwassenen	100 F	90 F
Kinderen	65 F	80 F 60
Bejaarden/Invaliden	90 F	60 F 80

Bij schoolreizen is 1 begeleider per 15 leerlingen gratis.

Groepen die het Dolfinarium combineren met een bezoek aan de Haven Zeebrugge met de „M.S. Noordkaper” krijgen een extra korting.

Nieuw in 1979:

combi-kaart

voor alle attracties in het Boudewijnpark, inclusief de grootste dolfijnen- en zeeleeuwenshow van België.

Volgend jaar zal een bezoek aan het Boudewijnpark een „runner” worden voor groepen. Voor een zeer laag tarief zal een combi-kaart worden geboden waarbij voor één dag alle attracties zijn te bezoeken. Het Boudewijnpark, de koning onder de recreatieparken, geeft hierover nu reeds de eerste vertrouwelijke informatie.

De prijs voor een dagkaart :

Voor groepen van meer dan 20 personen, slechts :	
— Volwassenen	160 F
— Kinderen	130 F

Wanneer ?

Dagelijks tussen 7 april en 2 september 1979.

geldig voor :

het Dolfinarium, de Heirmanklok, het treintje, de minigolf, het tresorama en voor de kinderen nog extra de ponyranch (kleine piste), de molens, de ruimtetent, enz.

Vanaf NU

reeds inlichtingen bij
BOUDEWIJNPARK

Alf. de Baeckestraat 12
8200 Brugge-St.-Michiels
tel. (050) 31.44.92

of

DOLFINARIUM

Alf. de Baeckestraat 25
8200 Brugge - St.-Michiels
tel. (050) 31.69.68

Het Dolfinarium
is dagelijks geopend
van 3 maart tot 28 oktober

Café-Restaurant BOUDEWIJNPARK



Nu reeds de restaurantprijzen voor het seizoen 1979

- verzorgde en snelle bediening
- groepen en feestmaaltijden, Breughelbanketten tot 1.500 personen
- ruime parkeerplaatsen voor bussen en personenwagens

Voor groepen : gelieve op voorhand te reserveren, dan maakt U het Uzelf en ons veel gemakkelijker.

A
Rumsteak met frites, salade en tomaten
190,- F

B
1/2 kip met frites, salade en tomaten
190,- F

C
Koude schotel met frites
190,- F

D
Soep
1/2 kip met frites
Salade en tomaten
Ijs
245,- F

E
Soep
Rumsteak met frites
Salade en tomaten
Ijs
250,- F

F
Paté op toast
Varkensgebraad Marengo
Frites
Ijs
280,- F

G
Koude schotel
Kalkoenrollade met abrikozen
Frites
Kaasplank
295,- F

H
Kindermenu (voor groepen)
Kleine koude schotel
Frites
1 konsumptie (cola-limonade)
120,- F

I
KOFFIETAFEL
Wit - bruin brood
Hesp - kaas - konfituur
Koffie
130,- F

Bediening en BTW inbegrepen.

Voor alle inlichtingen en reservaties tel. (050) 31.44.92

GEMEENTE...
SIJDE
MUSEUM
KE

EN
DE
HE

roerende
balsem
pe won-
aakte in
gemoed

aan het
en, ge-
de ge-
an Den

e rouw-
szieken-
het wa-
sen en
derheid

un dui-
in deze
en be-
ele har-
oel van
zware
entelijk-
ver de
le jeug-
tar van
dlot zo

loemen
hoeken
telbare
drijven,
llingen,
vémen-
n fami-
rukkerij
vrien-
lijks of
iden.

an het
ondigd
n zich
blz. 2)

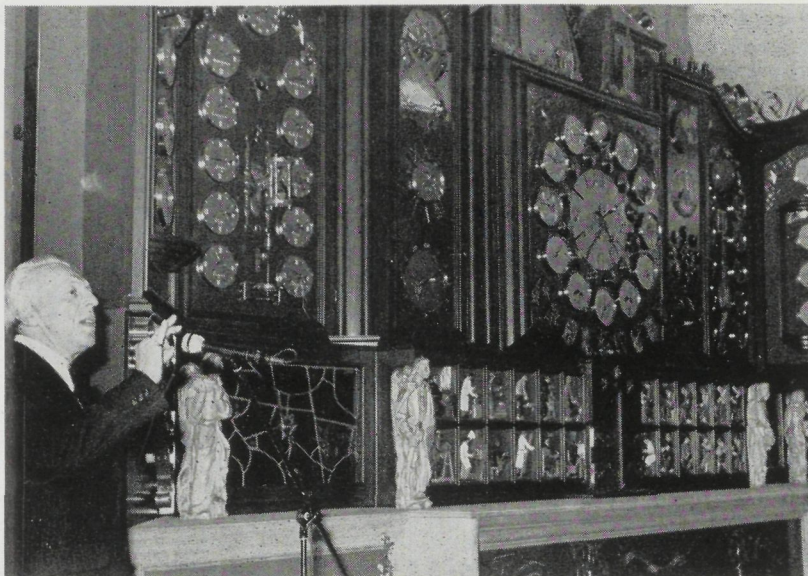
HEIRMANKLOK

Een astronomisch uurwerk samengesteld uit meer dan 80.000 onderdelen. Een wonder van techniek. Een kunststuk van koper en edel metaal, verfraaid met edelstenen en safieren, omkranst door schilderijen en beeldhouwwerk.

Dagelijks te bezichtigen van 9u tot 18u30.
Een 1/2 uur durende voorstelling.

Prijzen :

— Volwassenen	50 F
— Kinderen (14 j.)	30 F
— Groepen	40 F
— Scholen	20 F



Uitzonderlijke en leerzame toeristische attractie



TRESORAMA

„BRUGGE IN AL ZIJN PRACHT”

Audiovisueel schouwspel op zes schermen.

Vertoningen om :

11u45 - 13u45 - 14u15 - 15u15 -
16u15

juli en augustus ook om 17u15.

Prijzen :

Volwassenen	30 F
Groepen	25 F
Kinderen	20 F
Scholen	15 F



HOOGHUYS-ORGEL

Orkestorgel gemaakt door een Brugse orgelbouwer in de jaren 1900. Een uniek pronkstuk van de familie Hooghuys, die tussen de jaren 1805 en 1924 hun bedrijf te Brugge hadden gevestigd. Een blijvend aandenken aan deze oude Brugse industrie en een museumstuk met wondere klank uit de vorige eeuw GRATIS te horen en te bezichtigen in de feestzaal.



OLYMPISCH IJSSTADION

OOK OPEN in juli en augustus.

met gezellig foyer - 450 zitplaatsen - schaatsenverhuring.

Naast deze attracties bieden wij nog veel meer :

- ★ Kinderspelen ★ Minigolf
- ★ Roeiboten ★ Poneyranch
- ★ Sporthallen ★ Schutterstoren
- ★ Hockey- en Voetbalvelden
- ★ Overdekt zwembad
- ★ Open en overdekte Tennis-, Basket- en Volleybalvelden
- ★ Kunstgalerij
- ★ Oberbayern

enz....

BOUDEWIJNPARK

CAFE - RESTAURANT ★ FEEST- EN KONFERENTIEZALEN
van 50 tot 2.000 personen

Voor alle inlichtingen en reservaties :

BOUDEWIJNPARK
tel. (050) 31.44.92

DOLFINARIUM BRUGGE
tel. (050) 31.69.68

De Zeebrugse vissershaven en een raad van de dokter

In de Zeebrugse vissershaven wordt een grote variëteit van vis aangebracht : tong, tarbot, schelvis, rog, wijting, griet, pladijs, enz.

De uitbreiding van de visserij heeft op de algemene ekonomie van de streek haar stempel gedrukt en men kan de gunstige invloed, die zij op de toekomst zal hebben nog niet bepalen.

De staat ondersteunt de Belgische zeevisserij, die in 1939 in de vis-

mijnen aan de kust, een aanvoer boekte van 120 miljoen frank, in 1976 een totaal van 1.386 miljoen F.

De uit zee gewonnen voeding beantwoordt aan de moderne opvatting van een goede voedingswijze. Produkten van de zee hebben een hoge proteïn-inhoud en dit eiwit bevat belangrijk aminozuur, mineralen, weinig vet, terwijl het vet, welk de vis bevat, goed voor het lichaam is, daar het wegens zijn onverzadigde

eigenschap weinig cholesterol ontwikkelt.

Verder is het aangeraden dat de mensen in het algemeen hun gewicht laag houden. Een derde van de bevolking van ons land gebruikt teveel calorieën per dag.

De meeste visserijprodukten bevatten weinig calorieën en zouden derhalve vaker dienen gebruikt te worden.

Bezichtiging Haven Zeebrugge met M.S. Noordkaper

Einde 1977 deden geruchten de ronde dat de havenrondvaarten zouden worden opgeheven als gevolg van diverse oorzaken o.a. het omleggen van de baan langs de kust voor de nieuw te bouwen zeesluis.

Gezien echter de enorme belangstelling die voor deze vaarten bestaat, uit vooral de onderwijswereld, zal er ook dit jaar weer dagelijks worden gevaren.

Een betere gelegenheid om de Zeebrugge havenwerken te zien bestaat

nauwelijks. Men komt in de onmiddellijke nabijheid van de gloednieuwe containerschepen en de gigantische speciaal aangepaste kranen (de grootste van Europa), men vaart langs supertankers en men ziet de uitbreidingswerken. Bij helder weer ziet men zelfs vanuit de havenmond het eiland Walcheren in Nederland. Tijdens de vaart wordt up to date uitleg gegeven over wat men ziet.



Informeer eens naar de speciale groepstarieven !

PRIJZEN en AFVAARTEN

Van 7 april t/m 9 september :

rondvaarten

om 10u, 11u30, 13u, 14u30, 16u en 17u30.

prijzen :

individuele

Volwassenen	100 F
Bejaarden/Invaliden	90 F
Kinderen	70 F

groepen

Volwassenen	90 F
Bejaarden/Invaliden	80 F
Kinderen	60 F

Bij schoolreizen is 1 begeleider per 15 leerlingen gratis.

Groepen, die de rondvaart combineren met een bezoek aan het Dolfinarium krijgen een extra korting.

Inlichtingen :

DOLFINARIUM
tel. (050) 31.69.68

troerende
t balsem
epe won-
zaakte in
l gemoed

t aan het
ien, ge-
p de ge-
van Den

De rouw-
yszieken-
het was-
isen en
ederheid

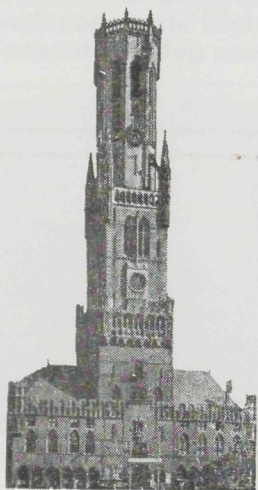
hun dui-
in deze
i en be-
vele har-
voel van
e zware
kentelijk-
over de
de jeug-
aar van
odlot zo

bloemen
hoeken
ontelbare
edrijven,
ellingen,
rivemen-
ijn fami-
Drukkerij
en vrien-
elijks of
nden.

van het
kondigd
en zich

g blz. 2)

Boottocht BRUGGE - DAMME een sukses !!



Boottocht BRUGGE - DAMME een sukses
De nieuwe verbinding per schip, die begin dit jaar werd ingelegd tussen de steden Brugge en Damme, is een groot sukses gebleken.

Spoedig na het begin van de dienst op 25 maart 1978 werd duidelijk dat in een behoefte werd voorzien, die er bestond bij de toeristen die de beide vlaamse kultuursteden wilden bezoeken.

Reeds op 23 juni kon de 10.000ste bezoeker feestelijk worden verwelkomd door de Schepenen van Toerisme van Brugge, de heer Leys en voor eind oktober, als de boot definitief aan zijn winterslaap begint, zal het getal van 30.000 ruimschoots zijn gehaald.

Het M.S. Zeehond zal daarom ook in 1979 voor eenieder klaar liggen die de stad en het land van Tijn Uilenspiegel wil bezoeken en van de rust wil genieten, die een vaart over het Napoleonkanaal biedt.

PRIJZEN EN AFVAARTEN

Van 7 april t/m 30 september

Vertrekuren Brugge

10u, 11u30, 13u, 14u30, 16u.

Vertrekuren Damme

10u45, 12u15, 13u45, 15u15, 17u30

PRIJZEN

Individuelen

Volwassenen	50 F
Bejaarden/Invaliden	45 F
Kinderen	30 F

Groepen

45 F
40 F
27 F

bij schoolreizen is 1 begeleider per 15 leerlingen gratis.



Alle inlichtingen voor zowel de boottocht als het Dolfinarium / c.q. Het Boudewijnpark :

DOLFINARIUM BRUGGE p.v.b.a.

A. de Baeckestraat 25
8000 BRUGGE
Tel. (050) 31.69.68

het visserijblad

Vrijdag 27 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. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 70 77 13 - 70 77 14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

Zijn laatste rustplaats werd een bloementuin :

Ontroerend afscheid van PETER VANDENBERGHE

— Er weergalmdé géén langzaam klokkengelui over de stad.....; er was géén aangepaste, gedempte muziekuitvoering in klassieke largostijl.....; er waren geen toespraken.....

— Er was daar enkel de eenvoud.....

— Een eenvoud, die in al haar treffende soberheid, zo diepmenselijk was, zo aangrijpend, zo emotioneel-geladen.....

— Het onbegrijpelijk verkeersongeval — op die tragische 16 oktober 1978 — dat Peter Vandenberghe, de betreurde 28-jarige zoon van onze uitgever, dhr. en mevr. Prosper Vandenberghe, het leven kostte, sloeg in zoveel gemoederen zo ontzetsend in, dat de massale en spontane blijken van medeleven, zonder meer, overrompend waren.

Enkele uren na het fataal gebeuren — en nadien gedurende de ganse week — groeiden deze blijken van deelneming uit tot een ware keten van menselijke solidariteit.

Ten overstaan van het onbegrijpelijk-plots heengaan van deze sympathieke, joviale en in-eerlijke jonge man — die Peter Vandenberghe in alle omstandigheden steeds was — heeft een indrukwekkende schare

vrienden — met een ontroerende oprechtheid gepoogd, wat balsem aan te brengen op de diepe wonden, die zijn dood veroorzaakte in het uitermate diep-beproefd gemoed van zijn ouders en familie.

Er was een laatste groet aan het stoffelijk overschot voorzien, gevolgd door de bijzetting op de gemeentelijke begraafplaats van Den Haan Klemskerke.

Enmaal opgebaard in de rouwkamer van het Henri Serruysziekenhuis, werd Peter's kist als het ware bedolven onder kransen en bloemtuien.

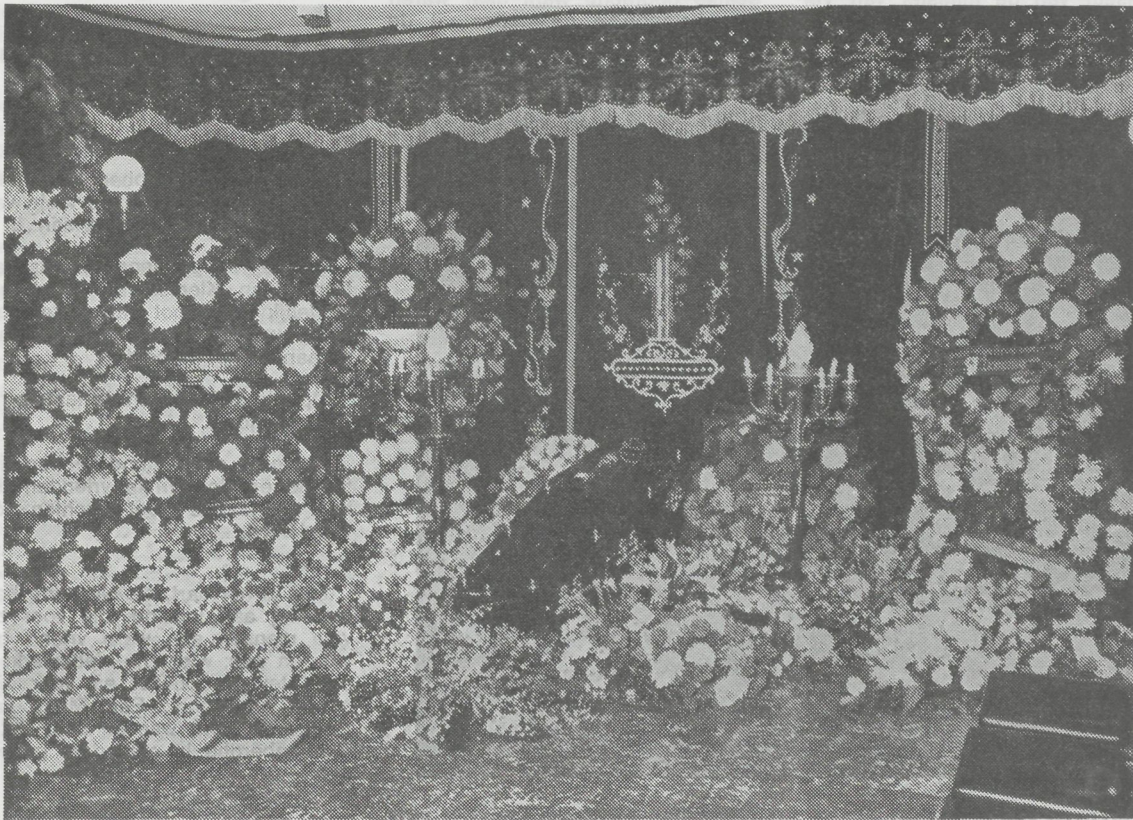
De bloem, symbool van tederheid en hechtheid.....

