

GEMENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUNKERKE

10-11-1978

het visserij blad



VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPING DER VISNIJVERHEDEN

VRIJDAG 10 NOVEMBER 1978 — PRIJS 40 FR. — Nr. 40 — 45e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

OSTEND STORES & ROPEWORKS



Gedeponeerd merk :

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE

Burelen en Administratie :

Tel. (059) 70 15 42

Tel. (059) 32.11.81 (5 lijnen)

Telex : 810.28

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

(059) 70.14.41

(059) 70.70.83

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

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :

Manila, sisal, nylon, polyethylene
en polypropylene trawltwine
Touwwerk
Alle soorten netten
Staalraad
Alle vissersgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :

Sisal bindgaren
Pick-up garens

SPORT :

Allerlei netten

VOOR DE NIJVERHEID :

Inpakgarens in sisal
en polypropylene

TAPIJTEN

(7898V)



- 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

S. V. S C A P

Amsterdam. N.

Telefoon 36.87.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

Werkhuizen :

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 70.87.79

Burelen :

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32

(8099V)

het visserijblad

Vrijdag 10 november 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) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

Gaan we naar een kompromis E.E.G. - Groot-Brittannië ?

Volgens bepaalde bronnen, zou de Britse minister John Silkin, onder druk van de huidige voorzitter van de EEG-Commissie, de Duitse minister Ertl, bereid zijn tot het afsluiten van een kompromis om aldus tot een intern visserijreglement te komen voor de EEG-wateren. Dit zou in vele middelen, onder meer in Nederlandse en West-Duitse aanleiding zijn tot tevredenheid. Wij zelf, die de gedragingen van de Britse minister van Landbouw en Visserij van zeer dichtbij gevolgd hebben, evenals zijn uitlatingen ten pas en ten onpas, menen dat de voorzichtigheid gebiedt eerst af te wachten tot hoever de Britse John bereid is terug te keren op zijn koppige verklaringen. Het is inderdaad niet nodig dat we ons reeds bij voorbaat gelukkig maken om hetgeen tenslotte slechts een dode mus zou lijken. De Britse minister is inderdaad in zijn verklaringen voor eigen visserij en eigen bedrijf, zover gegaan, dat hij onmogelijk ver genoeg terug kan keren zonder het gezicht te schaden. We menen dan ook dat het voorbarig is nu reeds al viktorie te kraaien. Opdat de, zogezegde beslissende onderhandelingsronde van 20 en 21 november van de ministers van de «Negen» te Brussel eerder in een ontspannende atmosfeer zou doorgaan, heeft de «John» zelf reeds aangekondigd, dat hij de maatregel tot vangstbeperking op grote garnalen in bepaalde gebieden, heeft uitgesteld. Dit was de inhoud van een mededeling die uitgegeven werd na afloop van een bijeenkomst tussen de Britse minister en de voorzitter van de Commissie Ertl.

Het ware inderdaad goed, mocht dit de voorbode worden van een overeenkomst tussen de «Negen» omdat de positie van de EEG tegenover derden, wij denken hier in het bijzonder aan onderhandelingen met Noorwegen en de Faroë, dan heel wat sterker naar voor zou komen. Om uit deze éne toegeving vanwege de Britten echter reeds de vreugde te scheppen op een rechtvaardig kompromis zoals men dit onder meer in Nederland en West-Duitsland aanneemt, is toch wel hard van stapel lopen.

De Britse minister vaardigt eerst een heleboel beperkende maatregelen uit die door de EEG onaanvaardbaar genoemd worden, zoals het verbieden van het Brits gedeelte van de Ierse Zee voor de kwotaharingvisserij, het opvoeren van de netmaaswijdte, het verlagen van het percentage van de bijvangst (aan haring) enz..... om dan op één van die eenzijdige nationale verbodsmaatregelen terug te komen als bewijs van zijn..... goede wil. Om hieruit onmiddellijk te gaan besluiten, dat men op weg is naar een rechtvaardig kompromis, is toch wel enigzins een loopje gaan nemen met de werkelijkheid.

De doorbraak voor het bereiken van een Europese gemeenschappelijke visserijpolitiek, zou in feite het gevolg zijn van het bezoek van de Britse premier Callaghan aan de Duitse kanselier Schmidt. Callaghan was hierbij vergezeld door zijn minister Silkin en het is wel duidelijk, dat de visserijpolitiek ter sprake kwam. Wat de Britten nu echter verstaan onder rechtvaardig kompromis, zal zeker toch nog wel duidelijk verschillen van wat de overige «Acht» hierover denken. Trouwens we zien niet in, waarom de «Acht» moeten compromissen, vermits er reeds een regeling op touw gezet was dat alleen op de koppigheid en het ongeëvenaard egoïsme van de Brit Silkin strandde. Als men nu deze houding moet gaan belonen om aan de Britse onaanvaardbare eisen tegemoet te komen, nadat het voorstel van de overige «Acht» reeds ruim met de Britse wensen had rekening gehouden, is nu toch wel straffe thé om het op zijn Engels te zeggen. Het blijkt inderdaad, dat men te Brussel toch bereid zou gevonden worden om bepaalde concessies te doen en dat de Britse vissers in een zone van 12 tot 50 mijl uit de Britse kust het leeuwenandje zouden krijgen van de vis die er kan of mag weggevestigd worden ! Verder zou de bijvangst ongeveer 10 t.h. mogen bedragen, waarmee de Deense..... industrievisserij zou gediend zijn. Veel

(Vervolg blz. 2)

De nieuwbouw van Belgische vissersvaartuigen komt op gang

Eindelijk schijnt er schot in de zaak te komen. De nieuwbouw van vissersvaartuigen die de laatste jaren slabakte en feitelijk onbestaande was geworden, vertoont onmiskenbare tekens van heropleving.