Kransen en tuilen met hun duizenden bloemen, vertolkten in deze wereld van stilte, tederheid en bezinning, hetgeen zich in zoveel harten had afgespeeld: een gevoel van sereen medeleven in deze zware rouw, een gevoel van erkentelijkheid en waardering tegenover de vele menselijke gaven van de jeugdige overledene, een gebaar van troost voor de door het noodlot zo getroffen ouders en familie.

Bloemen en nog eens bloemen waren er gekomen uit alle hoeken van het land, van zijn ontelbare vrienden, van firma's en bedrijven, van verenigingen en instellingen, van maatschappijen en privé-mensen, waarmede Peter en zijn familie via hun P.V.B.A. „Drukkerij Nieuwsblad van de Kust" en vrienden relaties omzeggens dagelijks of zeer vaak in betrekking stonden.

Alhoewel de begroeting van het stoffelijk overschot aangekondigd was vanaf 10u30 verdrongen zich

(Vervolg blz. 2)



Boven : de kist, waarin het stoffelijk overschot van Peter Vandenberghe lag opgebaard, bevond zich als in een bloementuin, zo talrijk waren de kransen en tuilen.

(Vervolg van blz. 1)

zaterdag jl. reeds vroeger vele mensen nabij de rouwkamer om het zo zinnig gebaar van de „laatste groet” te stellen.

Gedurende ruim anderhalf uur, werd het dan een ononderbroken rij mensen, die langzaam aanschouwen om afscheid te nemen van Peter en om de familieleden de hand te drukken of een woord van troost toe te fluisteren.....

— Een ononderbroken rij van mensen.

— Zij waren van alle rang en stand. Een wereld, die was samengekomen om gedurende die enkele ogenblikken, even de warmte van hun hart te brengen, de bevestiging van hun vriendschap of aanhankelijkheid, de stille dank voor bewezen diensten.....

— Een gezegde beweert dat het, helaas, al te vaak na de dood is, dat iemands gaven op formele wijze op het voorplan worden gebracht. Van Peter Vandenberghe kan getuigd dat hij reeds tijdens zijn jong leven, kon rekenen op de waardering van zijn vrienden, en het respect van zijn naaste medewerkers. Zijn onverwacht heengaan bracht — gewis in al te spijtige omstandigheden — het bewijs, hoe sterk en beloftevol zijn persoonlijkheid zich reeds had ontwikkeld. Hij zou ongetwijfeld voortreffelijke leidersgaven gehad hebben, maar de fatale gebeurtenissen beslisten er anders over.....

De families Pr. VANDENBERGHE - BOLLINNE en W. MAECKELBERGHE - MAIEU

wensen langs deze weg hun diepe ontroering en dankbaarheid uit te drukken aan de talrijke vrienden en kennissen voor de blijken van genegenheid betoond bij het overlijden van

DE HEER Peter VANDENBERGHE

Wilgenlaan 8
B 8420 DEN HAAN

Ruim tweeduizend mannen, vrouwen en jongeren zijn in de rouwkamer een laatste groet komen brengen aan het stoffelijk overschot. Het ware een onmogelijke opdracht, om alles en iedereen te citeren, die op deze ingetogen plechtigheid aanwezig waren. Onder hen bevonden zich o.m. : Minister van State Louis Major; oud-minister van Landbouw Lavens, uit Kortrijk; de volksvertegenwoordigers Alfons Laridon, Dries Claeys, Raoul Bonnel, Willem Content; de senatoren J. Van Canneyt (Bredene) en Hilaire Lahaye (Ieper); de secretaris-generaal van het ministerie van Landbouw, dhr Leon Vandemoortele; de adjunct kabinetschef van de minister van Landbouw H. Vandewalle; de kabinetsadviseur van de minister van Verkeer de heer M. Vanden Bossche;

talrijke overheden uit staats-, provinciale en gemeentelijke besturen; het voltallig stadsbestuur van Oostende, met uitzondering van burgemeester Piers, die te Brussel weerhouden was; de heren burgemeesters Verstele, van De Panne; Albert Claeys, van Bredene; waarbij zich nog voegden honderden telegrammen en brieven waarvan we deze noteerden van de gouverneurs van West- en Oost-Vlaanderen, de burgemeesters van Knokke en Brugge en ere-burgemeesters Jan De Gheldere, Florimond Gheeraert, bestendig afgevaardigde Legein, ere bestendig afgevaardigde Henri Smisjaert, Cdt Schlim, enz.....

X X X

We schreven het reeds : een complete opsomming is een onmogelijke opdracht, want daar waren nog belangrijke delegaties uit de

zakenwereld van Nederland, Duitsland, Frankrijk en Engeland...

En tientallen vooraanstaande figuren uit de plaatselijke en nationale wereld van Handel en Nijverheid, onder wie dhr Six, voorzitter bij de koophandelsrechtbank te Oostende; Justitie, onder wie raadsheer Opstaele, van het Arbeidshof van Beroep te Gent; tal van bekende figuren eveneens uit de wereld van Visserij en de Vishandel; een afvaardiging van de Oostendse Horeca met voorzitter Barbary aan het hoofd; maar ook delegaties uit de sportwereld : KVGGO, ASO, SKVO, Telstar, de uitgebreide Oostendse basket-ballwereld; vele vrienden van de „Royal Golf Club van Oostende”, waarvan Peter bij de jongeren een verkleefd en toegewijd bestuurslid was.

Op persgebied was ook een grote delegatie van „Het Laatste Nieuws” met dhr. Willy Ameye aan het hoofd, een laatste groet komen brengen, samen met de uitgevers en persmensen van alle Westvlaamse weekbladen, evenals het voltallig personeel van de „Drukkerij Nieuwsblad van de Kust” en N.V. Publios.

In de rij schoven nog honderden ambtenaren uit alle takken van het economisch, financieel en cultureel leven aan, en afvaardigingen van de verschillende visserijscholen, de loodsendiensten, de waterschoutsambten, het Nationaal Belgisch Zee-manscollege.....

Ook tal van mandatarissen uit gemeenteraden, OCMW's, enz.....

X X X

Zaterdag, 21 oktober 1978, omstreeks 11u30: de laatste tocht van Peter Vandenberghe ving aan.....

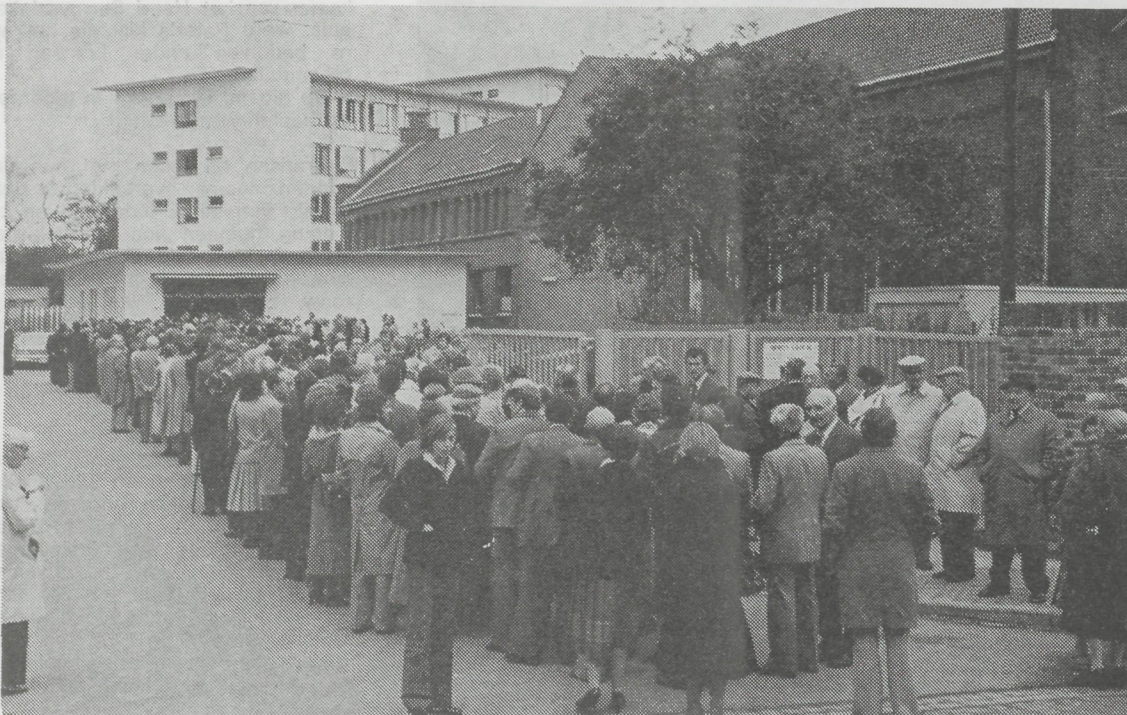
Op de rustige begraafplaats van Den Haan - Klemserke werd het stoffelijk overschot van Peter toevetrouwd aan zijn laatste rustplaats en aan de eeuwigheid.

Op zijn kist werden de laatste rozen gelegd.....

Traag en stilzwijgend hebben zijn familie en de talrijke vrienden die hem een laatste groet brachten zich verwijderd.....

Met in het hart, de blijvende herinnering aan iemand, die voor zovele mensen een ware vriend geworden was; voor zijn medewerkers een stevige houvast en voor zijn ganse omgeving : Een Mens van Goede Wil. Dat was en blijft Peter Vandenberghe in eenieders geheugen.

De Redactie en
het personeel



Onder : zaterdag, 21 oktober, 10u15 : het brengen van een laatste groet aan Peter had reeds een kwartier vóór het voorziene uur een aanvang genomen. In het daaropvolgend uur, zouden nog honderden vrienden en bekende figuren in deze rij aanschouwen..... (Foto Roland).

De toestand van onze Vissersvloot en de Scheepsbouw

Het is onze lezers bekend dat in ons land het laatste vissersvaartuig dat nog voor de Belgische vissersvloot gebouwd werd, dateert van 15 oktober 1975. Het was de O.33 «Marbi» van de rederij Van Billemont - Martinsen, welke op 7 april 1976 tenslotte in de vaart werd gebracht.

Sedertdien werden weliswaar een viertal oude vaartuigen in het Buitenland anagekocht, maar er verdwenen er meer dan 35 in de sloop, zodat van aftakeling der vloot wel sprake is, maar niet van opbouw.

Bezorgd om deze afgang, hebben onze verantwoordelijke regeringsinstanties, daarin vooral voorgelicht door de secretaris generaal en het kabinet van Verkeerswezen, Landbouw en Economische Zaken met veel aandacht en begrip de belangrijke nota door de heer Pros Vandenberghe namens de Kust- en Middenslagvisserij op 16 januari 1978 ingediend, bestudeerd.

Dit geschiedde naar aanleiding van een negatief standpunt van de rederscentrale en sommige ambtenaars van Landbouw, die met het quota stelsel als leidmotief bij de reders een geestestoestand van vrees zo hadden aangewakkerd, dat sommigen alhoewel lust tot modernisatie, het niet meer aandurfden.

De politiek in Engeland, Ierland en Duitsland gevoerd, was een belangrijke aanwijzing, dat toch aan nieuwbouw diende gedaan, wilden wij onze visserij binnen vijf jaar tot de folklore niet zien behoren en vooral de jongeren niet ontmoedigen.

Van uit die hoek bekeken, dient hulde gebracht aan de klare kijk, welke en de secretaris - generaal van Verkeerswezen, het kabinet van dit ministerie en de secretaris generaal van het Ministerie van Landbouw, op het vraagstuk hebben gehad met het gevolg, dat er eindelijk schot in is gekomen en men zich binnenkort aan nieuwbouw mag verwachten.

Ook bleef de Bedrijfsraad voor de Visserij in dat opzicht, onder leiding van voorzitter Dries Claeys, niet bij de pakken zitten in zoverre, dat niettegenstaande negatieve adviezen van mensen, die alleen hun eigen kortzichtig zaakje bekeken, men de zaak ernstig is gaan aanpakken met het gevolg, dat voorzitter Dries Claeys het maandag ook nuttig oordeelde de problemen van de nieuwbouw met de scheepsbouwers van de kust te bespreken.

Uit dien hoofde heeft hij die dag een vergadering belegd waarop, benevens hij en secretaris W Van Roose, de kabinetsadviseur Mr Van den Bossche van het ministerie van Verkeerswezen, de heer Rommel van Economische Zaken, Michielsens van Landbouw en de verschillende scheepsbouwers van de Kust tegenwoordig waren.

Na het doel van deze bijeenroeping te hebben uiteengezet er tevens op drukkend dat hij het advies van de scheepsbouwers wilde kennen, nam de heer Vandenberghe namens SCAP die samenwerkt met de West Vlaamse scheepsbouwverf te Oostkamp; het woord om er op te wijzen, dat er verschillende rederijen tot nieuwbouw wensten over te gaan maar dat het wantrouwen vooral door de administratie inzake de toekenning van kredieten, de tussenkomsten van de FEOGA, de quotanormen waaromtrent allerlei en steeds verwarrende gedachten werden verspreid, de aankoop in het Buitenland, ontneming aan de visserij van jonge vissers door de Staatsmaalboten en de bagger- en zandwinning maatschappijen enz..... alle vraagstukken zijn, waaromtrent de administratie veel te lang wacht om klare wijn te schenken en maatregelen te nemen, die moeten toelaten na te gaan of de bouw van vissersvaartuigen nog economisch rendeerbaar kan gemaakt en wat dient gedaan om de jongere schippers die geen kapitaal hebben om aan nieuwbouw te doen, terug te winnen voor ons bedrijf, daar de toekomst of vernietiging van ons bedrijf daar gelegen is.

Hij meende te weten dat in dat opzicht, dank zij de besprekingen welke hij verschillende malen op Hoger vlak had, er in de laatste tijd bemoedigende vooruitzichten waren, maar hij en waarschijnlijk ook de andere scheepsbouwverven tegenwoordig, hadden graag uit de mond van de bevoegde administraties vernomen, in hoeverre en tot waar, deze vooruitzichten bewaarheid zouden worden.

Het komt er ten andere op aan te melden, zei spreker, dat er een wil is om te bouwen, dat jonge schippers die niet aan nieuwbouw, kunnen doen, de mogelijkheid willen gegeven worden, een fiscaal afgeschreven schip af te kopen aan reders om die toe te laten aan nieuwbouw te doen zonder nochtans het gevaar aan tekort van bemanning te veroorzaken.

Wat dat punt betreft, achtte hij de wet Spitaels een middel om ook hier een oplossing te vinden op de wijze dat onze jonge en beste schippers niet naar bagger en zandmolens zouden aangetrokken, maar wel werklozen.

Deze korte uiteenzetting gedaan zijnde, oordeelde voorzitter Dries Claeys het advies te mogen kennen van de heer Van den Bossche van het kabinet van de Minister van Verkeer. Deze beaamde ten volle de gedachten door de heer Vandenberghe naar voren gebracht en gaf een klare uiteenzetting van de zienswijze van het departement. Daaruit bleek dat de minister het eens zou zijn bouwcredieten te verlenen desnoods gaande tot 85 t.h. voor schepen, welke grootte zij ook hadden, aan een interest van drie ten honderd lopend over 15 jaar.

Wat de FEOGA betreft diende gestreefd om uit deze hoek iets los te krijgen en moesten de aanvragen voor nieuwbouw met het oog hierop vóór 1 december 1978 bij het ministerie van Landbouw ingediend.

Verder had hij het over de VOZOR, de steun eventueel te verlenen om jonge schippers bij de aankoop van een schip, de slooppremie als men aan nieuwbouw wil doen, het laten invoeren moest er niet aan nieuwbouw worden gedaan, enz.....

In een woord konden de scheepsbouwers uit zijn zeer belangrijke visie hieruit opmaken, dat er wel mogelijkheden zijn, hoe beperkt eventueel ook.

Voorzitter Claeys verleende daarna het woord aan de heer K. Michielsens, die het had over de toestand in de EEG, de quota, de halstarrigheid van Engeland, met wie er nog geen oplossing is en waaromtrent wij het bijna wekelijks in Het Visserijblad hebben gehad. Ook deze uiteenzetting was van groot nut met het oog op nieuwbouw en aankoop door jongeren.

De Heer J. Seghers wees daarop op het gebrek aan steun voor nieuwe projecten, op de noodzakelijkheid voor dergelijke risico's over een groter steun te kunnen beschikken en ook over de noodzakelijkheid geen toelating te verlenen om oude schepen uit het Buitenland in te voeren. De Heer Dewinter directeur der scheepswerf Beliard Murdoch, wees ook op de noodzakelijkheid klare wijn te schenken en wou de visie van het departement kennen bij het inbrengen van vreemd kapitaal, wat hij van groot belang achtte en waartegen sommigen gekant zijn.

De heer Van den Bossche en Rommel wezen tenslotte ook op het feit dat voor aanpassingswerken, het inplanten van nieuwe visserijmethoden en motoren er zeer breed tegemoet gekomen werd en voorzitter Claeys stelde ook de vraag of het gewenst was kapitaal vreemd aan de visserij te laten binnenkomen. Sommigen verzetten zich hiertegen, maar de heer Vandenberghe wees op het feit, dat hij twee financieel krachtige mensen kende, die bereid waren kapitaal in de visserij te investeren voor zover zij als vennoot een goede schipper vonden, die na een bepaald aantal jaren als volle eigenaar het schip kon overnemen.