Het klimaat is geleidelijk aan gunstiger geworden. De betere vangstresultaten van de jongste twee jaar hebben links en rechts voor wat armslag gezorgd en het vormen bevorderd van eigen kapitaal dat onontbeerlijk is bij de bouw van een nieuw schip.

De kosten voor nieuwbouw liggen vandaag buitensporig hoog. Iedereen is zich daar terdege van bewust. Niet in het minst de overheid die bereid gevonden is de staatssteun in het kader van de wet van augustus 1948 maximaal op te trekken. Ernstige projecten zullen voortaan over **bouwkredieten** kunnen beschikken, gaande tot 80 % en in zeer uitzonderlijke gevallen zelfs tot 85 %, aan een intrest van drie procent en met een duurtijd van 15 jaar.

Nu kost de bouw van een relatief klein vaartuig (27 m.) toch nog altijd een slordige 30 miljoen F, waarbij de vereiste eigen middelen 6 miljoen F of 4,5 miljoen F bedragen, al naar gelang een lening van 80 of 85 procent wordt toegestaan.

In die voorwaarden zoeken de reders-bouwers van nieuwe vaartuigen naar mogelijke andere bijkomende hulpbronnen. Daarbij kijkt iedereen in de richting van de EEG, waar ook maatregelen worden getroffen om de visserij (én de scheepstouw) weer op dreuf te helpen. Zo is er de verordening nr 1852 van 25 juli 1978, bedoeld om de kustvisserij nieuw leven in te blazen. Schepen van ten hoogste 24 meter loodlijn of 130 Brt kunnen voor zover het Fonds nog over kredieten beschikt, gebouwd worden met een subsidie van 25 %. Dat is natuurlijk geen peulschil, en het al of niet bouwen van een vaartuig staat of valt in veel gevallen met het al of niet toekennen van een dergelijke premie.

De Bedrijfsraad voor de Visserij, die vorige week de konklusies trok uit zijn initiatief om scheepsbouwers en verantwoordelijke ambtenaren in een vrijmoedig gesprek bijeen te brengen, heeft naar wij vernemen, inmiddels aan de heer Humblet, minister van Landbouw een schrijven gericht om te vragen de bouwplannen die dezer dagen bij de EEG worden ingediend, van een gunstig advies te voorzien en een oplossing te vinden voor het toekennen van de broodnodige subsidies op basis van de bestaande EEG-Verordeningen. Het zal de Minister van Landbouw duidelijk zijn dat, wil men de visserij redden en de toekomst van vloot en vissers veilig stellen, de bijkomende steun van het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Landbouw, EOGFL genaamd maar beter bekend onder zijn Franse afkorting FEOGA, bij het realiseren van de bestaande nieuwbouwplannen, een kwasi onontbeerlijke voorwaarde is.

Het tot stand brengen van de huidige nieuwbouwplannen is immers een levenszaak, niet alleen voor de reders en vissers die hoogstnodig toe zijn aan vernieuwing van hun vaartuig en uitrusting, maar tevens voor de scheepswerven en aanverwante

(Vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz 1)

bedrijven wier overlevingskansen evenzeer op het spel staan en voor wie de realisatie van de geplande schepen de laatste redplank is om zich aan op te trekken en aldus de toekomst van een groot aantal werknemers veilig te stellen.

Nu eindelijk nieuwe initiatieven ontstaan en nieuw bloed in de visserij gepompt wordt, zou het goedgeklaagd zijn deze optimale kans tot hernieuwing van het vangstapparaat te laten te loor gaan. Laat iedereen zijn verantwoordelijkheid opnemen, niet in het minst de heer minister van Landbouw die de beurs houdt en die nu het bewijs kan leveren dat zijn belangstelling en genegenheid voor de zeevisserij geen ijdele woorden zijn.

P. Vandenberghe

Gaat onze visserijvloot naar vernieuwing ?

MINISTER HUMBLET BELOOFT STEUN
VAN DE F.E.O.G.A.-GELDEN
AAN VOORZITTER DRIES CLAEYS
VAN DE BEDRIJFSRAAD

Op bladzijde 1 van dit nummer brengen we verslag uit van de besprekingen die voorzitter Dries Claeys op maandag 23 oktober in de Bedrijfsraad met de scheepsbouwers op gang bracht om er in tegenwoordigheid van de afgevaardigden van de ministers van Verkeer, Landbouw en Economische Zaken, te overleggen wat het meest nuttige was om niet alleen reders opnieuw aan nieuwbouw te zien beginnen, maar ook jonge schippers mogelijkheden te bieden om reder te worden, 't zij door overname van schepen uit eigen of uit andere landen, 't zij door associatie met kapitaalcrachtige firmas of would be reders.

In dezelfde bijdrage geven we tevens de visie weer van de vragen en de meningen van verschillende mensen uit het scheepsbouwvak en de positieve houding van onze ministeriële ambtenaars, waaruit kon opgemaakt, waaraan de reders toe zijn, zodat EN nieuwbouw EN jonge schippers hierin een aanmoediging moesten vinden mits of zonder steun van de Europese FEOGA het aan te durven te bouwen of te kopen.

Het is immers een feit dat, zo jonge schippers van bestaande reders een oud maar nog goed zeewaardig schip overnemen, zij ook door de bevoegde overheid zullen geholpen worden.

Het is nu ook een feit, dat reders of wie ook, met jonge schippers willen bouwen, zij van de NMKN 80 tot 85 t.h. krediet zullen krijgen in 15 jaar af te lossen aan hoogstens drie ten honderd.

Het is ook een feit, dat er mogelijkheden bestaan, zo de aanvraag vóór één december bij de

FEOGA is ingediend er kans bestaat, dat reders van dit internationaal fonds zullen genieten.

Voorzitter Dries Claeys is als gevolg hiervan met zijn dagelijks bestuur niet bij de pakken blijven zitten en heeft als gevolg van die bijeenkomst de bevoegde ministers een nota gestuurd, op de toestand wijzend en op de noodzakelijkheid dat de Staat steunt, willen we onze visserij binnen enkele jaren niet tot de folklore zien behoren.

Bij het ter perse gaan vernemen we nu dat voorzitter Dries Claeys reeds vorige week dinsdag met minister Humblet van Landbouw een belangrijk onderonsje had, waarbij de Waalse minister beloofde een deel van het Belgisch pakket in de Europese steunmaatregelen voor de zeevisserij te zullen voorbehouden.

Dit was voor ons en waarschijnlijk ook voor voorzitter Claeys een aangename verrassing, daar ons langs andere wegen was gemeld dat dit eventueel pakket alleen voor de Waalse landbouw zou dienen.

Wij zijn overtuigd dat mocht die steun er komen (men is nooit zeker) dit een felle aanmoediging zou zijn tot modernisering van een vissersvloot, die als zeer verouderd moet worden aangezien en aan wiens reders men steeds schrik heeft aangejaagd in zoverre dat niemand nog het risico tot kopen of bouwen durfde nemen.

In verband met dit alles hopen we de lezers van ons blad en de Belgische vissers en reders, binnenkort nog meer en heuglijker nieuws te kunnen medelen.

P. Vandenberghe

GAAN WE NAAR EEN KOMPROMIS E.E.G. - GROOT-BRITANNIE ?

(Vervolg van blz 1)

reden voor vreugde vinden wij Belgen hier zeker niet in. Het bewijst nogmaals, dat men heel wat meer doet voor een ontrouwe partner, dan zelfs een niet te verrechtvaardigen oppositie toch weeral loont.

Ook zou een kompromis tot stand gebracht worden in verband met de historische rechten. Kompromis wil natuurlijk weerom zeggen, dat er een eind zou tegemoet gekomen worden aan de Britse eisen ter zake. Dit kan niet anders dan ten nadele uitvallen van de overige partners, waaronder zeker onze Belgische vissers. We bezweren onze minister zich dan ook niet te laten lijmen en hierin eerder een zeer beginselvast standpunt in te nemen. Gelukkig wijzen onze inlichtingen uit dat de Franse minister sterker op zijn stuk zal staan, want onze minister is geen Vlaming en hij moet nog zijn eerste bewijs van genegenheid voor onze visserij tonen.

Er wordt ook beweerd, dat John Silkin nu met minder zou tevreden zijn van de groei van de visstand zoals hij het vroeger stelde. Vroeger diende dit praktisch integraal naar de Britten te gaan.

We kijken dan ook belangstellend uit naar de resultaten van de bijeenkomst van 20 en 21 november te Brussel en of hierop één voor de overige «Acht» aanvaardbaar voorstel uit de bus zal komen. Brussel zou inderdaad graag vóór begin december tot een overeenkomst komen, namelijk vóór de bijeenkomst van de Europese Raad van de eerste-ministers. Deze streefdatum mag echter geen aanleiding wezen tot onaanvaardbare concessies. We zullen dan ook liefst afwachten vooraleer een bepaald Nederlands, Westduits en zelf Deens optimisme te delen. «Wait and see» zegt de Engelsman. Voor één keer zijn we het met dit laatste nadrukkelijk eens.

— P.V.

IN DE VISSERSHAVENKOMMISSIE VAN OOSTENDE Naar vereenvoudiging van het vislossen, rapen en wegen ?

Sedert heuglijke tijden waren in de Oostendse vismijn, lossersbonden van private personen, visrapers en dan nog viswegers, waar benevens lonen van allerlei bedragen, ook veel vis per persoon gegeven werd en zeggen we het maar zoals het was, ook gestolen werd.

Sedert enkele jaren werd daaromtrent veel gepraat, onderhandeld, voorstellen gedaan in allerlei zin, waarvan de twee voornaamste in feite uitgingen van twee firmas, nl. de firma Pintelon en de tweede de Vislossersbond Van Waes.

Na vroegere besprekingen in de Vissershavenkommissie en andere met en zonder vakbonden, had de voorzitter van de Vissershavenkommissie onlangs, deze opnieuw bijeengeroepen, nadat vóór af een ontwerp van overeenkomst aan al de leden was toegestuurd.

Het gold het maken van een kontrakt, het alleenrecht voor sorteren en wegen van de vangsten, toekennend.

Het schepencollege had reeds zijn goedkeuring aan het ontwerp verleend, de commissie zelf, moest er nog zijn zegen over geven, waarna het ontwerp ter goedkeuring aan de gemeenteraad zou voorgelegd worden.