Hij was van oordeel dat dergelijke vragen dienden ingewilligd, daar kapitaal van buiten de visserij komend voor jonge schippers een middel kan zijn om reder te worden en het niet opgaat dergelijk kapitaal te weren. Het gaat hier immers om de economie in de visserij aan te wakkeren. Dat is ook het geval in andere landen, zei spreker. En hij zag niet in waarom thans om wille van enkele kortzichtige gedachten, daaraan zou moeten verzaakt worden.

Nadat voorzitter Dries Claeys hoopte dat de vergadering een gelegenheid moet geweest zijn om niet alleen standpunten te leren kennen, maar ook een gezonde redenering waaruit blijkt dat nieuwbouw binnen bepaalde normen moet aangemoedigd, werd deze zeer nuttige vergadering gesloten.

Wij hopen nu maar, dat het daarbij niet zal blijven en dat onze verantwoordelijke instanties opnieuw de weg zullen wijzen tot een verdere modernisering van onze verouderde vissersvloot.

Ook is het van het grootste belang het vraagstuk van het wegnemen van jonge vissers uit de vloot snel te bestuderen en er een oplossing voor te vinden.

En dat is niet moeilijk, als onze administratie maar wil begrijpen.

— P.J.

OSTEND STORES & ROPEWORKS



Gedeponeerd merk:

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE

Burelen en Administratie:

Tel: (059) 70.55.81 (5 lijnen)

Telex: 810.28

Telegramadres: PEFLOS - Oostende

Fabriek: Oudenburgsteenweg 31

Tel. (059) 70.15.42

(059) 70.14.41

(059) 70.70.33

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN
MECHANISCHE FABRICAGE VAN AFSCHERM- EN VEILIGHEIDSNETTEN
NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ:

Manilla, sisal, nylon, polyethylene
en polypropylene trawltwine
Touwwerk
Alle soorten netten
Staaldraad
Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW:

Sisal bindgaren
Pick-up garens

SPORT:

Allerlei netten

VOOR DE NIJVERHEID:

Inpakgarens in sisal
en polypropylene

TAPIJTEN

(7898V)



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

Agente voor de Belgische Visserij:

B. V. BREVO

Amsterdam. N.

Telefoon 36.87.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

S. V. S C A P

Werkhuizen:

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 70.87.79

Burelen:

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32

(8099V)

ZEEBRUGSE SCHIPPER WEGENS OVERTREDING TRAFIEKREGLEMENT VEROORDEELD

Door de vervolgingen die nu tegen de schippers van de vissersvaartuigen ingesteld worden en meer nog door hun veroordeling, wordt het probleem van de trafiekregeling in het Kanaal en het Nauw van Calés wel bijzonder actueel.

Zoals men weet wordt het verkeer in het Nauw van Calés opgedeeld in twee richtingen, een noordelijke en zuidelijke. Dit was inderdaad nodig omdat dit gebied het grootste maritiem verkeer telt van alle zeeën. Als men toch dit gebied moet kruisen, zo bv. van Frankrijk of van België naar Engeland, dan moet men dit haaks doen dat wil zeggen in een rechte hoek op de verkeersrichting van de open neervarende schepen, om dus zo spoedig mogelijk uit de baan te zijn. Iedereen weet nu wel dat de kortste afstand tussen twee punten de rechte lijn is die deze twee punten verbindt, ook al staat deze rechte lijn diagonaal op de trafiekregeling. Hier wordt dan nog al eens gezondigd, door vrachtschepen enerzijds en door vissersvaartuigen die naar huis lopen of naar hun vanggebied. Voor de vissers komt daar nog bij dat zij ook het trafiekreglement moeten eerbiedigen bij het vissen zelf. Dus opgaand en neergaand vissen en niet de geregelde trafiek kruisen of dwarsen. Volgens onze vissers gaat dit niet, men kan dan evengoed de visserij in het Nauw van Calés en in het kanaal afschrijven. Een vissersvaartuig moet kunnen manoeuvreren en heen en terug korren. We mogen zeggen dat de visserij ter plaatse zich liet geleiden door zijn beroepsmogelijkheden en zich dus niet stoort aan de trafiekregeling. Kruikje gaat echter zolang te water tot het breekt. De Britse en Franse overheden hebben wel een tijd de ogen dicht geknepen als overgangsmaatregel, maar nu worden de namen van de overtredende vissers niet alleen genoteerd, maar ook overgemaakt aan de bevoegde nationale rechtbanken die moeten optreden omdat België het trafiekreglement onderschreven heeft en een K.B. heeft laten verschijnen met de strafmaat voor bepaalde overtredingen.

Bij de laatste Onderzoeksraad voor de zeevaart hadden de rijkskommissaris en kapitein Ghys het reeds over de overtredingen door de visserij van de trafiekregeling en daar werd ook vooropgezet dat dit reglement door iedereen, dus ook door de Belgische vissers dient gevolgd te worden.

VEROORDELING ZEEBRUGSE VISSER

Nu is echter een schipper uit Zeebrugge voor de korrektionele rechtbank te Brugge voor dergelijk vergrijp, voorgekomen. Het gaat hier om schipper Frans Vandierendonck van de Z.465. Hij werd door de Coast-Guard van Dover aan de Belgische overheid gerapporteerd wegens overtreding van de trafiekwetgeving. In heel slecht weder en met zijn vangst aan boord heeft Frans de kortste weg geno-

men om naar Zeebrugge terug te keren en dit was een schuine lijn die het opkomend en neergaand vrachtverkeer kruiste. Men had wel begrip op de rechtbank voor de moeilijkheden van de vissers alhoewel ook bleek dat men er van de zee en van de vaarreglementen geen kaas had gegeten, maar een wet op een reglement is er nu toch om gerespecteerd te worden en daar kunnen de rechters niet bovenuit. Schipper Vandierendonck werd dan ook veroordeeld tot een boete van 2000 fr. of een vervangende lijfdwang van 15 dagen hechtenis. Door de Franse en Britse overheden zouden reeds een 90-tal overtredingen door Belgische vissers genoteerd en overgemaakt geweest zijn in een anderhalf jaar. We zijn overtuigd dat er heel wat meer zijn, want een visser kan in dit gebied niet vissen zonder overtredingen te begaan. Ook op de rechtbank te Veurne die bevoegdheid heeft op de vissers van het arrondissement Veurne-Nieuwpoort kende reeds verscheidene overtredingen. Daar worden de zaken echter niet gekorrektionaliseerd, maar houdt men het bij een administratieve sanctie, bij een minnelijke

schikking. Als we nu ook al zeggen dat een boete van 2000 fr. ook niet zo erg is, dan kan dit misschien wel erger worden bij hervallingen, zodanig dat de visser ten slotte voor de keuze gesteld wordt, deze gebieden te verlaten of heel wat meer straf te zien oplopen.

Anderzijds komt daar nog bij dat, in geval van aanvaring en averij, het vissende vaartuig geen voorrang meer heeft, omdat het de trafiekregeling overtreden heeft. Men zal dus, oplopende of niet, vissende of niet, zeker in het ongelijk gesteld worden.

Hiermede dienen de overtredende vissers zeker ook rekening te houden. We zien dus dat het probleem complexer is dan dan men op het eerste zicht zou kunnen veronderstellen. Wij menen verder ook dat bepaalde vrachtschepen, waarbij wij vooral denken aan deze onder goedkoop vaandel, zeker niet te veel inspanningen zullen leveren om de aanvaringen te vermijden, wetende dat zij het reglement aan hun kant hebben. Daar dienen nog vissers mede rekening te houden, ook al hebben wij nog zoveel voor hun moeilijkheden en voor hun goed traditioneel visrecht.

N. 705 "LUMAR" ZWAAR BESCHADIGD NA AANVARING MET JAPANESE TANKER

Het 99 brutoton metende vissersvaartuig N.705 "Lumar" van de rederij "Lumar" uit Nieuwpoort heeft dinsdagmorgen, ingevolge 'n aanvaring door een Japans tanker, vrij zware averij opgelopen. Gelukkig bleef de schade beperkt tot boven de waterlijn zodat het schip noch bemanning in gevaar kwamen maar men oordeelde het niettemin veiliger assistentie in te roepen van de Z.34 "Twilight" die de "Lumar" vergezelde tot in de haven van Liverpool.

De feiten deden zich voor dinsdagmorgen omstreeks 8u.30 toen de "Lumar" aan de korre lag in de Liverpoolbaai. Het vaartuig droeg de signalen van vissend vaartuig. Op een gegeven moment zag schipper Marcel Desaever een tanker in zig zag op zijn vaartuig afstevenden. Op het laatste moment, voerde de tanker, die later de "Fuyi Yajumaru" bleek te zijn, een manoeuvre uit, die evenwel te laat kwam. De "Lumar" werd aangevaren ter

hoogte van de voorstevens en deze werd volledig ontzet. Volgens schipper Desaever bevonden zich, net vóór de aanvaring, twee bemanningsleden van de Japanse tanker op de buitenbrug, maar niettemin zette het vaartuig na de dreun onverstoord zijn koers verder.

Door de aanvaring werden de opvarenden van de "Lumar" die zich allen op dek bevonden, door elkaar geslingerd en twee van hen liepen verwondingen op. Het gaat om schipper M. Desaever die pijn had aan de hand en motorist Jozef Cornillie die kloeg over ruggijnen. Beiden werden in een ziekenhuis te Liverpool onderzocht maar de letsels leken niet zo erg.

Bij het ter perse gaan lag de "Lumar" nog steeds in de haven van Liverpool. Men wist nog niet te zeggen, wanneer het vaartuig terug huiswaarts zou keren. Bedenklijk is bovendien dat de feiten zich voordeden bij een uitstekende zichtbaarheid; wel was de zee woe- lig met een windkracht 7.

GEEN VISSERIJBLAD OP 3 NOVEMBER

Het Visserijblad zal naar aanleiding van de feestdagen van Allerheiligen en Allerziefen op 3 november niet verschijnen.

Het eerstvolgend nummer nummer verschijnt dus op 10 november met de volledige marktberichten en de opbrengsten van de schepen der verschillende havens.

DE PROFIJTTREKKERS VAN DE VAARTUIGEN ONDER GOEDKOPE VLAG

Het is niet de eerste maal dat in de bladen de rederijen onder goedkope vlag, namelijk onder het paviljoen van Panama, Liberia, Singapour en Cyprus om maar de voornaamste te noemen, aangevallen worden. De bemanning wordt er onderbetaald, is doorgaans evenmin geschikt voor haar taak, er is onvoldoende of defekte uitrusting aan boord, men bekommert zich niet om de zeevaartreglementen, enz...

In feite zijn dit gevaarlijke schepen, de meeste gekocht als tweede hands vaartuig en wat opgekalfaterd om het nog te doen. Voor de uitbatende of beter nog, uitbuiten, de rederijen is noch de bemanning noch de staat van het vaartuig belangrijk, maar slechts de opbrengst.

Men heeft nu eens nagegaan welke de eigenlijke nationaliteiten van de rederijen die vaartuigen onder goedkope vlag uitbaten.

In verband hiermede is men tot het bevreedend resultaat gekomen, dat de Verenigde Staten aan de hoofd staan met 32% van deze vloot dat wil zeggen dat de eigenlijke eigenaars tot deze Staat behoren. Hierna komt Griekenland met 21%, Hong-Kong met 17½ en en Japan met 9%.

Het zijn dus inwoners van deze vier landen die onder elkaar bijna 80% van de vloot onder goedkope vlag bezitten.

De studie die ondernomen werd om tot deze bevindingen te komen gebeurde op de Liberiaanse vloot, deze van Singapour, Cyprus, de Bermuden en de Bahamas. Van al deze landen komt Liberia op de eerste plaats met een vloot onder goedkope vlag van 156 miljoen Brt., hierna komt Panama met 32 miljoen, Singapour met 11, Cyprus met 4, de Bermuden met 3 en de Bahamas met 147 duizend ton.

Onder Panamese vlag vindt men veel rederijen uit de Verenigde Staten. Als we ook de vele protesten lezen uit rederskringen en uit regeringskringen uit de Verenigde Staten van Amerika, en als we dit in verband brengen met het feit dat bijna 1/3 van de vloot onder goedkope vlag geleid wordt door inwoners uit dit land, dan klinkt het protest toch enigszins bevredend. We menen dat de Verenigde Staten toch altijd wel een wet kunnen uitvaardigen die zijn inwoners het participeren in dergelijke rederijen verbiedt.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Weetjes...

● De Internationale Zeevoedingsfederatie die van 12 tot 15 november te Monte-Carlo gehouden wordt, heeft zich reeds de deelname van meer dan 300 firma's verzekerd, waaronder de F.A.O. en de grote en bekendste firma's uit Groot-Brittannië, Noorwegen, IJsland, West-Duitsland, Verenigde Staten, Denemarken, Canada, Spanje, enz.

● De Internationale Visserijtentoonstelling in het Bella-Center in Kopenhagen, die eerst voor juni 1979 voorzien was is verschoven naar 1980 en wel van 2 tot 9 juni. Aldus wordt de concurrentie met de reeds voor 1979 geplande Noorse en Franse internationale tentoonstellingen vermeden.

● Polen heeft 80 biologen, experten en technici ingezet om uit de kril een marktwaardig produkt te vervaardigen. De kril is de kleine 5 cm. lange garnaal die men in massas in bepaalde wateren rond Groenland en ook vanaf het zuiden van Argentinië naar de Zuidpool toe, in de oceanen aantreft.

● In West-Duitsland krijgt men dit jaar voor de tweede maal een prijsvermindering voor de gerookte zalm te noteren. Dit als gevolg van de rationalisering en modernisering der rokerijen, waardoor de kosten gedrukt werden en ook door de koersdaling van de dollar waardoor ingevoerde zalm beterkoop uitkwam.

● In West-Duitsland bracht men 2 nieuwe visbereide produkten op de markt, een doos met gepelde haringfilets in room, met appelen, ajuin, augurken in een delicatesse-saus en gepelde haringhapjes met ajuin en augurken in een pikante saus. 't Is om er van te snoepen.

● Australië dat nog dit jaar zijn visserijlimieten tot 200 miljard Km. lengte, de tweede langste kust on-

der de kuststaten, maar komt heel ver onderaan met zijn jaarlijkse visaanvoer van zowat 65 duizend ton. In Australië verbruikt men gemiddeld 200 kg. vlees per kop, maar slechts 6 kg. vis.

● Eén door de Industrie en Handelskamer van Kiel samengestelde vertegenwoordiging van de scheepsbouw en visserij, zal, in overeenkomst met de Australische regering een visserijonderzoeksschip naar de Australische wateren zenden, om de hoeveelheden, aard en mogelijkheden van de visstand buiten de 12 mijl voor een bepaald gebied te onderzoeken.

● De Argentijnse regering heeft een uitvoerprijs van 5 % op de waarde van de uitgevoerde vis toegekend. Dit geldt ook voor diepvriesfilets, gezouten vis, schaal- en weekdieren. Zelfde land geeft ook kustgronden in concessie rond de Atlantische havens, met een looptijd van minstens 40 jaar, dit voor de bouw van werkhuizen en werven voor scheepsbouw en herstellingen.

● De Westduitse vissers, die in de Oostzee in moeilijkheden verkeren wegens de toepassing van de 200 mijlszone door Rusland, Polen, Oost-Duitsland en Zweden, zullen door de regering geholpen worden met tussenkomsten voor stilliggen, een sloopprijs van 16 duizend B. fr. per Brt. voor uitscheidenden en vervangende vangstmogelijkheden in de Noordzee, Skagerak en Kattegat.

● De garnalvangst voor de Duitse Noordzeekust, begint zich nu nog maar te normaliseren. Voordien waren de vangstresultaten zo slecht, dat vele garnalvissers op de vis gingen uitvaren. In het eerste halfjaar van 1978 voerde men slechts 1.250 ton aan, tegenover 1.860 ton in 1976, 1976 was echter een rekordjaar. Ook hier deed zich hetzelfde verschijnsel voor als bij ons.

● In verband met de 4 dodelijke vergiftigingsongevallen door het eten van slecht bewaarde ingeblikte visprodukten, maken nu inleggerijen, niet alleen publiciteit met hun ingelegd produkt, maar ook met de kwaliteit van het aangevende blik, dat nog een speciale binnenbescherming kreeg zodanig, dat het produkt niet meer in aanraking komt met het metaal van de doos, hetzij met het tin.

● Nigeria is de grootste afnemer voor Britse makreel. In het eerste kwartaal 1978 werden er voor meer dan 21 duizend ton makreel afgenomen in de Visserijwereld van 12 oktonen voor een overeenkomstige waarde van ongeveer 225 miljoen B. fr. In 1977 was dit slechts een kleine 3 duizend ton of 7,5 maal minder. Het dient gezegd dat deze makreel van uitstekende kwaliteit is en een kloek voedsel. Waarom in België daar niet meer aandacht wordt besteed.

● Canada heeft een Vereniging van Visuitvoerders gesticht met het oog op de aangroeiende visproduktie als resultaat van het instellen van een 200 mijl visserijzone en om de leden van deze vereniging behulpzaam te zijn bij de uitbouw van hun uitvoer.

● Volgens een mededeling van de Lloyd's Register Shipbuilding stonden in juni van dit jaar in totaal 357 vissersvaartuigen van meer dan 100 ton over de ganse wereld op stapel. En dan spreekt men van kwota!

● De Canadese Provincie Nieuw-Schotland wil de bouw van stalen, aluminium of polyester vissersvaartuigen bevorderen tegenover de houten bouw. Hout krijgt slechts 25 % toelage, nieuwbouw in metaal en polyester krijgen 35 % subsidie. Indien er evene 'n landssubsidie (federale) uitgereikt wordt, krijgen de eersten 15 % van de provincie bovenop, terwijl de houten konstrukties niets van de provinciale regering bovenop krijgen.