Voorzitter Dumarey wees er op dat aan dit ontwerp naar aanleiding van de besprekingen, een paar wijzigingen zouden aangebracht worden, daar er daarin enkel sprake is van een alleenrecht voor het «wegen en sorteren», daar waar

vroeger altijd sprake was van «vislossen»

Van deze laatste term werd afgezien, aangezien er hierover altijd betwistingen bestonden en met de huidige betiteling de kleine reders vooral het recht zullen blijven behouden om het lossen met eigen personeel of familie uit te voeren.

Het blijft nochtans onverstaan dat indien de reder beroep wenst te doen op vislossers hij zich daartoe mag wenden tot de concessiehouder.

Er werd verhoopt dat geleidelijk aan, de thans beoogde werkzaamheden zullen uitgroeien tot het uitvoeren van alle activiteiten in verband staande met het vislossen.

Een lid — vakbondsafgevaardigde — wees erop dat voor hem deze zaak niet afgelopen is en hij waakzaam zal blijven toezien ter uitschakeling van het sluikwerk.

Vervolgens werden de beide ontwerpen artikelsgewijze vergeleken, besproken en goedgekeurd.

Een gemeenteraadslid vroeg de leden, die in vorige vergadering zich uitspraken voor een «openbare aanbesteding», of zij zich na de huidige bespreking en aanneming van nieuwe tekst, nog aan hun vroeger standpunt hielden.

Hierop werd ontkennend geantwoord.

De hr. Voorzitter dankte de leden voor hun medewerking en verheugde er zich over dat uiteindelijk voor alle partijen een bevredigende oplossing bereikt werd.

GETIJTAFELS

De getijtafels voor 1979 met de aanduidingen in tijd en hoogte van hoog- en laagwater te Oostende en de kust, zijn van onze pers gekomen.

Belanghebbenden kunnen ze bekomen bij alle dag- en weekbladverkopers van de kust tegen de prijs

van 30 fr. Ofwel door storting van de som van 30 fr. op postrekening nr. 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, Oostende.

Men mag dit ook met 30 fr. postzegels doen. B.T.W. is inbegrepen.

Benzine, butaan en propaan goedkoper maar ... gasoil ... ?

Sedert maandag 6 november is tengevolge van het bestendig zakken van de dollar, de prijs van deze produkten, waarschijnlijk voor een paar weken gedaald.

De super-benzine kost nu 16,72 fr in plaats van 16,97 en de gewone 16,36 i.p.v. 16,50 fr.

Butaan in flessen kost nu 17,18 fr het kg; propaan in flessen 18,59 fr het kg en propaan in bulk 12,11 fr per kg.

EN DE GASOIL ?

Hier is geen sprake van daling van prijs. Nadat twee weken geleden de prijs plotseling gezakt was van tien centiem en nu nog 5,16 fr kostte in verbruik en officieel 4,42 fr in transit, is de kostprijs op de Rotterdamse markt plots van 0,60 à 0,70 fr per liter gestegen in zoverre dat men zich volgende week aan een fameuze verhoging der prijzen mag verwachten en de ristouren welke sommige maatschappijen gaven, tot nul of het minimum herleid worden.

De redenen van dit alles zijn in de eerste plaats de toestand in Iran die de grootste leverancier was van Europa en zeker voor de 3/5, en nu zijn instellingen door het leger door bestendige stakingen en vrees voor sabotage moet bewaakt worden, waardoor de export tot het minimum herleid moest worden.

Verder is het een feit, dat de andere olieproducerende landen hun prijzen voor ruwe olie vanaf één januari van minstens 5 t.h. zullen opslaan, zodat het aangewezen zal worden, spaarzamer om te gaan met al wat ingevoerde brandstoffen betreft.

Nu de dollar aan het herstellen is, mag de afslag van benzine, enz. als van voorbijgaande aard aanzien worden.

Men weze dus gewaarschuwd en vooral de Openbare Besturen zouden beter doen het voorbeeld te geven en wat spaarzamer te zijn. Als men ten andere het stadhuis van Oostende en andere gemeentelijke en Staatsinstellingen betreedt, dan voelt men gemakkelijk aan, dat degenen die er werken die brandstof niet moeten betalen en

men met stoken er maar op los gaat.

Maar ook de politiciers durven hier niet op wijzen. Het personeel zou ontevreden kunnen zijn.

BRANDSTOFFEN OP NIEUW FEL GESTEGEN

Het geluk vliegt, wie vangt, die heeft het.

En zo is zulks deze week met benzine, butaan en propaan geweest.

Maandag en dinsdag waren deze brandstoffen van 25 cent voor de super en 20 cent voor de gewone gezakt.

Heden woensdag werd dit volledig ongedaan gemaakt en stegen alle brandstoffen merkbaar in prijs tengevolge van de plotse stijging van de dollar en de toestand in Iran, waar de uitvoer geen vijfde is van wat nodig.

Sedert heden woensdag zijn de officiële prijzen van de brandstoffen als volgt te noteren. gewone essence was 16,36 fr en wordt 16,60 fr.

super essence was 16,72 fr en wordt 16,96 fr.

diesel was 9,45 fr en wordt 9,77 fr mazout verwarming was 5,16 fr en wordt 5,45 fr.

mazout schepen (transiet) was 4,42 fr en wordt 4,69 fr.

lichte fuel was 5,10 fr en wordt 5,38 fr.

Naar ingewonnen inlichtingen, is het te verwachten dat, zo de toestand in Iran niet verandert men zich aan nog een hoger prijs mag verwachten.

HEDEN VRIJDAG NIEUWE PRIJSVERHOOGING

Na de prijsverlaging van maandag en dinsdag, kwam woensdag eenzelfde prijsverhoging.

Heden bij het ter perse gaan kondigt men voor heden vrijdag een nieuw prijsverhoging aan.

De prijzen worden : diesel gasolie 9,88 fr i.p.v. 9,77 fr. mazout verwarming 5,55 fr i.p.v. 5,45 fr.

lichte fuel 5,49 fr i.p.v. 5,38 fr. gasolie visserij 4,79 i.p.v. 4,69 fr.

Wie kan hier nog aan uit ?

WAARTOE DIEN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN ?

Het is de eerste maal niet, dat we het hier in deze kolommen hebben over het feit dat de Oostendse vissershaven tegenwoordig dient voor allerlei schepen van om het even welk allooi om er te komen meren en sommige lijnvisserij nemen reeds plaatsen in aan de Hendrik Baelskaai.

Vroeger hebben we er reeds op gewezen, dat sommige Zeebrugse en Nieuwpoortse vissersvaartuigen onze haven veel meer aandoen omdat ze er hun plaats afgenomen worden door yachten, lijnvisserij en afgedankte niet meer varende schepen.

Reeds verschillende malen werd gewezen op de vele plaatsen welke lijnvisserij er in nemen.

Er werd een regeling getroffen voor de leerschool van sea-scouts die goed is.

Voor de lijnvisserij werden strikte beperking vastgelegd.

En wat zien we ?

De twee grote vroegere IJslanders, die nu lijnvisserij zijn, lagen vorige week vrijdag, zaterdag en zondag niet meer aan de haringhalle maar aan de Hendrik Baelskaai, waar de vissersvaartuigen zelfs niet meer in de mogelijkheid gesteld worden om er te laden of er te liggen zonder averij veroorzaakt te worden aan trossen en romp.

Anderzijds blijven ook de afgedankte vaartuigen, die geen nut meer hebben, er in de weg liggen van anderen.

Hoelang nog zal dit spelletje duren ??

Visserij-reders zijn brave mensen maar het loopt meer en meer de spuigaten uit.

Is het dan niet mogelijk dat het sluispersoneel op ogenblikken dat ze niet moeten versluizen, nu en dan er zelf een oogje in het

zeil houden en zonder meedogen onwillige lijnvisserij uit de haven verbannen.

Is het dan administratief zo moeilijk om afgedankte schepen van onwillige reders op hun kosten en risico naar het kanaal Oostende-Brugge te verwijzen, schuins over het gemeentehuis van Brede ne. Juridisch vormt dit geen probleem als men maar de puntjes op de i's zet.

Wij stellen eens te meer die vraag daar de vissershaven er ene is voor de visserij en het reglement bestaat dat ALLEEN vissersvaartuigen er mogen meren.

Wij begrijpen dat voor financiële redenen, toelatingsen worden gegeven aan lijnvisserij, maar deze moeten beperkt blijven tot een vaste plaats waar ze uit de weg liggen en ze moeten de instructies volgen.

Vrijdag en zaterdag lagen in het midden van de H. Baelskaai twee grote treilers als lijnvisserij, maar brak er ene het tros van een gemeerd vissersvaartuig, konden anderen slechts met veel moeite laden en was er geen enkel verantwoordelijke van de haven te vinden, tenzij een sluisknecht die zonder bevelen van hoger, niets durfde doen.

Er zijn twee of drie havenluitenanten. Het komt ons voor dat er wel onderrichtingen kunnen gegeven, bijzonderlijk dat de reder van de lijnvisserijvaartuigen in kwestie zijn zolen veegt aan directieven.

Of zou volksvertegenwoordiger Vansteenkiste, die lid is van de vissershavencommissie, die zo koppig is om voor de Rederscentrale allerlei vraagjes te stellen, en hun knecht is geworden, het hier niet aandurven uit vrees om stemmetjes te verliezen ?

P. Vandenberghe.

DE KOKIN AAN BOORD VAN EEN BRITS VISSERSVAARTUIG MOEST GAAN !

We hebben enkele maanden terug gemeld, dat aan boord van een Brits vissersvaartuig een vrouwelijke kok aangemonsterd werd. De vrouwelijke kok bleef 11 weken aan boord van de treiler «Highland Chieftain», samen met een zevenkoppige bemanning. Na protesten en druk uitgaande van de vrouwen van de bemanningsleden en in het bijzonder van de vrouw van de schipper, heeft men de kokkin tenslotte moeten laten gaan en van boord zetten.

Volgens het vrouwtje zelf, een 30-jarige uit de echt gescheiden vrouw en vroegere politie-agente, was er nooit een vuiltje aan de lucht en was er eenvoudig geen tijd aan boord voor één of andere romannetje. Gedurende al de tijd aan boord was de kokkin gekleed

als de andere mannen en sliep in een kooi als de andere bemanningsleden, zonder ooit uit haar klederen te komen binst de reis. Trouwens allen kropen met hun klederen in de kooi om te rusten en niet om te slapen. De vrouw heeft het echter klaar gekregen om terug aangemonsterd te worden aan boord van een kleiner vaartuig bemand door een schipper-reder en zijn 3 zonen. Ondervraagd hoe dat hij deze aangemonstering van een vrouwelijke hulp opvatte, antwoordde de schipper-reder, dat dit niemand aanging behalve hemzelf en dat hij geen commentaar te geven had over het nieuw bemanningslid.

Men had waarschijnlijk beter de vraag aan... de vrouw van de schipper-reder gesteld ?