● In de baai van Morlaix in Bretagne in Frankrijk is men begonnen met het vernietigen van een eerste partij oesters van 1.700 Ton! Deze oesters zijn aangetast door de petroleum van de Amoco-Cadiz. Men had lange tijd gehoopt dat de oesters hun bevoeding zouden kwijt spelen in de maanden volgende op de vernietiging van het water, maar dit is vergeefs gebleken.

● De Franse minister van Justitie, de h Alain Peyrefitte, heeft een wetsontwerp ingediend om de boetes voor oliebevoeding met honderdmaal te verhogen. Indien dit wetsontwerp aanvaard wordt, zullen de vervuilers kunnen veroordeeld worden tot 36 milj. Bfr. boete namelijk 5 miljoen Franse fr. Afgezien van de rampen en gevallen van heikracht, zal dit de olietankers misschien wel weerhouden om hun tanks nog in het Nauw van Kales en in het Kanaal te spoelen.

● Te Concarneau werd bijna 7 duizend Ton tonijn aangevoerd. Bijna 5,5 duizend ton werd door de inleggerijen opgenomen, iets meer dan 1.000 ton voor onmiddellijk verbruik in de markt gekocht en ongeveer 500 Ton werd door de verenigde producenten opgekocht en gestockeerd om de prijs op peil te houden. In plaats van de verwachten 125 vaartuigen hebben er dit jaar 170 eenheden aan de tonijnkampanje deel genomen, hetgeen de grotere aanvoer uitlegt.

● De start van de vangst op de St-Jacobsschelpen voor de kusten van Dieppe gaf zeer goede vangsten zodanig, dat in twee weken tijd de lokale vissers 450 ton schelpen op de markt konden zetten. Als deze aanvoer gunstig blijft zou men zelf voor een inzinking van de prijs kunnen vrezen.

● Op een herstellingswerf te Marseille werd men bij een routine-onderzoek de verdwijning gewaar van een schoef in messing van..... 34 ton met een diameter van 8 meter.....! Om dat zo maar te kunnen weghalen, is zeker geen alle-daagse karwei! Onderzoek maakte uit dat het de chef van de verzendingsafdeling was, die de schroef verkocht had voor 450.000 B. fr. aan een opkoper van oude metalen, die de schroef met een diameter gelijk aan de hoogte van een huis met gelijkvloers en 2 verdiepingen in stukken liet snijden en doorverkocht.

● Een sleepboot die een aak, geladen met materiaal van Marseille naar Sète trok, kwam voor de rede van Sète aan met een..... omgekeerde aak, zonder dat ook maar enig bemanningslid van de sleepboot dit had opgemerkt. Een grote zoekraan kwam de aak lichten en weer in goede positie brengen. Men zegt niets over het vervoerde materiaal!

● 59 doden en 91 gewonden is het gevolg van een ontploffing in de machinekamer van de Griekse tanker „Spyros" van 36 duizend Ton die voor herstellingen in de haven van Singapore lag. Er waren 150 werklieden aan boord ingezet. Men meent dat de ontploffing het gevolg is van lekken in een gasfles en de ontploffing hiervan door een steekvlam werd veroorzaakt.

● In West-Duitsland wordt in 1978 450 miljoen B. fr. beschikbaar gesteld voor de visserij. Hiervan gaat 200 miljoen naar de modernisering van de hoogzeeverij en 33 miljoen voor de modernisering der kottervisserij. Voor uitsaneringsdoel-einden: 52 miljoen voor de hoogzeeverij en 22 miljoen voor de kottervisserij. Voor stilligpremies: 18 miljoen voor de hoogzeeverij en 32 miljoen voor de kottervisserij. Verder is nog 94 miljoen voorzien voor allerhande projekten. Ons landje en in het bijzonder onze Waalse Minister van Landbouw, mag daarover eens nadenken.

OPGELET : ONZE NIEUWE TELEFOONNUMMERS

In verband met de aanpassing van een gedeelte van het telefoonnet op het grondgebied OOSTENDE, krijgen ook talrijke telefoonabonnementen een NIEUW NUMMER.

Vanaf 31 oktober, om 12 u., kan HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST voortaan bereikt worden via de nummers :

(059) 32.11.13

of

(059) 32.11.49

RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

NETMAASWIJDTEN : Reders opgepast

Op voorstel van de Commissie heeft de Raad van de Europese Gemeenschappen verordeningen vastgesteld :

Vanaf 1 januari 1981 : trawlnetten, Deense zegelnetten (snurrevod) of soortgelijke netten, kieuwnetten of draaizegens die op één van hun delen mazen hebben met een breedte kleiner dan 12 cm, voor de visvangst in de wateren voor de kusten van Groenland en St. Pierre en Miquelon, mogen door geen enkel vaartuig gebruikt of gesleept worden.

Voor het gebied buiten de Noordzee boven de 48 graden mogen de maaswijdten van een deel der netten die enkel gebreid zijn niet kleiner zijn dan 7 cm en dubbelgebreid, 7,5 m, in de Noordzee zelf enkel gebreid niet kleiner dan 8 cm en dubbel gebreid 9 cm.

Nochtans is er een overgangsfase voorzien voor de Noordzee waar tot en met 31 december 1978 de netten enkel gebreid geen maaswijdte mogen hebben beneden de 7 cm en dubbel gebreid beneden de 7,5 cm. Van 1 januari 1979 tot en met 31 december 1980 mogen de netten geen maaswijdte hebben enkel gebreid beneden de 7,5 cm, en dubbel gebreid beneden de 8 cm.

De minimum netwaaswijdte wordt dus vanaf 1 jan. '81 :

TABEL A

Gebieden	Soort net	minimum maaswijdte
1) Alle wateren voor de kusten van Groenland en St. Pierre en Miquelon	Alle soorten	12 cm
2) Alle wateren boven de 48 graden buiten de :	enkel gebreid	7 cm
a) Noordzee	dubbel gebreid	7,5 cm
b) Alle wateren van de Noordzee, CES VII	enkel	8 cm
d), ICES-subzone IV en aangrenzend deel ICES afdeling II a)	dubbel	9 cm
3) Alle wateren beneden de 48 graden	enkel	6 cm
	dubbel	6,5 cm
4) Alle wateren voor de kust van het Franse departement Guyana.	alle soorten	4,5 cm

In het licht van de beschikbare wetenschappelijke gegevens worden de hierboven aangegeven netmaaswijdten voor de betrokken gebieden en de betrokken soort netten, vóór 1 november 1978 opnieuw door de Raad bestudeerd, en worden door de Raad, op voorstel van de Commissie, met gekwalificeerde meerderheid van stemmen, de passende maatregelen vastgesteld met name, ten aanzien van de trawlnetten voor het vissen op wijting in de Noordzee, en van maaswijdten bij het vissen in de CES-afdelingen III a), VI a), b), VII a), b), c), d), e), f), g), h), i), (of j) en k).

Trawlnetten, Deense zegenetten (snurrevod) en dergelijke netten mogen wel kleiner netmaaswijdte gebruiken in bepaalde gebieden voor de vangst op bijzondere vissoorten zoals op de soorten hier vermeld met aanduiding van de gebieden.

Bij trawlnetten of Deense zegenetten (snurrevod) moet de kuil los zijn, dat wil zeggen dat hij niet meer mag vastzitten aan de andere delen van het trawlnet.

Draaizegens en kieuwnetten mogen niet bovendecks worden gelaten maar moeten in een daartoe bestemde bergruimte droog worden opgeborgen.

Netten die voor de vangst van de hiernavermelde soorten gebruikt worden moeten de hierbij aangegeven minimumnetmaaswijdte hebben.

TABEL B

Soort	Minimum maaswijdte in mm.
GEBIED I : Alle wateren voor de kusten van Groenland en St. Pierre en Miquelon	
Poolkabeljauw (<i>Moreogadus saida</i>)	16
Lodde (<i>Mallotus villosus</i>)	16
Blauwe wijting (<i>Micromesistius poutassou</i>)	16
Zilvervis (<i>Argentina spp</i>)	16
Haring (<i>Clupea harengus</i>)	16
Weekdieren	16
Zilverkabeljauw (<i>Cadiculus thorii</i>)	16
Langoestine (<i>Nephrops</i>)	16
Kever (<i>Trisopterus esmarkii</i>)	16
Garnalen (<i>Pandalus spp</i>) behalve de hieronder vermelde :	
Garnalen in ICNAP-zone 1 (off shore)	40
Roodbaars in ICNAP-afdeling 3P	geen
Haringachtige vissoorten, exclusief haring	geen
Paling	geen
Pieterman (<i>Trachinus draco</i>)	geen

Horsmakreel (<i>Trachurus trachurus</i>)	geen
Makreel (<i>Scomber scombrus</i>)	geen
Zandspiering (<i>Scomberesox saurus</i>)	geen
Garnalen (<i>Crangon spp</i>)	geen
Spiering (<i>Osmerus spp</i>)	geen
GEBIED 2 : De Noordzee	
Haring (<i>Clupea harengus</i>)	16
Makreel (<i>Scomber scombrus</i>)	16
Horsmakreel (<i>Trachurus trachurus</i>)	16
Sprot (<i>Clupea sprattus</i>)	16
Kever (<i>Trisopterus esmarkii</i>)	16
Blauwe wijting (<i>Micromesistius poutassou</i>)	16
Zilvervis (<i>Argentina spp</i>)	16
Garnalen (<i>Pandalus spp</i>)	16
Garnalen (<i>Crangon spp</i>) behalve de hieronder vermelde :	
Garnalen binnen 12 mijl vanaf de kust van het vasteland van de Lid-Staten	geen
Paling (volwassen)	16
Pieterman (<i>Trachinus draco</i>)	16
Weekdieren	16
Zandspiering (<i>Ammodytidae</i>) behalve de hieronder vermelde :	geen
Zandspiering in ICES-subzone IV in de periode van 1 november tot en met de laatste dag van februari	16
Lodde (<i>Mallotus villosus</i>)	16
Makreelgeep (<i>Scomberesox saurus</i>)	16
Spiering (<i>Osmerus spp</i>)	16
GEBIED 3 : Alle wateren beneden de 48 graden	
Dicologlossa cuneata	40
Sardien (<i>Sardina pilchardus</i>)	20
Garnalen (<i>Pandalus spp</i>)	20
Garnalen (<i>Crangon spp</i>)	20
Paling (volwassen)	20
Sprot (<i>Clupea sprattus</i>)	16
Ansjovis (<i>Engraulis encrassicholus</i>)	16
Zandspiering (<i>Ammodytidae</i>)	16
Haring (<i>Clupea harengus</i>)	40
Horsmakreel (<i>Trachurus trachurus</i>)	40
Makreel (<i>Scomber scombrus</i>)	40

SOORTEN EN ZONES WAARVOOR KLEINMAZIGE NETTEN NIET TOEGESTAAN ZIJN

1. Blauwe wijting in het gedeelte van gebied 2 bezuiden 52°30' noorderbreedte en ten westen van 7°00' westerlengte.

2. *Dicologlossa cuneata* in alle delen van gebied 3 buiten een lijn die volgende punten verbindt en waar artikel 3, lid 1, eerste zin, van toepassing is op vaartuigen met een motorvermogen van ten hoogste 150 rempaardekracht :

46°16' noorderbreedte, 01°36' westerlengte (Phare des baleines),
46°05' noorderbreedte, 01°44' westerlengte,
45°40' noorderbreedte, 01°34' westerlengte,
44°40' noorderbreedte, 01°34' westerlengte,
en vandaar pal oostwaarts naar de kust.

3. Garnalen buiten de 12-mijlsgrens vanaf de basislijnen van de territoriale zee in gebied 3.

Voorzieningen waardoor mazen van het visnet worden versperd of waardoor de maaswijdte anderszins kan worden verkleind, mogen niet worden gebruikt.

MOGEN WEL GEBRUIKT

1. Zeildoek, want of ander materiaal aan de onderzijde van de kuil van en trawler ter voorkoming van slijtage of beschadiging dat slechts aan de voor- en zijkant aan de kuil is vastgemaakt.

2. Een omvattende rok van materiaal dat zwaarder is dan de kuil, die een minimummaaswijdte heeft van 80 mm en bevestigd is aan de trawlnetten met mazen die kleiner zijn dan in bijlage is vastgesteld.

3. In afwijking van lid 2, een netbeschermer aan de boven- of onderzijde die bestaat uit een stuk van een net dat gemaakt is van hetzelfde materiaal als de kuil, die overal mazen heeft die tweemaal zo breed zijn als die van de kuil, die slechts aan de voor-, zij- en achterkant van dat stuk met op zodanige wijze aan de kuil bevestigd is dat iedere maas van dat stuk net samenvalt met vier mazen van de kuil, en bevestigd is aan trawlnetten met mazen die kleiner zijn dan is vastgesteld in bijlage I in de gebieden 2 en 3 en aan alle trawlnetten in gebied 1.

(vervolg blz. 8)

(Vervolg van blz. 7)

Netten die gebruikt worden voor het vissen op de vissoorten vermeld in Tabel B mogen niet gebruikt worden voor het vangen van andere vissoorten. Indien gevist op bepaalde vissoorten waarvoor de netten van Tabel B niet toegelaten zijn, moeten deze netten zodanig worden opgeborgen, dat zij niet gemakkelijk kunnen worden gebruikt.

Verder mogen de bijvangstten voor bepaalde vissoorten niet hoger zijn dan 20 t.h. tot en met 31 december 1978, tot 15 t.h. vanaf 1 januari 1979 tot 31 december 1980 en vanaf 1 januari 1981 slechts 10 t.h. Deze vissoorten vindt men verder onder tabel C.

METHODE VOOR HET BEPALEN VAN DE MAASWIJDTE

De maaswijdte moet ten minste zo groot zijn dat een plat meet-instrument met een dikte van 2 mm en van de passende breedte gemakkelijk er door gaat wanneer de maas diagonaal in de lengte van het net in natte toestand verkeert. Bij de berekening van de maaswijdte van het net wordt het gemiddelde genomen van een willekeurige reeks van twintig opeenvolgende mazen op ten minste tien mazen van het boord-sel, die in het kuil van het net gemeten worden vanaf de achterkant en evenwijdig aan de lange as.

ONDERMAATSE VIS

Ondermaatse vis mag niet aan boord worden gehouden, maar moet onmiddellijk weer in de zee worden geworpen. Deze vis mag niet worden aangevoerd, verkocht, uitgesteld of te koop worden aangeboden. Vis wordt geacht ondermaats te zijn, indien hij, gemeten van de punt van de snuit tot het uiteinde van de staartvin, kleiner is dan voor de betrokken soort bepaald werd en in het betrokken gebied vermeld.

Bescherming van de paai- en kinderkamergebieden

Met het oog op de bescherming van de paai- en kinderkamergebieden, is de visserij op de hieronder vermelde soorten, in de hierna aangegeven zones en periodes verboden.

1. Roodbaars

a) Noordelijke zone vanaf de kust van Groenland bij 67°00' noorderbreedte tot :

- 67°00' noorderbreedte, 30°30' westerlengte,
 - 65°40' noorderbreedte, 30°30' westerlengte,
 - 65°40' noorderbreedte, 31°50' westerlengte,
 - 65°30' noorderbreedte, 33°10' westerlengte,
 - 65°10' noorderbreedte, 34°00' westerlengte,
 - 65°10' noorderbreedte, 35°00' westerlengte,
 - 64°45' noorderbreedte, 35°20' westerlengte
- tot de kust van Groenland bij 64°35' noorderbreedte;

b) Zuidelijke zone vanaf de kust van Groenland bij 64°20' noorderbreedte tot :

- 64°20' noorderbreedte, 36°20' westerlengte,
 - 63°50' noorderbreedte, 36°50' westerlengte,
 - 63°15' noorderbreedte, 39°30' westerlengte,
 - 63°45' noorderbreedte, 39°30' westerlengte,
- tot de kust van Groenland bij 63°45' noorderbreedte.

2. Van 15 augustus tot en met 30 september van elk jaar mag in ICES-afdeling VI a) niet op haring worden gevist in de maritieme zone die is gelegen binnen de lijnen die de volgende punten met elkaar verbinden :

- Butt of Lewis,
- Cape Wrath,
- in het noorden 58°55' noorderbreedte, 05°00' westerlengte,
- in het westen 58°55' noorderbreedte, 07°10' westerlengte,
- in het zuidoosten 58°20' noorderbreedte, 08°20' westerlengte,
- in het zuiden 57°40' noorderbreedte, 08°20' westerlengte.

Wijziging wetgeving verontreiniging der zee door olie

In het Belgisch Staatsblad van 25 oktober 1978 verscheen een K.B. tot wijziging van het K.B. van 29-11-67 betreffende de verontreiniging van de zee door olie.

Gelet op de wetten van 4-7-1962, 14-1-1966 en 19-3-73 is :

1) voor schepen die geen tankschip zijn

is het uitpompen van olie verboden, behalve als aan volgende voorwaarden wordt voldaan :

- a) het schip is varende
- b) het ogenblikkelijk debiet van uitpompen overtreft op geen enkel ogenblik 60 liter per mijl
- c) de hoeveelheid olie in het uitgepompt mengsel bedraagt minder dan één deel olie op 10.000 delen mengsel.
- d) het uitpompen geschiedt zo ver mogelijk van het dichtstbijgelegen land

2) voor tankschepen

is het uitpompen van olie of van een oliehoudend mengsel verboden, behalve als aan volgende voorwaarden wordt voldaan :

- a) het tankschip is varende
- b) het ogenblikkelijk debiet van het uitpompen van olie overtreft op geen enkel ogenblik 60 liter per mijl
- c) dat de totale hoeveelheid olie uitgepompt gedurende een reis op ballast, niet groter is dan 1 op 15.000 van de totale inhoud van de laadrúimten
- d) dat het tankschip zich bevindt op meer dan 50 mijl van het dichtstbijgelegen land.