Trafiekregeling in het Kanaal en enkele reacties

In verband met de wettelijk éénrichtingsscheepsvaartverkeer in het Kanaal en Nauw van Kales, reglement dat eveneens telt voor de vissersvaartuigen, hadden wij een gesprek met verscheidene reders en schippers. Over het algemeen is men meer bekommerd met de toepassing van sancties dan met het reële gevaar dat het «niet-volgen» van deze trafiekregeling voor de visserij zelf inhoudt.

Men is de mening toegedaan, dat men wel de aanvaringen zal vermijden en uit de weg zal blijven van de handelsschepen, maar dat men de ogen zou moeten dichtdoen voor de overtreding. Het is inderdaad zo, dat de vissersschepen gewoonlijk heen en weer koren en bij het uitzetten van het net en het winden, ronddraaiende manoeuvres dienen uit te voeren, zodat van een rechte lijn dan geen sprake kan zijn. We spraken ook met een Westvisser-reder die zijn schepen niet meer in dit gebied laat optreden, juist vanwege het gevaar. De schippers zelf verkiezen ook liefst op andere plaatsen te gaan vissen waar de trafiekregeling niet van toepassing is. Iedereen neemt het echter zo verstandig niet op en er werd ons onder meer naar enkele vissersvaartuigen verwezen, die in het gebied van het éénrichtingsverkeer er maar lustig op los blijven vissen, omdat daar natuurlijk het visje dichter en talrijker zwemt. Het gewin haalt het hier op de voorzichtigheid. De eventuele toepassing van sancties en veroordelingen liggen deze schippers en reders dan ook bijzonder zwaar op de maag. Dat de visserij in een bepaald gebied dat moeilijk toegankelijk wordt voor de vissersvaartuigen, een bijzondere aantrekkingskracht op de schip-

pers en vissers, is begrijpelijk. Men kan er rijker vangsten maken.

Of deze rijke vangsten echter het gevaar risico wettigen, is meer dan twijfelachtig. Het is inderdaad zo, dat in deze zone het scheepsvaartverkeer samengetrokken wordt en de meeste handelsschepen op hun recht zullen staan en minder inschikkelijkheid zullen betonen voor de overtredende visserij. We kunnen zeker begrip opbrengen voor onze vissers, die door deze trafiekregeling goede vanggronden kwijt spelen, maar menen dat de veiligheid van bemanning en schip toch primeert. Anderzijds kan men dit gebied dan als een soort reservaat voor de vis beschouwen, die van daaruit toch zal uitzwermen, zodat de visserij hiervan terug zal profiteren. Sommige schippers en reders zouden graag zien, dat men bij de overheden tussenkomt voor een uitzonderingsregeling ten voordele van de vissers. Indien dit mogelijk ware zonder risico voor de visserij, ware dit ten zeerste wenselijk, maar we zien niet goed in, hoe de visserij de trafiekreglementering zou kunnen overtreden zonder dat hierbij gevaar zou kunnen opgelopen worden.

Daarenboven dient opgemerkt dat schepen die varen in strijd met de bestaande zeevaartreglementen niet door hun verzekering gedekt worden.

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**

Aktiviteiten in en rond het visserijmuseum te Oostduinkerke

De «Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke» zetten hun activiteiten verder.

Nadat ze gedurende de voorbije zomermaanden, in het kader van het gezellig museumplan de succesvolle wekelijkse vissersfolkloremarkten hebben ingericht komen ze nu met een interessant winterprogramma voor de dag.

In het stemmige «Estaminet de Peerdevisscher» zullen enkele zeer waardevolle voordrachten worden gegeven die uiteraard in het teken zullen staan van de zee en de visserij!

Het eerst komt de bekende Walter Debrock aan de beurt.

Walter Debrock is ere-directeur-generaal van het Ministerie van Nederlandse Cultuur, Voorzitter van de Raad van Bestuur van de Vrije Universiteit Brussel en Voorzitter van de Marine-Akademie.

Hij zal spreken over het buitengewoon boeiend en volks onderwerp «BEDEVAARTPLAATSEN VAN VLAAMSE ZEELUI».

De voordracht gaat door in de Vissersherberg van het Museum vrijdag 17 november te 19.30 uur.

Iedereen is welkom en de toegang is kosteloos.



sneblussers - brandweerpompen - detektie & melding - veiligheidsmateriaal - brandwerende deuren - allerhande kasten - materieel voor openbare en private brandweerkorpsen.

somati

11e Industriezone, 9440 EREMBODEGEM
Tel. (053) 70 32 32 — Telex 12376

Eindelijk een garnaalpelmachine ?

Tientallen jaren zoekt men reeds om een garnaalpelmachine te ontwikkelen en klaar te stellen. Men vermoedt het al in die tijd niet een goede machine te ontwikkelen die zuiver vlees leverde. Over het algemeen bleven nog genoeg pelletjes in en rond het vlees achter om de pelmachine niet aanvaardbaar genoeg te maken. Nu schijnt men eindelijk zover te zijn met de pelmachine van Alwin Kochen, 'n garnaalgroothandelaar uit de omgeving van Cuxhaven.

De garnaalpelmachine van Kochen werkt niet met water maar met luchtstroom, waardoor ook de smaak van de garnaal niet aangetast wordt. Inderdaad is één in water gepelde garnaal een gedeelte van haar aroma kwijt.

De nieuwe pelmachine van Kochen zou 40 kg. garnaal per uur kunnen pellen. Het is zowat 4 meter lang, 2 meter hoog en 2 meter breed en dus tamelijk omvangrijk en plaatsinnemend. Het bestaat uit een konstruktie van 20 pijpen waarin telkens de garnaal onder luchtdruk gestuwd wordt, dus 20 garnaal samen. De garnalen worden tegen een draaiende prommel geperst voorzien van een serie scherpe mesjes die de schaal opensnijdt. Hierop wordt het losgekomen vlees door een nieuwe windstoot vrij gemaakt. De fabrikagekost in serie van de garnaalpelmachine zou om en bij de 4 miljoen B. fr. kosten.

De uitvinder van deze machine heeft daaromtrent 5 jaar aan gewerkt zonder zich door talrijke tegenslagen te laten ontmoedigen.

Het aanwenden van deze pelmachine zal de kost van de gepelde garnaal niet verminderen, gezien de grote investeringskosten. Wel kan de afzet hierdoor stijgen omdat de periodes van grote aanvoer men niet meer met het probleem van een tekort aan handpellers zal rekening dienen te houden. Men zou dus zelf kunnen veronderstellen dat de pelmachine op zekere manier voor de bodemkoers zal zorgen bij grote aanvoer.

Of dit voor België interessant zou zijn is wat anders gezien de prijs ervan.

De prijs van deze machine drukt toch wel op de prijs van het produkt. Inderdaad, bescheiden gezien, kost 4 miljoen fr. investeringskapitaal, naar onze vlugge berekening toch zeker 400 duizend fr. kapitaalinteressen per jaar, namelijk aan 10%. Afschrijvingskosten, met het gevaar dat de machine verouderd wordt door technische verbeteringen, op 10 jaar gezien, toch ook weerom 400 duizend fr. per jaar. Herstellingskosten, onderhoud, energieverbruik, schatten wij toch op minstens 50 duizend fr. per jaar. Voegen wij hieraan toe één arbeidskracht voor het aanbrengen van de garnaal, het kollekteren van het vlees, het verpakken, wegbrengen, diepvriezen, enz... en dit slechts voor één half jaar, namelijk, de duur van de garnaalaanvoer, wat weerom 350 duizend fr. voor 8 uur daags kost samen dus 7 duizend fr. kosten per dag over een half jaar rendement gezien.

Voor een machine die 180 dagen lang op een vol rendement in gebruik genomen wordt, 8 uur per dag, wordt dit dus een kleine 25 fr. per kg. dit volgens gegevens ter onzer beschikking aan bijna 40 kg. ongepelde garnaal verwerkt per uur. De peller zou dan 300 kg. garnaal verwerkt hebben per dag en dit gedurende 180 dagen hetzij 54 duizend kgr. Het wordt nu nuttiger indien men 24 uur aan een stuk zou kunnen draaien. Dan komt er natuurlijk heel wat arbeidskost bij te kijken, maar de investerings- en delgingskosten blijven dezelfde, energieverbruik, onderhouds- en herstellingskosten wat meer. We menen dan ook, dat verscheidene groothandelaars misschien wel belang zouden kunnen hebben aan een gezamenlijke aakoop en een gezamenlijke kostenvermindering.

Het is vooral in Nederland, West-Duitsland en Denemarken dat men belang opbrengt voor de nieuwe pelmachine.

Afwachten is dus de boodschap.

Weetjes...

— Een Schotse treiler werd in overtrekking genomen door de Faroe-overheden met te kleine netmaaswijdte. Dit gebeurde nadat de Schotse schipper de nieuwe netten op de..... Faroe zelf had ingenomen! Dit geval heeft aardig wat konsternatie onder de Schotse schippers verwekt die zich anderzijds ook beklagen over plagerijen vanwege de Faroe-overheid en vanwege de Faroe-visserij zelf.

— De Britse bladen beweren dat er reeds een soort van afspraakakkoord voor een E.E.G. interne visserijregeling is gemaakt tussen de West-Duitse kanselier Schmidt en de Britse eerste-minister Calaghan, over het hoofd van minister John Silkin die de Britse visserij in zijn bevoegdheid heeft. Hierbij zou de Britse visserij heel wat van haar onaanvaardbare eisen moeten prijsgeven?

— De makreel-kustvisserij van Cornwall op de Engelse Zuidkust is van plan de haven Falmouth te blokkeren, zo aan hun eis niet voldaan wordt om de vaartuigen boven de 24 meter buiten de 6 mijl uit de kust te houden. De kleine kustvisserij is vooral gebeten op de grote Schotse seinetrelers. We moeten ons brood veilig stellen, aldus een woordvoerder.

— De kapitein van een Pools faktorijschip dat makreel komt ophalen voor de kust van Groot-Brittannië werd veroordeeld tot een boete van 12 duizend B. Fr. om, toen hij de haven van Falmouth aandeed voor bevoorrading, een hond vrij aan..... boord van zijn vaartuig te hebben laten rondlopen. Dit is in strijd met de wet op de hondsdoelheid. De honden moeten opgesloten blijven en mogen niet aan dek komen in Britse havens.

— De Grimsby top-ankerseineschipper William Murray stierf in het hospitaal als gevolg van een ziekte. De man was slechts 47 jaar. Een menselijk leed voor de reder, maar ook een zwaar materieel verlies.

— De IJslandse treiler «Brettingur» die voor het eerst sinds de kabeljauwoorlog en na het beëindigen van de boycotstaking door de lossers, de haven van Grimsby aandeed, verkocht een eerste «kit» gemengde vis ten voordele van een liefdadigheidsinstelling. De 63 kg. vis bracht 7.200 B.fr. op. Het vaartuig maakte voor goede kwaliteitsvis, 4 miljoen B.fr. met 2.400 van onze bennen of een gemiddelde van 1.650 B.fr. per ben.