Deze voorschriften voor tankers zijn echter niet van toepassing op het uitpompen van ballast uit een ladingstank die, na het vervoer van haar laatste lading, gereinigd is zodanig, dat het mengsel, indien het uitgepompt wordt door een stilliggend tankschip bij helder weer en in kalm water, geen enkel zichtbaar spoor van olie achterlaat aan de oppervlakte van het water. Is ook niet van toepassing op het uitpompen van olie of oliehoudende mengsels uit de vullingsruimten voor machines in de voorwaarden vermeld voor schepen die geen tankschip zijn.

Voorgaande is echter niet van toepassing, wanneer een schip olie of een oliehoudend mengsel uitpompt met het doel de veiligheid

van het schip te verzekeren, schade aan het schip of lading te voorkomen of mensenlevens op zee te redden. Voorgaande is ook niet van toepassing op het wegvloeiën van olie of een oliehoudend mengsel ten gevolge van schade aan het schip of onvermijdelijke lekkage, indien na het ontstaan van de schade of de ontdekking van de lekkage, alle redelijke voorzorgsmaatregelen zijn genomen om het wegvloeiën te voorkomen of tot een minimum te beperken. Is ook niet van toepassing op het uitpompen van de vullings van een schip gedurende een tijdvak van 12 maanden volgende op 20 jan. 1978, datum op dewelke de wijzigingen van 1969 aan het Verdrag van kracht worden.

De omstandigheden die zoals hierboven, het uitpompen van olie of oliehoudende mengsels, wetten, worden vermeld op het scheepsjournaal. Verder moet het vervoer van waterballast in brandstofolietanks, indien mogelijk worden vermeden. Verder moeten de aan boord geïnstalleerde en bedrijfsklare olieafscheiders, ten genoegte van het distrikthoofd van de zeevaartinspektie, voldoen aan de eisen gesteld door de minister, die het bestuur van Zeewezen en van de Binnenvaart in zijn bevoegdheid heeft.

Wij besluiten met er op te wijzen, dat het opstellen van wetten en reglementen en K.B.'s, zeker noodzakelijk is, maar dat aan de basis van het respect voor deze wetten en reglementen de noodzakelijke controle ligt, of met andere woorden : de middelen om het respect voor de wetten af te dwingen en om sankties te treffen op de overtreders. Dit is hier voor België zeker niet het geval. Verder vragen wij ons ook af, zelfs voor deze landen die een actief controle-apparaat in werking hebben, hoe men zal kunnen bepalen dat niet meer dan 60 l. olie over een mijl is uitgepompt of dat het mengsel niet meer dan 1 op 10 duizend is of de totale hoeveelheid olie uitgepompt op een reis op waterballast, niet groter is dan 1 op 15 duizend. Dat wordt wel altijd een schatting die, in geval de overtreder het betwist, zeer moeilijk zal kunnen bewezen worden. Men kan toch bv. over één mijl afstand, al de uitgelaten olie niet gaan verzamelen om na te gaan of er niet meer dan 60 liter olie aanwezig is? Nog moeilijker wordt dit met het ballastwater.

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

De eenzijdige Britse anti-E.E.G.- maatregelen

De zaak van de eenzijdige door Groot-Brittannië genomen beschermingsmaatregelen op de vis in bepaalde gebieden van de Britse wateren werd doorgespeeld naar het Hof van Justitie te Luxemburg. Dit als gevolg van het feit dat de Britten niet wensen terug te keren op de door hen getroffen maatregelen niettegenstaande Brussel deze maatregelen niet aanvaardde en Groot-Brittannië verzocht deze in te trekken.

Het gaat hier onder meer over een verbod van het vissen op de haring in het Britse gedeelte van de Ierse Zee, over het verminderen van het toegelaten ten honderd haring als bijvangst op de makreel, over het verhogen van de minimumnetmaaswijdten en dergelijke meer.

Ook Ierland werd vroeger reeds veroordeeld om de uitvaardiging en toepassing van eenzijdige maatregelen waarvan vooral Nederlandse treilers het slachtoffer werden. Ierland werd hiervoor veroordeeld door het Hof van Justitie van Luxemburg die zelfs bepaalde dat de, onrechtmatig opgebrachte vissersvaartuigen, recht hebben op een schadevergoeding. Dit lieten de Hollanders natuurlijk niet nevens zich liggen en zij dienden een eis wegens economische schadevergoeding toegekend, alhoewel heel wat minder dan onze Noorderburen vroegen. Men ziet nu uit naar een eventuele beslissing van het Hof van Justitie der Europese gemeenschap, alhoewel dit Hof eerst kan verzoeken dat de Negen hieromtrent een nieuwe bespreking houden om onderling overeen te komen. Indien er dan niet tot een overeenkomst kan gekomen worden zal het Hof in de één of andere zin beslissen. In feite hebben de kuststaten wel het recht om bepaalde niet-discriminerende maatregelen te treffen op voorwaarde dat er niet kan overeengekomen worden tussen de partnerlanden en dat de noodzakelijkheid en dringende aard aangetoond worden. Groot-Brittannië heeft echter nooit getracht over de door haar genomen maatregelen met de partnerlanden overeen te komen.

FRANKRIJK

NIET BEREID

TOE TE GEVEN

De Franse minister van verkeerswezen, de heer Joël le Theule, heeft verleden week een afvaardiging van de visserij ontvangen samen met enkele streekparlementairen.

De vertegenwoordigers van de visserij spraken er hun ongerustheid uit over de mislukkingen te Brussel om tot een interne overeenkomst te komen. Tevens wezen zij op de koppige Britse houding, waardoor velen de vrees uitten in de toekomst van de hun traditionele visgronden verjaagd te zullen worden. Anderzijds wenst vooral de grote treilerij de kwota en de visplannen voor 1979 zo spoedig mogelijk te kennen opdat zij de passende voorzieningen zouden kunnen treffen. Volgens de heer Le Theule zouden de kwota kunnen vastgelegd worden op de Raad van de Europese ministers die op 16 en 17

november doorgaat en speciaal aan de visserij gewijd is. Verder heeft de Franse minister de vertegenwoordigers van de visserij de zekerheid medegegeven dat, tegenover de Britse koppigheid, zijn land en de Franse regering een nog groter koppigheid zal tegenstellen. Volgens de minister zal men te Brussel op twee principiële stellingen niet toegeven:

- 1) geen voorrechten voor de kuststaten in de Europese economische gemeenschap.
- 2) eerbiediging voor de historische rechten voor de partnerlanden in de zone van de twaalf mijl buiten de kust.

Voegen wij hieraan toe, dat de minister van buitenlandse zaken van Denemarken die onlangs de Deense koningin op bezoek aan Frankrijk vergezeld, in dit verband contact met zijn Franse collega opgenomen had, en beiden akkoord gaan zich tegen de Britse eisen en maatregelen te verzetten.

Wat nu het optimisme betreft uitgesproken door de heer Le Theule dat op 16 en 17 november te Brussel overeenkomst zal kunnen bereikt worden voor de vastlegging van de kwota en visplannen, delen wij niet in dit optimisme. Silkin kan, zonder zijn gezicht te verliezen niet meer terug en is ten slotte de gevangene geworden van zijn eigen uitspraken en houding.

ONVERKOOPBARE GROTE SARDIENEN TE ST-GUENOLE

Verleden week donderdag kwamen de meeste sardienenvissers van het Franse St.-Guénolé binnen gelopen met uitzonderlijk grote sardien, namelijk 10 tot 11 stuks in het kg. Dit zijn niet-kommerciële sardien en van de 5 duizend kg vonden dan ook maar 200 kg een koper. De rest werd naar de vismeelfabrieken verwezen. Deze grote sardien zijn niet kommerciële omdat de inleggerijen over geen sardienblikjes beschikken geschikt voor dergelijk groot formaat. Zelfs de verbruiker wenst een sardien die niet het uitzicht van een haring heeft. Sommigen beweren dat de kleinere sardien ook veel fijner is, hetgeen misschien wel juist is. Wat er ook van zij, de sardienenvissers zijn de volgende dagen van de week uit protest niet uitgevaren. Anderzijds kan men toch moeilijk de handel beschuldigen de producent te laten zitten, wanneer zij even goed weten, dat de grote sardien niet verkoopbaar is. Er is niemand die het zover zal drijven niet-kommerciële onverkoopbare vis aan te kopen om er zelf mee te blijven zitten. Gezien men de vorige jaren ook reeds met het probleem van te groot formaat van sardien zat, is het toch onaanneemelijk dat men in deze lange periode nog geen aanpassing op de aanwending van grote sardien gevonden heeft. Men legt wel pilchards, makrelen en haringen in. Men zou dus best doen dit probleem eens ernstig aan te pakken.

De Russische visserijvloot- uitbreiding

In het eerste halfjaar van 1978 werden door Rusland vijf diepzeevisserijvaartuigen van de Gorizont-klasse afgebouwd. Het gaat hier om supergrote schepen van meer dan 4500 ton. De schepen van deze klasse meten bijna 112 meter lengte en beschikken over 2 motoren Skoda die een gezamenlijke kracht ontwikkelen van 7000 PK. Deze vaartuigen zijn bestemd voor diepzeevisserij in eigen wateren. Het zijn nochtans niet de grootste, want in 1965 werden in Frankrijk voor Rusland de 3 grootste vissersvaartuigen uit de Russische vloot gebouwd, namelijk de 6.260 Brt. metende „Anatoly Kalin” en 2 zusterschepen. Samen beschikt Rusland nu over zowat 850 grote treilers. De reorganisatie van de Russische diepzee- en faktorijsvloot spitst zich vooral na de 2de wereldoorlog toe. Aldus noteerden we onder meer; de faktorijschepen van de Pushkin-klasse waarvan er tien eenheden gebouwd werden in 1955 en 1956 te Kiel. Hiermede begon Rusland zijn massale ingang van aan boord gediepvriesde produkten en bijprodukten zoals olie en vismeel. Hierna werden er terug 14 orders geplaatst op dezelfde scheepswerf te Kiel. Na 1958 breidde de Sovjetunie vooral zijn wereldomvattende oceaanvloot uit. Hiertoe behoren de meer dan 200 faktorijschepen van het Mayakovski-type gebouwd op

de eigen werven tussen 1958 en 1969. In Polen werden voor rekening van Rusland tussen 1960 en 1970 meer dan zestig schepen gebouwd van het B15 en B26-type. In 1962 was het Oost-Duitsland die voor de Sovjetunie de 80-meter eenheden van de Tropikklasse begon en waarvan er meer dan 80 geleverd werden. Hiervan werden er intussen enkele aan andere Oost-bloklanden overgelaten ofwel aangewend als onderzoekingsvaartuigen. Van de Deense werven kwamen de faktorijschepen van de Skryplev-klasse waarvan er 25 geleverd werden met 4700 Brt. Na de „Tropik-eenheden” geleverd door Oostduitse werven, kwamen 140 Atlantik-type faktorijschepen op dezelfde werven aan de beurt, vaartuigen van iets boven de 82 meter, die tot in 1973 gebouwd werden. In 1975 en 1976 werden dan terug 24 eenheden gebouwd op de Wismarwerven, terwijl intussen de Stralsund-werven de bouw van de super Atlantikklasse vanaf 1971 begonnen had, waarvan er einde 1974 reeds 75 geleverd werden. Op de Russische werven zelf was de Mayakovski-klasse intussen uitgegroeid naar het Luchegorsk-type. Hiervan werden eveneens 80 eenheden van bijna 84 meter geleverd. Hierna kwamen de Altay-treilers van 107 meter waarvan er einde 1975 reeds 31 in dienst werden genomen. Verder kregen we dan nog het Kronstadt-type van 84 m, waarvan er tegen eind 1977 reeds een 70-tal in dienst genomen werden. Ook kleinere eenheden zoals de 59-meter lange Barentsjevo-klasse met 1500 Brt met een Skodamoter van 2200 PK, werden gebouwd of zijn nog in bouw. Het zou hier om 50 eenheden gaan. Hieraan moet men dan nog de moederschepen toevoegen, die de op zee verwerkte produkten overnemen en naar de haven voeren. Hiertoe behoort ondermeer: de „Vostok”, die in 1971 in dienst kwam en... 26.400 Brt meet, samen met nog drie moederschepen van 18.500 ton. Polen bouwt nu voor Rusland het B.670-type, na vooreerst de B.64 geleverd te hebben. Dit kort en zeer summier overzicht, laat ons ondertussen toch een kijkje nemen op de overweldigende uitbreiding van de Russische vloot na de tweede wereldoorlog en de aanvoerkapaciteit van dergelijke vloot. Deze evolutie is tenslotte slechts mogelijk in landen die over een geleide staatseconomie beschikken. Dit bewijst tevens het belang van het buitenhouden van dergelijke giganten uit onze gemeenschapswateren. Het zijn inderdaad vloten, die alles uit het water opvissen en om het zo te zeggen slechts gefilterd zeewater terug geven aan de oceanen.

EEN RUSSISCHE ZEERIETSNIJDER

In de Witte Zee ter hoogte van 't Olovetski-eiland, hebben de Russen en vaartuig ingezet dat uitgerust als 'n maaier die 't zeewier en riet tot zelfs op een diepte van 12 meter afsnijdt en aan boord haalt

Er is slechts 3 man aan boord. In één enkel uur wordt voldoende oogst om de benodigde grondstof voor een dag werk te bezorgen aan een daartoe nog in oprichting zijnd verwerkingsbedrijf dat in de nabijheid van de noord-Russische stad Archangel gebouwd wordt. De uitrusting van het vaartuig werd gebouwd volgens het concept van Russische ingenieurs uit Moermansk die er ter plaatse een studie van maakten. Toegegeven dat de Russen op velerlei gebied baanbrekend werk leveren en vele andere grote naties voorgaan.

**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

KORTE BERICHTEN

BRITS WITBOEK OVER DE INTERNE VISSERIJ- ONDERHANDELINGEN

Een parlementair document als een soort witboek door de diensten van het minister van landbouw en visserij Silkin aan de parlementairen bezorgd, geeft natuurlijk de totale schuld voor het niet tot standkomen van 'n interne visserij-regeling voor de gemeenschapswateren, aan de overige acht landen uit de gemeenschap. Volgens dit witboek werden er wel enkele vorderingen gemaakt wat de onderhandelingen met het buitenland betreft, maar wat een interne regeling betreft, hebben vooral Nederland, Denemarken, Frankrijk, West-Duitsland, Ierland en België schuld aan het niet tot stand komen van een overeenkomst. Groot-Brittannië verzwijgt natuurlijk dat het vanwege haar onmogelijke eisen is, mede voor een voorkeursregiem in een vijftig mijlzone uit de kust, dat de onderhandelingen telkens afspringen.

Minister Silkin haalt aan, dat bijna de twee derden van het EEG-visbestand zich in de Britse 200-mijlzone situeert en dat bijgevolg de Britten recht hebben op bijna zoveel dan alle andere landen samen en dat Groot-Brittannië gerechtigd is eenzijdig alle maatregelen te treffen, die het nodig acht voor de bescherming van de visstand ten voordele van... haar eigen vissers. Verder wenst Silkin 't verlies van de IJslandse visserij nog altijd te verhalen op de rug van de partnerlanden. Niettegenstaande men te Brussel wel oog heeft voor de Britse moeilijkheden en dat Groot-Brittannië daarom het enige land is, dat door Brussel via het kwotastelsel niet verminderd werd op haar vangsten in de Noordzee, kan men toch de eisen van de Britten niet inwilligen, omdat dit de basis van het Verdrag van Rome, waarop de EEG-gemeenschap gevestigd is, aantast.

NOG HERRIE OM HET LOT DER ORKADEN-ZEEHONDEN

Zoals men weet, had de Schotse staatssecretaris Bruce Milne, het licht op groen gezet voor het afschieten van een 5 duizend zeehonden op de Orkaden-eilanden ten Noorden van Schotland. Nu heeft de Britse eerste-minister Callaghan bij de Schotse staatssecretaris geïnformeerd om nadere inlichtingen in verband met de vooropgezette doding van de zeehonden. Het Europees parlement had zich inderdaad ook al met de zaak bemoeid en Londen gevraagd om wetenschappelijke gegevens voor te leggen die de uitdunning van de zeehondenstapel verrechtvaardigen. Het Noorse schip Kvitingen met

de Noorse jagers aan boord, bevindt zich reeds sinds begin deze week voor de kust van de eilandengroep Orkaden, maar de jagers zijn nog niet in actie getreden. Het vaartuig van de dierenbeschermers een oude treiler, de «Rainbow Warrior» bevindt zich in de onmiddellijke nabijheid van het Noorse schip om desbetreffend in actie te treden en de slachting te verhinderen. Ook heel wat verslaggevers en fotografen en zelfs kineasten zijn ter plaatse om eventueel het doden te verfilmen. Verscheidene scheepjes bemand met nieuwsgierigen en verslaggevers varen rond de Kvitingen en de Rainbow Warrior, in afwachting van wat te gebeuren staat. De meeste inwoners van de Orkaden zijn voor het uitdunnen van de kolonie van zeehonden omdat deze een grote hoeveelheid kleine vis verslinden en vermits op de Orkaden heel wat mensen van de visserij leven, vinden zij de actie van de jagers een noodzakelijkheid. Wel hadden zij liever gezien dat deze job aan mensen van de Orkaden zelf zou toekomen omdat, behalve de vergoeding, nog heel wat te verdienen valt aan de jonge zeehonden. Men weet nu niet best meer of de uitdunning nog zal plaats hebben en zo ja, waar en wanneer. De Kvitingen met zijn 13 mijlen snelheid kan gemakkelijk de oude Rainbow-Warrior ontlopen en de aanwezigheid van deze dierenbeschermers is dus in feite veel meer symbolisch.

DE EVENTUELE TOETREDING VAN SPANJE EN PORTUGAL EN BRITSE REAKTIES

De eventuele toetreding van Spanje en Portugal tot de EEG, heeft alleen maar een strakker Britse en ook in zekere mate, Ierse houding in de besprekingen om tot een interne visserijregeling te komen tot gevolg.

Het is tevens een argument voor de Britten om zichzelf gelijk te geven in het nemen van eenzijdige maatregelen en om minstens een nationale 50 mijlzone te eisen.

Aldus heeft de heer Meek van de „White Fish Authority” gemeend de Britten te moeten waarschuwen voor een eventuele Spaanse armada van vissersschepen. Volgens de heer Meek komt er met de toetreding van Spanje en Portugal zo een stordige 710 duizend Brt vissersvaartuigen bij de reeds bestaande EEG-vloot van 840 duizend ton. Dat wil zeggen, dat in dergelijk geval, de vissersschoepstompage van de EEG praktisch zou verdubbelen. Vooral de Spanjaarden zijn een te duchten mogelijke partner. De heer Meek vraagt zich af of men in Brussel daar wel voldoende aan gedacht heeft en of alle vissers van de huidige partnerlanden in dit geval hun viskwota zullen moeten

beperken of herleiden tot de helft! Volgens deze Britse woordvoerder wordt er door Brussel, die de toetredingsvoorwaarden voor Spanje en Portugal bespreekt, hier niet genoeg aandacht aan besteed en dat het aldus voor Groot-Brittannië een dwingende noodzakelijkheid wordt om niet toe te geven haar visserijronden in de gemeenschap af te geven. Het gemeenzaam bezit voor alle partnerlanden van de vis in de gemeenschapswateren kan aldus slechts maar naar een fiasco leiden. We moeten wel toegeven, dat de heer Meek ergens wel gelijk heeft en dat het anderszids geen zin heeft voor de „Negen” de Oostbloklanden ergens te weren om dan een nog groter potentiële visvanger in de gemeenschapswateren op te nemen. Anderszids zien we niet in, hoe men Spanje en Portugal in de EEG kan brengen en hem gelijke rechten geven? Zelfs overgangsmaatregelen lossen niets op. De heer Meek wijst er ook op, dat Spanje één van de weinige landen is, die nog zijn visserijvloot heeft uitgebouwd en geen aanstalten maakt tot enerlei vermindering of sanering zoals in feite de huidige toestand en omstandigheden dit vergen.

OOK ITALIE ZENDT DIEPVRIESSCHEPEN NAAR CORNWALL VOOR OPNEMEN VAN MAKREEL

Het is niet alleen meer de rose vloot die het monopolium zal hebben van de diepvriesschepen die op de Engelse zuidkust de Cornwalmakreel van de Britse en Schotse treilers zullen overnemen. Twee Italiaanse diepvriesschepen hebben met de Britten afspraken gemaakt voor hetzelfde doel. Hun capaciteit is 60 ton per dag. Met de fabriekschepen uit de Oostbloklanden krijgen we er nu reeds een 40-tal die het makreelseizoen ook voor hen zullen trachten waar te maken. De Italiaanse maatschappij die de diepvriesschepen uitzendt heeft een jaarlijkse behoefte aan makreel van 8 duizend ton. Ook Korea heeft reeds belangstelling getoond voor het zenden van fabriekschepen. Van deze grote interesse voor de Britse makreel zijn de makreelvisserij in de eerste plaats de gelukkigsten. Zij krijgen tot 10 fr het kg terwijl zijn niet eens dienen binnen te lopen om hun lading te lossen. Ze moeten de makreel zelfs niet aan boord nemen. Deze worden uit het net aan boord gepompt door de fabriekschepen. De grote rush op de makreel verontrust toch wel enigszins bepaalde biologen en zelfs vissers die menen dat men dezelfde weg zou kunnen opgaan als met de haring. Men legt wel een bepaald kwotum op, maar het is voldoende dat de omstandigheden voor de ontwikkeling van het broed een bepaald seizoen zeer slecht zijn, met als gevolg een

slechte jaarklasse, om de makreelstock gevaarlijk te zien inkrimpen. Het zijn vooral de lokale traditionele Cornwallyssers die vroeger praktisch deze visserij voor zich alleen hadden, die de makreelrush niet in hun hart dragen. In dit verband waren er vorig jaar reeds bepaalde wrijvingen met de Schotse seinevissers, waarna de kustvisserij om beschermingsmaatregelen verzocht zoals het voorbehouden van een kustzone voor vaartuigen beneden een bepaald vermogen en tonnage.

FRANSE SPORTVISSERS MET NETTEN VAN... 650 METER!

De Franse zeepolitie, bijgestaan door een helikopter is even gaan neuzen in de visserij bedreven door sportvissers, op de zuidkust van Frankrijk. Dit als gevolg van voortdurende klachten vanwege de beroepsvisserij die door de hinderlijke sportvisserij niet meer aan haar trekken kwam

De zeepolitie vond op ongeveer een halve mijl uit de kust een wettelijke afdamming door aaneengeschakelde netten. Twee sportvissersvaartuigen die ter plaatse waren, zetten koers naar de hoge zee maar werden door de helikopter geïdentificeerd. Toen deze vaartuigen samen met nog andere sportvissers de haven aandeden werden zij aan boord gecontroleerd op netten en aanwezige vis. Eén van de sportvissers bezat zelfs geen vergunning om uit te varen. Op andere vaartuigjes was de bemanning onvolledig en was er zelfs geen reddingsvlot aan boord. Verder werd ook verboden vistuig aangetroffen, onder meer op één enkel vaartuigje een schakelnet in natte toestand van zowat 650 meter lengte... (!) terwijl maximum 50 meter toegelaten is. Dit is natuurlijk een overtreding op illegaal vissen.

Als gevolg van de controle door de zeepolitie, heerste er een grote ongerustheid onder de zogezegde sportvissers. Velen bleven binnen en laten hun netten aan hun lot over. Inderdaad weten zij, dat de zeepolitie op de loer ligt, en liever dan een overtreding te riskeren, verkiezen zij hun illegale netten in plan te laten. De beroepsvissers hopen dat het ingrijpen van de zeepolitie een gevoelige slag aan het illegaal vissen vanwege de sportvisserij zal toebrengen en dat dergelijke controle regelmatig zal gebeuren.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

DE E.E.G. VISVERGUNNINGEN VOOR SPAANSE VAARTUIGEN

In verband met de onderhandelingen onlangs gevoerd tussen de E.E.G. en Spanje heeft de Raad der Europese Gemeenschappen de volgende verordening uitgevaardigd waarvan we hier de voornaamste artikelen weergeven.

Artikel 1

In de visserijzones van de Lid-Staten, die zich 200 zeemijl uitstrekken en waarvoor de communautaire visserijregeling geldt, mogen vaartuigen die de vlag van Spanje voeren, in het tijdvak van 1 oktober tot en met 31 december 1978, uitsluitend de in Bijlage I genoemde hoeveelheden vangen overeenkomstig het bepaalde in deze verordening.

Artikel 2

1. De visserij mag slechts worden uitgeoefend indien daartoe namens de Gemeenschap door de Commissie een vergunning is afgegeven die aan boord aanwezig is.

Artikel 5

Het vissen met kiewnetten is verboden.

Artikel 6

1. Bij de visserij op heek mogen de bijvangst aan kabeljauw, schelvis, wijting, pollack en koolvis enerzijds en haringachtigen en langoestinen (*nephrops norvegicus*) anderzijds in totaal niet meer bedragen dan 3% respectievelijk 5% van de vangsten aan boord van een vaartuig. In de bijvangst mag geen tong of schol voorkomen.

2. Bij de visserij op sardienen mag de bijvangst aan horsmakreel per vaartuig niet meer bedragen dan 10 gewichtpercenten van de totale hoeveelheid of van elk monster van ten minste 100 kilogram vis aan boord, na sortering benedendeks; in de bijvangst mogen geen andere vissoorten en invertebrata voorkomen.

3. Vaartuigen die op tonijn vissen mogen uitsluitend tonijnachtige vissen aan boord hebben.

Artikel 7

De geldigheidsduur van de vergunningen verstrijkt zodra geconstateerd is dat de in punt 1 van bijlage I genoemde hoeveelheden zijn gevangen.

Artikel 9

De vaartuigen mogen slechts het vistuig aan boord hebben dat nodig is voor de uitoefening van de visserij waarvoor een vergunning is afgegeven.

Artikel 10

1. De visserij mag niet worden uitgeoefend in een zone binnen de ICES-afdelingen VI en VII ten zuiden van 56°30' Noorderbreedte, ten oosten van 12° westerlengte en ten noorden van 50°30' noorderbreedte.

2. De in bijlage I, punt 2, sub d), bedoelde visserij mag niet worden uitgeoefend ten oosten van 1°48' westerlengte.

BIJLAGE I

1. Vangstquota voor het tijdvak van 1 oktober tot en met 31 december '78

Soort	ICES afdelingen	Hoeveelheid (in ton)
Heek	IV	527
	VII	1.800
	VIII	2.173
Andere soorten die als bijvangst bij de visserij op heek worden gevangen overeenkomstig artikel 6, lid 1	VI	1.054
	VII	3.600
	VIII	4.346

2. Aantal vergunningen dat kan worden afgegeven voor de verschillende ICES-afdelingen.

Soort visserij	ICES afdelingen	Aantal vergunningen	Tot. aant. vaartuigen lijst
a) Vaartuigen die op heek vissen	VI	37	—
	VII	104	—
	VIII	99	—
b) Vaartuigen die op sardienen vissen (zegenvisserij met vaartuigen van minder dan 100 brt)	VIII	40	71
c) Vaartuigen die met de beug vissen, met een tonnage van minder dan 100 brt	VIIIa)	10	17

d) Visserij vanaf vaartuigen van ten hoogste 50 brt die uitsluitend met hengels wordt uitgeoefend

VIII 50 60

e) Vaartuigen die op tonijn vissen VI, VII, VIII onbeperkt

Voegen wij hier nog aan toe, dat Groot-Brittannië niet bereid is de Brusselse maatregelen te erkennen. Spaanse vissersvaartuigen opereren doorgaans in Britse en Ierse wateren en de verhoging van het aantal Spaanse vergunningen van 121 tot 240 of bijna twee derden van de traditionele vloot die daar vroeger kwam vissen, is een doorn in het oog van de reeds niet te E.E.G.-gezinde visserij en ministeriële dienst. De Britse minister Silkin heeft de beslissing van Brussel verworpen op basis van het feit, dat, zolang er nog geen interne regeling is aanvaard onder de „Negen” zelf, men niet tot overeenkomsten met derde landen mag overgaan.

Het was vooral Frankrijk die de verhoging van het aantal Spaanse vergunningen steunde. Wel zou de Britse minister bereid gevonden worden dit nieuw vergunningsstelsel te aanvaarden voor een zeer korte periode, maar zeker niet als basis voor een vijfjarenplan.

De Zandwinning en het visserijbroed - Het Scheepsjongensfonds -

Men schrijft ons,

Wij hebben met belangstelling uw replek in „Het Visserijblad” gelezen op de vragen van volksvertegenwoordiger Vansteenkiste, senator Van In en het antwoord van de betrokken minister.

Wij kunnen ons slechts verheugen dat gij de moed hebt de zaak grondig te hebben bekeken en te hebben durven wijzen op de vele leemten en ontwijkende antwoorden in het antwoord van de minister of liever van zijn ambtenaars, in tegenstelling met ons beroepsorganisme, de Rederscentrale, die veel van show houdt en zich vele eigenschappen toeigent die zij niet heeft in televisie en in hun berichtgeving, waarover wij het een andere keer zullen hebben, want wij betalen nu miljoenen lidgeld om allerlei labels wijsgemaakt te worden, zoals met het scheepsjongensfonds waar wij 0,45 fr ten honderd van onze opbrengst voor betalen, welke alleen moet dienen voor het tewerkstellen van jonge vissers op de pakketboten en de schatrijke maatschappijen Decloedt, Zeeminerale, enz..., die daarmee nog de broedplaatsen van onze visserij vernietigen.

Wat nu die zandwinning betreft, kunnen wij van wat gebeurt te Nieuwpoort, meespreken.

Men beweert dat de zandwinning plaats heeft op de Buitenratel en de Kwintebank, waar dit toegestaan is.

Daar wordt volgens de deskundigen (?) van het Zeewezen, die veel slimmer zijn dan de beroepsmensen geen broed en geen fauna vernield. Het zou echter volstaan, Mijnheer Vandenberghe, dat U eens zo'n zandschip ziet binnenkomen te Nieuwpoort waar het zijn zand lost om een paar uur nadien volledig door kamions te zien weghalen nadat het gezuiverd is met een zeef. Voor zover ik weet, werden hier reeds meer dan 150 zandschepen gelost. Bij het uitvaren gaat een

loods met de redeboot mee aan boord en wanneer men binnenkomt gaat deze met een goede zak vis van dat zogezegd broed welke er niet bestaat (?) naar huis, evenals de andere leden van de bemanning, zonder te veronderstellen dat er daarvan verkocht wordt.

En er is meer. Dit alles gebeurt langs de overzijde aan de nieuwe kaaimuur. Het is een schip van de Zeeminerale Mij van Zeebrugge die zich met die zandwinning bezig houdt. Er wordt dus op die plaatsen geen vis mee gezogen (?). Ze komt uit de lucht, zoals de honderden meeuwen die op voedseljacht er op los vliegen aan de kaai.

Vroeger gingen de strandvissers die haken op het strand zetten, hun strandwormen bij laag water op het strand gaan zoeken met een spade.

Nu komen die aasdelvers van Oostduinkerke, Koksijde en Lombardsijde (en we kunnen U namen noemen) en kopen het aas aan de bemanning van het zandschip, want op het strand verdwijnt het aas zonderling genoeg, maar er is toch iemand gelukkig mee.

En als gij het niet gelooft, zend een spion, laat een foto nemen en zie hoe het zand gefilterd wordt en ge zult alles weten, tenware de deskundige loods die de beroepszwijgplicht heeft, vervangen wordt door een waterschout die als politieofficier, geen zakje vis zal meedoen en ook niet zou toelaten dat die wormen verkocht worden, tenware dit in de aanbestedingsprijs, door het ministerie uitgevaardigd, begrepen is.

Anderzijds is drinkgeld op die manier verdienen ook geen diefstal.

Alleen de visserij is en blijft het schaap; hoe vaak de Rederscentrale voor oogblindheid zorgt, laat hen nu tonen dat ze er zijn al was het maar om vijf miljoen frank lidmaatschap van ons af te snoepen.

Co van Nieuwpoort

DE HOUDBAARHEID VAN EN DE SCHELPBREUK BIJ DE MOSSEL

In de "Visserijwereld van 12 oktober verscheen een studie en statistieken over de houdbaarheid en de schelpbreuk bij de machinale verwerking van de Nederlandse mossel, van de hand van de heer Ir. L. Westbroek, Rijksinstituut voor Visserijonderzoek. Wat de schelpbreuk betreft, na de verschillende fasen van de mechanische verwerking doorgemaakt te hebben, vanaf het verwateringsperceel, al over de aanvoer via het schip, de vultrechter, de ontrosser, de wasmol, de windzeef en het verzeven en op zak doen, zou er nog 6 procent schelpbreuk overblijven bestaande uit nauwelijks zichtbare haarscheuren in de schelp. Graag had steller van dit artikel echter het cijfer gekend van de schelpbreuk die naderhand optreedt door het laden en lossen van de vervoer, de mosselen. Zoals sommigen inderdaad de zakjes mosselen op de vloer van de camion meppen en naderhand op elkaar, maar nog hoe de chauffeur en bijrijder de zakken mosselen lost, moeten er zeker wel meer stukken komen in de aard van een volledige breuk van de reeds door haarscheuren aangetaste mossel en van het optreden van nieuwe haarscheuren en zelfs van complete schelpbreuk. Steller van dit artikel hier, heeft reeds meer dan eens het lossen van de mosselen in de vismijn te Oostende medegemaakt. Weinig eerst worden de zakjes mosselen (25 kg) van uit de hoek van de laadkar tot op de plaats van de losseur gekwakt en naderhand worden deze (wanneer men niet tussenkomt, om de zakjes aan te nemen of op te pakken)

van de laadhoogte van de wagen op de grond gempt en de andere zakjes er bovenop. Het is slechts wanneer de geloste zakjes een zekere hoogte verkrijgen dat dan navenant de breekschok kleiner wordt. De handel vindt het dan ook pijnlijk, waar zoveel zorg in de firma zal besteed worden, door transportforma's zo weinig aandacht besteed wordt aan de laatste schakel in de leveringsketen.

Men hoort zelfs het breken der, doorgaans onderste mosselen die in aanraking met de stenen bevoering komen bij het versmijten der mosselzakjes en het naar beneden gooien. Steller is zelfs overtuigd dat ook de houdbaarheid van de mosselen hier nog een deukje verkrijgt. Wat naderhand met de mossel gebeurt is zaak van de handel, maar wij menen dat de keten voor de producent niet af is zolang de mossel ter plaatse niet is afgeleverd. De statistiek opgesteld door de heer Ir. L. Westbroek, zou dan ook, volgens ons inziens, hier eens mede rekening dienen te houden. Door de te brute behandeling door, hopen we, slechts bepaalde transporteurs, is deze statistiek niet af. Steller is zelfs bereid, het aantal gebroken (zichtbare breuken) mosselen uit één bepaald zakje dat er bijzonder van langs kreeg omdat het als deel uitmakende van de onderste laag, rechtstreeks op de vloer terecht kwam en de andere zakken boven op kreeg, te tellen. Misschien is de heer Ir. L. Westbroek bereid hierover zijn visie te geven, hetgeen we graag zouden weergeven.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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)

Schadegevallen in de zeevisserij

— Op 5 oktober 1978 werd door de bemanning van de Z.14 „Bounty” een drijvend voorwerp opgemerkt. Bij naderbijkomen werd vastgesteld dat het een omgekantelde romp van een zeilbootje was. Het bootje werd aan boord genomen en heeft volgende kenmerken, romp bestaat uit polyester blauw, bruin, wit. De mast en zeilen waren afgerukt doch de romp was gaaf. Na beëindigen van de visserij, werd het zeilyachtje op de Rederskaai te Zeebrugge gezet.

— Tijdens het aanmeren van de O.260 „Atlantic” van Musselsche Francois zijn ze met hun BB boeg aangedreven tegen de kaaimuur. Daardoor zijn 3 boegplanken lichtjes ingedrukt. De kaaimuur werd niet beschadigd.

— Tijdens werk aan boord van de van de O.309 „J. van Maerlant” is schipper Lambrecht Roland uit zijn evenwicht geraakt en zwaar op dek gevallen. Gevolg van dit vallen is dat de dokter een linkerliesbreuk heeft vastgesteld waardoor heelkundig ingrijpen noodzakelijk werd geacht.

— De schipper van de Z.584 van Wtterwulghe André werd door de schipper van de Z.189 opgeroepen met verzoek de boelen te winden, daar zijn vislier gebroken was. Er werd hieraan gevolg gegeven en de boelen aan boord van de Z.584 genomen en werd samen op slow naar de thuishaven gevaren. Later kreeg de Z.584 een nieuwe oproep van de Z.189 met verzoek om opgesleept te worden daar ze een stuk touw in de schroef hadden gekregen. Op 5 mijl van Zeebrugge kon de Z.189 het kuiltouw gedeeltelijk verwijderen

uit de schroef, waardoor op eigen kracht de haven kon aangedaan worden.

— Op 24 oktober 1978 werd de N.705 „Lumar” van dezelfde rederij in de Liverpool-baai aan BB zijde aangevaren door een voor het ogenblik onbekend vaartuig. De N.705 was vissende. Aan boord van het vissersvaartuig zouden twee gekwetsten zijn waardoor Liverpool diende aangedaan. De Z.34 is met hen meegelopen voor eventuele bijstand. Het schip maakt echter geen water maar zou toch erg beschadigd zijn.

— Bij het van de slipway komen met de N.719 „Marlu” werd het schip gemeerd in het vismijndok voorstevens SE. Door een sasknecht werd de reder verzocht de N.719 2 scheepslengten te verhalen om te meren aan poort 3. Tijdens dit manoeuvre werd schade berokkend aan een wrijfhoofd die in zeer bedenkelijke toestand was. Na het afmeren werd door de reder van de N.719 een touw rond de balk gesjord om te beletten dat het afgebroken gedeelte in het dok zou terecht komen.

— De N.719 „Marlu” van Vercouter Marcel diende met touw in de schroef opgesleept te worden door de N.597 „Jupiter” van Vercouter Gabriel. De sleep verliep normaal.

— Aan boord van de N.15 „De Kottens”, deed zich tijdens het vissen plots een korte ruk voor op het korretouw, waardoor een schakel van de voorste borgwire van SB bok brak. Daardoor zwaaide de bok horizontaal naar achteren tegen de brug. De SB kant van de brug werd ingedrukt en ontzet. De borgwire werd hersteld en de visserij werd verder bedreven. Het herstellen van de brug zal uitgevoerd worden tegen volgende reis.

— Tijdens werkzaamheden aan het steennet van de Z.525 „Golfbreker” dienden enkele schakels afgebrand. De gasflus werd uit de voorpiek gehaald en de leiding afgerold. De motorist heeft de brander aangestoken die matroos Vantorre Herwin vasthield. Plots deed zich een ontploffing voor. De brander werd uit handen van Vantorre geslagen terwijl deze laatste tegen dek geslagen werd. Brand ontstond doch kon onmiddellijk gedoofd worden. De oorzaak van deze ontploffing is onbekend, daar de brander van een modern type was en slechts een 5-tal maanden geleden door de reder werd aangekocht.

**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een slappe week met slechts een vijftiental schepen voor de hele week. Iets wat trouwens verwacht was gezien de voorgaande week 28 vaartuigen hun vangst verkocht hadden. En zoveel schepen zijn er hier ook nu niet meer, vooral nu de schepen uit Nieuwpoort ook meer en meer wegblijven.

De prijzen zijn nietbegenstaande deze geringe aanvoer niet bijster goed geweest. Wel werden enkele IJslandse soorten beter verkocht dan verleden week, vooral rode zeebaars die aanvankelijk toch 33 fr. haalden maar daarna naar 26 fr. terug vielen. Blauwe leng deed het ook iets beter en noteerde rond de 1700 fr. Kabeljauw was zeer schaars, zowel van IJsland als van andere visgronden. Mede door iets duurder geworden Deense kabeljauw liep de prijs hier op tot 62 fr. Grote gul kreeg tot 52 fr. de andere gulsortering die veruit het meest op de markt waren, noteerden tussen 20 en 33 fr. Niet erg goed dus. De scholvangst van de Z.183 die dinsdag gebracht werd kreeg een behoorlijke middenprijs die varieerde tussen 25 en 35 fr. De grote soorten waren het duurst

Tongen zijn goed verkocht geworden, de grote soorten noteerden tussen 224 en 234 fr. het kg. de middensortering kregen van 157 en 182 fr. en de kleine tongen haalden prijzen tussen 120 en 135 fr.

De roggen, ze werden nogal erg schaars aangevoerd, kregen tussen 40 en 62 fr. terwijl haal opliep tot 30 fr. Alleen de grote steenschol-

sortering was duur — 95 fr. — andere sorteringen deden het niet en kregen amper 20 en 50 fr. Voor de wijting bestond iets meer belangstelling. De kleine sortering werd minder opgevangen, de grote soort kreeg tot 24 fr..

Enkel redelijke resultaten met van IJsland de grootste opbrengst voor de O.317 : 2.216.726 fr. Voor de Westschepen waren de resultaten minder goed dan gewoonlijk.

VERWACHTINGEN

VRIDAG 27 OKTOBER 1978

WEST : O.309 (160 m., t.t.z. 130 gul, 10 wijting, 10 steenschol, 10 varia).

O.275 (200 m.).
MONKEY BANK : O.128 (240 m.).

MAANDAG 30 OKTOBER 1978

IJSLAND : O.216 (750 m., t.t.z. 150 kab.-gul, 20 kools, 350 bonen, 200 leng, 30 varia).

O.129 (400 m., t.t.z. 70 kab.-gul, 140 kools, 40 schelvis en totten, 20 bonen, 30 rog, 10 schaat, 70 leng, 20 varia).

KANAAL : Z.34, Z.499.
WEST : O.306, Z.38, N.708, O.127, N.736.

MONKEY BANK : O.35.

DINSDAG 31 OKTOBER 1978

WEST : O.123.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 19-10-1978

Geen markt.

VRIDAG 20-10-1978

NOORD					
Z.424	13	1.000	250	580.910	
KUST					
Z.481	1	—	10	18.148	
Z.437-558				149.992	
Z.468-601				197.910	
Z.538-554				277.890	
Z.505				43.150	
Z.809				23.720	
Z.471-472				129.082	
Z.201-560				127.330	
Z.403-501				195.400	
				1.743.532	

MAANDAG 23-10-1978

WEST					
Z.27	12	3.000	375	1.197.340	
N					
Z.574	13	1.200	280	636.710	
K					
Z.570	—	100	10	58.820	
KN					
Z.19	16	3.300	300	1.018.270	
W					
O.55	10	500	35	322.681	
KRP					
Z.402	10	—	95	362.320	
K					
Z.580	9	800	50	275.590	
K (gul)					
Z.403-501				99.990	
Z.554-538				118.750	

Z.601-468	129.580
Z.809	12.380
Z.437-558	144.240
Z.505	83.730
	4.460.401

DINSDAG 24-10-1978

W					
Z.12	—	500	35	175.960	
S (Skagerak)					
B.5	—	620	860	1.263.425	
K					
Z.578	6	150	50	124.020	
KRP					
Z.600	10	—	70	261.800	
W					
Z.568	9	500	140	378.830	
Z.563	9	300	90	233.170	
KN					
Z.186	16	5.500	360	1.797.928	
W					
Z.564	12	1.400	70	501.900	
KRP					
Z.569	11	—	280	620.505	
K (gul)					
Z.201-560			95	204.820	
				5.562.358	

WOENSDAG 25-10-1978

K					
Z.481	1	10	10	18.410	
Z.519	6	300	26	129.670	
W					
Z.321	2	200	15	114.310	
Z.126	10	1.800	150	569.150	
Z.42	13	1.500	160	643.320	
Z.324	9	2.500	200	711.300	
N					
Z.196	12	200	370	801.045	
KN					
Z.162	18	6.000	400	1.613.649	
K (gul)					
Z.403-501				90.150	
Z.471-472				84.830	
Z.468-601				121.710	
Z.538-554				154.290	
Z.437-558				111.920	
				5.163.754	

OOSTENDÉ

MAANDAG 23-10-1978

IJSLAND					
O.317	20	1.350	—	2.216.726	
O.202	18	850	—	1.361.725	
WEST					
O.66	10	160	—	261.206	
O.118	10	200	—	296.436	
N.709	8	350	—	540.960	
N.719	8	250	—	322.876	
N.3	4	120	—	198.237	
O.279	8	260	—	391.770	
Z.502	9	80	1.900	430.140	

DINSDAG 24-10-1978

NOORD					
Z.183	15	315	910	632.924	
WEST					
O.26	12	290	—	335.175	

WOENSDAG 25-10-1978

WEST					
O.303	10	285	—	356.000	

UW RAADGEVER IN VERZEKERINGEN

VERZEKERINGSKANTOOR MONTEYNE & VANMOERKERKE N.V.

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

- * Scheepsverzekeringen
- * Transport
- * Alle andere takken

(8188V)

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

	23-10-1978		
Schelvis grote	42,—59,40		
Schelvis midden	30,—39,60		
Schelvis klein	25,—38,—		
Kabeljauw	38,20,—		
Gul	17,60-45,40		
Wijting	70,—		
Schaat	26,60-33,80		
Zeebaars	27,20-36,—		
Leng	38,—44,—		
Schartong	120 -182		
Heilbot	22,—30,—		
Koolvis			
Hondstong			
Zeeewolf			
Staart			

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	23-10-1978	24-10-1978	25-10-1978
Lappen	229 -234	229 —,—	
Grote	224 -232	224 —,—	
3/4	201 -210	180 -182	
Blok	169 -171	157 -158	
Voor-kleine	160 -163	141 -148	
Kleine	136 -144	129 -131	

Zeebrugge

	238 -246	231 -238	231 -237
Grote	228 -239	233 -235	218 -227
Blok	185 -193	176 -186	172 -178
Fruit	148 -160	140 -160	132 -136
Schone kleine	106 -134	172 -189	108 -110
Kleine	104 -107	103 -113	95,—98,—
Tout petit	95,—101	94,—103	90,—94,—
Slips			

Nieuwpoort

			223 —,—
Tong I			211 —,—
Tong II			217 —,—
Tong III			180 —,—
Tong IV			150 —,—
Tong V			134 —,—
Kleine			

PLADIJS

Oostende

	23-10-1978	24-10-1978	25-10-1978
Grote	46,—	35,40-36,—	
Grote iek		30,—31,—	
Kleine iek	31,—	27,40,—	
Derde slag		23,20,—	
Platjes		19,—	

Zeebrugge

	33,—40,—	26,—32,—	27,—30,—
I	32,—34,—	27,—28,—	26,—28,—
II	26,—28,—	26,—27,—	24,—28,—
III	20,—22,—	21,—22,—	17,—20,—
IV			
V			

Nieuwpoort

			32,—40,—
Moeten			30,—
Grote pladijs	40,—55,—		20,—
Platjes	36,—52,—		
Drielingen	17,—45,—		

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

20-10			512.319			
23-10			6.530.489			
24-10			1.024.254			
25-10			369.310			
			8.436.372			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

19-10	18	2.449	159.037	49,—	76,—
20-10	10	1.235	87.755	60,—	88,—
21-10	9	911	74.858	77,—	88,—
23-10	10	1.307	103.283	73,—	85,—
24-10	12	1.337	107.563	66,—	93,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

19-10	1	213	14.106		
20-10	3	12.452	297.174		
23-10	5	27.456	727.072		
25-10	7	28.995	742.167		

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

19-10	3	440	31.789	66,—	79,—
20-10	3	308	24.840	73,—	88,—
23-10	3	356	28.628	75,—	86,—

NIEUWPOORT

VRIJDAG 20-10-1978

N.172	85.265 + RC 2.424		
N.788	85.265 + RC 2.424		
N.470	41.402 + RC 3.636		
N.590	41.402 + RC 3.636		
N.88	21.920	N.700	21.920

Drie koppels gullevisers hadden samen 12.450 kg. vis. Kabeljauw langs de goedkope kant, slechts van 2.240 à 2.570 fr. de benne. Gulsoorten van 1.900 tot 1.450 voor de vóorkleine. Grote wijting van 1.270 à 1.400 fr. de benne. Zandschullen van 550 à 700 voor de kleine, en de grote kregen ook maar van 900 tot 1.000 fr. Kleine wijting werd gedeeltelijk verkocht aan 700 fr. en opgevangen. Zo was nu eenmaal de vrijdagmarkt, met een eindcijfer van 297.174 fr.

MAANDAG 23-10-1978

N.579	357.872 + RC 16.437		
N.346	63.010	N.172	81.115
N.788	81.115	N.470	32.475
N.590	32.475	N.88	39.505
N.700	39.505		

Vijf vangsten, samen : 27.500 kg. Tongen waren er eenmaal niet ! De meest voorkomende soorten waren begrijpelijk gulsoorten en wijting. De N.579 had een mooie partij rogen en speerhaaien, en de prijs van deze soorten viel nog goed mee. Zo kregen de moerroggen 3.000 fr., de tilten 2.800 fr. De speerhaaien van 1.300 à 1.400 fr. voor de grootste, de middenslag 1.080 fr. de benne.

Kabeljauw werd gekocht aan 2.800 tot 3.000 fr. de benne. De gulsoorten van 2.500 à 1.400 fr. voor de « filé-gulletjes ». Zelfs de « mini's » kregen 1.020 fr. Grote wijting van 1.100 à 1.400 fr. Kleine wijting kreeg slecht opvangprijs en enkele bennen aan 800 fr. Weinig platvis, die dan ook van de « spanvisers » aan de man kwam van 50 fr. de kg. tot zelfs 60 fr. ! Tong-scharren van de West werden gekocht aan 80 fr. voor de grootste, de middenslags 58, en de kleine 20 fr. Zandschullen waren spotgoedkoop, zo kregen de grote zand-

schullen slechts 880 fr. de benne, en de kleine van 500 à 700 fr. ! Alleen samen was het eindcijfer 727.072 fr.

WOENSDAG 25-10-1978

N.738	164.773 + RC 9.518		
Z.512	154.000		
N.720	125.504 + RC 8.600		
N.761	84.391 + RC 10.452		
N.700	17.977 + RC 3.333		
N.88	17.977 + RC 3.333		
N.172	58.377 + RC 1.352		
N.788	58.377 + RC 1.352		
N.590	30.394 + RC 4.585		
N.470	30.394 + RC 4.585		

Op de woensdagmarkt werden 7 vangsten gelost, samen 29.000 kg. of 580 bennen. De grootste pak waren gullen en wijting, waar er toch een 400 kg. tongen op de markt waren en van een drietal « Westers » ook rare vis kon gekocht worden. Grote tarbot kreeg 275 fr. à 250 fr. de kg. De middenslag rond de 170 fr. Grieten van 135 à 100 fr. volgens sortering.

Staarten, zonnevis en koningsvis werden ook duur gekocht.

De tongen lappen 223, de 2den 211, de 3den 217, de 4den 180, de 5den 150, en op de kleine werd gemiddeld aan 134 fr. Tong-scharren kregen voor de 3 gesorteerde soorten : 60, 42 en 20 fr.

Pladijs : grote van 30 à 42 fr., middenslag 30, en visjes rond de 1.000 fr. de benne of ± 20 fr. Grote robaard 40 fr., middenslag 22 fr. Zandschullen : van 35 à 15 fr. de kg. ! Kabeljauw was er slechts in beperkte mate, en kreeg van 2.800 à 3.100 fr. de benne. De gullen van 38 à 25 fr. volgens sortering. De prijzen kenden echter een lichte inzinking naar 't laatst van de markt, en dit van ± 100 fr. de benne ! Grote wijting van 1.320 à 1.370 wijd de kleine wijting maar niet in trek kwam, en waar buiten enkele bennen de rest moest opgevangen worden. 't Zelfde lot ondergingen ook de zandhaaien ! Het eindcijfer gaf 742.167 fr.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort			
	23-10-1978	23-10-1978	24-10-1978	24-10-1978	24-10-1978	24-10-1978	25-10-1978	25-10-1978	23-10-1978	25-10-1978	23-10-1978	25-10-1978	23-10-1978	25-10-1978		
Tarbot : groot (123)	230	-244	239	-285	178	—	204	-269	—	—	200	-254	300	—	260	—
middel (123)	178	-191	151	-189	—	—	169	-178	—	—	124	-158	150	—	175	—
klein (123)	158	—	101	-116	129	-139	101	-115	—	—	64	-108	120	—	125	—
Griet : groot (123)	—	—	135	-140	114	-115	115	-130	—	—	110	-128	115	—	130	—
middel (123)	—	—	102	-110	79	-80	100	-108	—	—	80	-92	—	—	—	—
klein (123)	—	—	62	-69	62	-63,80	60	-75	—	—	60	-70	—	—	—	—
Schelvis : groot	—	—	—	—	—	—	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	—	—	—	—	—	—	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	—	—	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heek : groot	—	—	25	-45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	—	—	16	—	—	—	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (I)	40	-61	60	-68	40	-62	48	-56	—	—	51	-60	60	—	60	—
Keilrog (123)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (23)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tilten (23)	—	—	45	-50	—	—	35	-40	—	—	38	-40	56	—	54	—
Scherpstaart (23)	—	—	60	-64	—	—	48	-54	—	—	40	-51	58	—	55	—
Halve mans (23)	—	—	31	-44	—	—	26	-38	—	—	26	-30	40	—	42	—
Teelt (2)	—	—	32	-40	—	—	22	-35	—	—	24	-28	—	—	—	—
Katrog (2)	—	—	10	-14	—	—	11	-18	—	—	8	-12	—	—	—	—
Kabeljauw	46	-60	60	-67	40	-50	40	-48	—	—	48	-51	55	-61	60	—
Gul (groot)	21	-50	60	-62	18	-37,60	36	-45	40	-53	—	—	28	-50	25	-38
Gul (middel)	—	—	26	-28	—	—	25	-32	—	—	27	-32	—	—	—	—
Gul (klein)	—	—	25	-27	—	—	26	-29	—	—	26	-28	—	—	—	—
Hozemondhamme	176	—	—	—	137	-172	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wijting : groot	13,80	-23,80	24	-28	14	-18	17	-20	—	—	16	-18	21	-28	27	—
klein	—	—	16	-18	—	—	14	-16	—	—	14	-15	14	-16	14	—
Schar	15	-24	14	-16	18	-23,40	12	—	—	—	8	-12	12	-20	12	-30
Steenschol	21	-30	60	-62	19	-36,20	66	—	—	—	60	-65	—	—	—	—
Zeehaai	11	-30	26	—	—	—	21	-22	—	—	—	—	26	—	—	—
Hondshaai	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekeeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	46	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenholk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeewolf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	185	-193	—	—	72	-90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	61	-80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeduivel	—	—	27	-36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schotse schol	—	—	88	-176	—	—	99	-162	—	—	80	-160	—	—	—	—
Zeehond	—	—	74	-76	—	—	—	—	—	—	70	-78	—	—	—	—
Bot	—	—	16	—	—	—	9	-14	—	—	9	—	25	—	20	—
Rode Poon (robaard)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grauwe Poon (knorh.)	26	-40	25	—	30	-40	25	—	—	—	6	-12	—	—	20	-40
Rode Knorhaan	9,40	-12	20	—	7	—	—	—	—	—	6	-12	—	—	12	—
Posten	42	-53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Langoesten (midden)	—	—	16	—	—	—	7	-13	—	—	8	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

Visaanvoer te Den Helder

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 16 oktober werd aangevoerd: 12.430 kg. tong, 243 kisten tarbot en griet, 1.646 kisten kabeljauw, 1.373 kisten wijting, 1.248 kisten schol, 303 kisten schar, 392 kisten makreel en 314 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg.: tarbot 17,96-16,95, grote tong 17,26-16,28, groot-middel-tong 15,49-14,74, kleinmiddel tong 10,33-9,95, tong één 8,18-7,89, tong twee 7,30-7,10.

Per stuk: kreeft 19,43.

Per 40 kg.: tarbot 553-148, griet 304-120, kabeljauw één en twee 204-180, kabeljauw drie 144-102, kabeljauw vijf 87-36,40, schol één 124-96, schol twee 130-94, schol drie 94-78, schol vier 66-65, wijting drie 60-34, makreel één 47-37, makreel twee 32,40-21,60, schar 52-29, hammen met kop 190-130, rode poot twee 144-112, rode poot drie 56-32, haai 80-21, krab 40-22, tongschar 258-140, krabbepooten 92-80, bot 25-24.

De besommingen waren: DZ 60 f 32.400; KW 4 f 14.900; KW 11 f 21.200; KW 22 f 12.800; KW 25 f 17.800; KW 29 f 27.400; KW 45 f 20.100; KW 55 f 23.800; KW 88 f 13.800; KW 113 f 2.800; KW 117 f 14.200; KW 145 f 23.600; KW 149 f 20.300; KW 152 f 17.500; KW 167 f 1.920; KW 173 f 17.800; KW 189 f 15.500; KW 194 f 24.600; KW 206 f 3.200; KW 214 f 27.300; KW 221 f 14.400; KW 226 f 9.600; WR 32 f 21.300; WR 57 f 22.400; LJM 44 f 14.00; LJM 115 f 32.200; LJM 154 f 8.100; LJM 207 f 6.900; LJM 209 f 4.300; LJM 211 f 17.000; LJM 20 f 1.300.

Aan de woensdagmarkt van 18 oktober werd aangevoerd: 2 kisten tarbot en griet; 190 kisten kabeljauw; 21 kisten schol; 37 kisten schar; 240 kisten wijting; 96 kisten makreel en 17 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 40 kg.: tarbot 224; griet 200; kabeljauw één en twee 188; kabeljauw drie 160-114; kabeljauw vijf 102-71; wijting drie 86-48; schol drie 144-140; schol vier 114-102; schar 81-72; makreel één 47; makreel twee 38-22; harders 114; rode poot drie 114; bot 35-25; horsmakreel 77; finten 25.

De besommingen waren:

KW 185 f 13.900; UK 17 en UK 48 f 8.540; UK 78 f 1.470; verder waren er twee Texelaars met een totale besomming van f 13.000.

Aan de donderdagmarkt van 19 oktober werd aangevoerd: 1.300 kg tong; 48 kisten tarbot en griet; 378 kisten kabeljauw; 338 kisten wijting; 486 kisten schol; 86 kisten schar; 50 kisten makreel en 47 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg.: tarbot 16,99-15,39; grote tong 16,90-14,60; grootmiddel tong 15,56-15,38; kleinmiddel tong 12,01-11,52; tong één 8,85-8,65; tong twee 7,79-7,54.

Per 40 kg.: tarbot 535-174; griet 244-152; kabeljauw één en twee 212 kabeljauw drie 140-112; kabeljauw vier 124-103; kabeljauw vijf 120-58; schol één 120-98; schol twee 110-94; schol drie 110-74; schol vier 108-70; wijting drie 72-37; makreel twee 41-33; schar 96-59; rode poot drie 100-82; horsmakreel 81-76; bot 28-24; hammen met kop 180-110; flinten 20-4; tongschar 160.

De besommingen waren:

UK 17 en UK 18 f 12.100; UK 23 f 3.780; UK 159 f 2.640; UK 272 f 8.600 UK 141 en UK 271 f 16.200; verder besomden één Goedereder, een Ouddorper en één Texelaar in het totaal f 41.000. De Deense kotter VE 244 f 48.300.

Aan de vrijdagmarkt van 20 oktober werd aangevoerd: 8.445 kg. tong; 86 kisten tarbot en griet; 1.409 kisten kabeljauw; 1.270 kisten wijting; 702 kisten schol; 278 kisten schar; 305 kisten makreel en 181 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg.: tarbot 16,26-15,60; grote tong 17,18-16,00; grootmiddel tong 16,28-15,59; kleinmiddel tong 10,64-10,35; tong één 8,37-7,72; tong twee 7,73-7,44.

Per 40 kg.: tarbot 498-153; griet 268-124; kabeljauw één en twee 184-162; kabeljauw drie 134-92; kabeljauw vier 114-84; kabeljauw vijf 90-58; schol één 134-126; schol twee 120-110; schol drie 96-78; schol vier 90-60; wijting drie 61-34; makreel één 42-40; makreel twee 30-21,60; makreel drie 19,20; schar 78-31; bot 34-24; horsmakreel 42-33; steenbolk 26-15; krab 31-28; rode poot twee 128-120; rode poot drie 96-48; tongschar 170; haai 76.

Aan de maandagmarkt van 23 oktober werd aangevoerd: 13.580 kg. tong; 140 kisten tarbot en griet; 1603 kisten kabeljauw; 1423 kisten koolvis; 42 kisten schelvis; 630 kisten wijting; 791 kisten schol; 227 kisten schar; 328 kisten makreel en 353 kisten diversen.

De besommingen waren: KW 167 9.930, KW 173 12.890, KW 137 18.800, KW 185 1.600, SCH 256 9.050, LJM 207 15.140, LJM 154 13.710, LJM 14 3.000, LJM 19 4.700, LJM 20 1940, LJM 25 800, LJM 27 3400, GO 4 3400, UK 272 5160, UK 18 16.600, UK 23 2400, UK 78 5200, UK 159 1400, UK 272 + UK 141 10.880, UK 17 + UK 48 15.100, VD 19 14.900; verder waren er acht Texelaars met een totale besomming van 183.200.

Per 40 kg.: leng 86-70, lompen 80-79, hammen met kop 170-112, harders 140, rode poot drie 100-36, schartong 70, horsmakreel 30, krab 26-12,50, haai 104-62, tarbot 462-140, griet 224-156, kabeljauw één 180, kabeljauw twee 170-160, kabeljauw drie 92-76, kabeljauw vier 100-74, kabeljauw vijf 84-54, koolvis één 81-71, koolvis twee 105-83, koolvis drie 92-76, koolvis vier 72-55; schelvis één 142-118, schelvis twee 112, schelvis drie 104-60, schelvis vier 104-71, schol één 124-104, schol twee 118-98, schol drie 94-82, schol vier 84-57, wijting drie 64-45, makreel één 52-40, makreel twee 39-21,50; schar 64-24.

De besommingen waren: KW 4 f 13.000; KW 11 f 16.400; KW 22 f 9.600; KW 24 f 17.400; KW 25 f 14.200; KW 29 f 10.200; KW 34 f 25.900; KW 45 f 19.200; KW 88 f 33.400; KW 113 f 5.200; KW 117 f 12.300; KW 135 f 27.500; KW 145 f 22.400; KW 149 f 16.330; KW 152 f 15.000; KW 167 f 800; KW 173 f 1.200; KW 189 f 12.900; KW 194 f 28.700; KW 206 f 21.600; KW 214 f 14.800; KW 221 f 18.700; KW 226 f 11.600; SCH 256 f 1.100; WR 32 f 17.100; WR 57 f 23.300; LJM 44 f 14.800; LJM 115 f 19.200; LJM 57 f 85.100; LJM 207 f 600; LJM 209 f 16.100.

Aanvoerbericht van 16 tot 20 oktober 1978

Door 62 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

hoevelh in kg	vissoort	opbrengst	prijs in kg
28.928	kg TONG	f 298.879,32	f 17,75 - 6,73
19.410	kg TARBOT	130.818,23	f 17,71 - 3,23
125.375	kg SCHOL	230.442,35	f 2,79 - 1,38
52.010	kg KABELJAUW	f 82.606,20	f 3,60 - 0,93
4.205	kg GRIET	16.576,05	f 5,27 - 2,60
6.405	kg SCHAR	8.243,04	f 2,16 - 0,70
17.170	kg WIJTING	16.392,27	f 1,55 - 0,85
555	kg HAAI	467,50	f 1,80 - 0,58
419	kg HARDER	1.458,67	f 3,68 - 2,79
234	kg ROG	402,13	f 1,93 - 0,60
309	kg TONGSCHAR	974,98	f 4,67 - 2,20
280	kg STEENBOLK	179,00	f 1,15 - 0,60
186	kg HOZEMOND	364,63	f 2,13 - 1,56
152	kg PALING	1.494,75	f 11,00 - 9,00
102	kg HAM	630,94	f 7,39 - 5,91
5.533	kg DIVERSEN	4.412,22	f 7,39 - 5,91
261.273	kg	f 794.342,28	

HET CATAMARAN-TYPE VAARTUIG MET DUBBELE ROMP

Op de werf «Hus» van St-Malo is men reeds aardig gevorderd met de bouw van een vaartuig met dubbele romp, het catamaran-type. Het is een stalen constructie van 12 m, lang op 6,40 m breed, dat wil zeggen: het dek en de brug die beide kleinere rompen verbindt, is 6,40 m. breed hetgeen voor een vaartuig van slechts 12 meter lang, uitzonderlijk is en niet realiseerbaar met één enkele romp. Het vaartuig is bestemd voor de kustvisserij en meer speciaal voor de fuikenvisserij.

De eigenaar kan aldus alle 900 kooien, die hij voor zijn visserij gebruikt, aan boord plaatsen, terwijl dit vroeger onmogelijk was. Dit zal hem heel wat tijd uitsparen. In elk der rompen werd een motor Deutz geplaatst van 143 PK. Gezien de mindere weerstand in het water wordt aldus een snelheid bereikt van 13 à 14 mijl per uur, of anders gezegd 3 mijl per uur meer dan met éénzelfde motorsterkte bij het conventioneel type. Ook het verbruik is kleiner bij een catamaran. Voor het conventioneel vissen met net, is er een bijzonder sterke reductie voorzien (tot één derde). Elk der motoren wordt gevoed door een tank met een inhoud van 2,5 m³. Het vaartuig heeft slechts een tonnemaat van 8,6 Brt maar een waterverplaatsing van 23 Brt. Dit type vaartuig heeft een brugoppervlakte dat het dubbel is van dit van een gewoon vaartuig van 12 meter.

Op de werven van Blamenfin te Boulogne, is men ook bezig met de bouw van een tweerompvisserijsvaartuig, maar hier dan in polyester met een lengte van 13,70 m. en een breedte van 8,15 m. Het prototype-makel heeft reeds de stabiliteitsproeven weerstaan. Men hoopt dit vaartuig voor een reder uit de Franse vissershaven Etaple in de lengte van 1979 af te leveren. Een definitieve doorbraak kan echter slechts verwachten, zo deze

vaartuigen op zee de verwachtingen inlossen voor de bepaalde visserijen waartoe zij in feite ontworpen werden.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

BIOLOGISCHE VERANDERINGEN EN VERVORMINGEN BIJ DE ZEEFAUNA NA OLIERAMP

De olieramp op de Bretoense kust door het vergaan van de Amoco-Cadiz heeft eerste voor een grote verandering gezorgd in de flora van het betrokken gebied met als gevolg dat de levende weezens die op deze plantengroei aangewezen zijn voor hun voedsel er naderhand eveneens de weerslag van ondergaan hebben. Zij lijden aan een gebrek aan het vinden van hun normaal voedsel, men denkt hierbij aan de vernietiging van zeewier, algen en andere plantjes, waardoor zij zich tot ander niet-geschikt of minder geschikt voedsel wenden. Dit heeft als gevolg voor sommige vissen, vervormingen in hun anatomie. Volgens gegevens verschaft door de vissers lijken sommige plaatselijke vissoorten, zoals onder meer de Harder, uitgeteerd en misgroeid. Omgekeerd hebben dan sommige soorten geprofiteerd van de grotere levensruimte die zij kregen, en ook wel van het vele aas gevormd door dode vissen en vogels om integendeel een onverwachte uitbreiding en welgedaanheid te nemen. Dit zou onder meer het geval zijn voor de garnalen en kreeftjes. Het is in elk geval een rijke tijd voor de oceanografen en marinebiologen die aan deze veranderingen een vette kluit hebben.

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 formaliteiten:

Beroepsvereniging

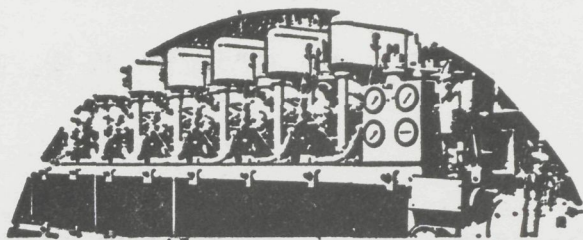
HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

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

— volledig en deskundig advies en bijstand —

(A.8111)



BOLNES

VERANTWOORD
INVESTEREN

minimale kosten - maximale resultaten

Loze (advertentie) kreten?

Neen! Uitspraken van mensen met Bolnes ervaring!

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.



BOLNES MOTORENFABRIEK BV
Postbus 3, Krimpen aan de Lek, tel. 01807 - 14000
telex 22439

stuwkracht in staal

HOOFDVERTEGENWOORDIGER VOOR DE BELGISCHE VISSERIJ

Fa. S.V. SCAP, H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

TEL. (059) 70 29 51 - 70 09 31 - 70 09 32 na 18 uur : 70 38 79

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK



Momenteel zijn prachtige geplastificeerde visserijmappen verkrijg-
baar (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.

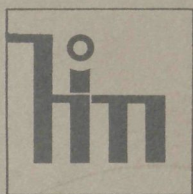


HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 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.

■