— De E.E.G. is één van de 15 ondertekenaars van de te Ottawa in Canada nieuw gestichte Noord-West Atlantische Visserij-organisatie, die de vroegere Noordwest-Atlantische Visserijkonventie vervangt welke haar bestaan verloor met de instelling van de 200 mijl economische zone door de kuststaten.

De nieuwe organisatie komt vanaf 1-1-79 in werking. Op hun meting

in Luxemburg op 17 oktober hadden de ministers van buitenlandse zaken van de E.E.G. tot toetreding besloten.

— Een jonge matroos uit Brixham die belast was met de wacht aan boord van een 20 meter-treiler, maakte het stuurwiel vast en ging beneden thé maken. Toen hij, na 10 minuten afwezigheid, terug boven kwam, zag hij het vaartuig op hetzelfde ogenblik op de rotsen lopen. De bemanning werd gelukkig per helikopter gered. De jonge, negentienjarige matroos werd door de bevoegde rechtbank veroordeeld tot... 175 pond, zegge een goede 10 quizend B.F.fr. voor een vaartuig!

— In Ierland liep de, tot op heden grootste in hout gebouwde treiler van stapel, de 26 meter metende «Emer-Marie». De romp is gebouwd uit iroko en inlandse eik.

— Ook in Groot-Brittannië worden nu vissersvaartuigen in glasvezel gebouwd. In Kent wordt inderdaad voor het ogenblik gebouwd aan 2 vaartuigen van 12 meter van het catamaran-type (met twee rompen) voor de schelpenvisserij.

— Tussen Plymouth en Falmouth is er een concurrentiestrijd aan de gang om de Schotse makreeltreilers voor hun aanvoer naar zich toe te trekken. In Falmouth heeft men nieuwe landingakkommodaties ingericht. Aldus werd één der grootste Schotse rederijen met 3 seinetrelers van Plymouth afgesnoept.

— Een 24 meter vissersvaartuig uit de Faroe, landde te Fleetwood meer dan 11 honderd bennen kabeljauw, koolvis en schelvis, waarvoor het 2,1 miljoen B.fr. besomde. Dit is het absoluut rekord in Fleetwood voor dergelijke vaartuigen. Het gaat hier over de hektreiler «Von».

— Moelijkheden met het vistuig was aanleiding voor de schipper van de Britse «Boston Jaguar» om te vergeten in dagelijks contact te komen met de rederij. Ook oproepen werden niet beantwoord. Alle vissersvaartuigen hadden reeds de opdracht gekregen naar de «Boston Jaguar» uit te kijken toen een dag later, het schip de rederij terug aanriep. Het was toch een bange nacht geworden voor de rederij en de families van de bemanningsleden.

— De 6 Grimsby ankerseineschepen zullen de winter door vissen. Andere jaren ging men in die periode opliggen omdat ankerseiners slechts bij daglicht kunnen vissen bij mooi weder en wanneer er voldoende vis aanwezig was. Niettegenstaande de korte dagen, blijft het mooi weder en is er meer vis aanwezig dan vorige jaren, zodat deze vaartuigen het blijven goed doen.

— De diensten van de Britse minister van landbouw, waartoe de visserij behoort, hebben verleden week orders gegeven de makreelvisserij op de Westkust van Schot-

land te staken vanwege de grote aanvoer die aan land niet meer kan verwerkt worden. Al met al, is de aanvoer van makreel aan de westkust van Schotland, dit jaar reeds 105 duizend ton.

— Het Britse departement van visserij heeft de vergunningen voor het binnenbrengen van schelvis uit de Noordzee verhoogd van 1.000 kg per bemanningslid en per week tot 1200 kg zonder gevaar voor de vistand.

— De betrokken gemeentebesturen van de visserijhavens van Cornwall op de Zuidkust van Engeland, hebben een motie aangenomen waarbij de Britse vissersschepen verplicht zouden worden de gevangen makreel in de Britse haven aan te voeren. Het rechtstreeks overladen op zee op de vreemde faktorijschepen, geeft volgens de moties, aanleiding tot overbevissing en werkt het uitvallen van heel wat landjobs in de hand. Dit valt natuurlijk niet in de kaart van de makreeltreilers en seiners die nu op zee, rechtstreeks van uit hun netten, de makreel kwijt geraken via de machtige zuigpompen van de faktorijschepen uit het Oost-oek.

— Een groot leveringsbedrijf aan de visserij, vooral in garens en netten, de firma „Red-House” uit Grimsby, is ook al het slachtoffer geworden van de teruglopende visserijbedrijvigheid en zal vanaf 10 november haar deuren sluiten. De firma is reeds in bedrijf sinds 1892.

— In Schotland is er een geschil gerezen tussen de reders van een treiler-pair en een nettenfabrikant omdat dit laatste scheurde bij een vangst van 600 bennen in één trek. Het net was echter reeds bijna 2 jaar oud en zou volgens de firma reeds te veel geleden hebben. Een 130 bennen konden nog aan boord gehaald worden.

— Frankrijk heeft beslist het zeegebied dat door de ramp met de Amoco-Cadiz aangetast werd, te herbevolken door voor nagenoeg 8 miljoen B.fr. in vijvers gekweekte kreeftjes en andere, schaal- en weekdiertjes (St.-Jacobsschelp) uit te zetten. De volwassen mannelijke kreeften hebben de ramp goed overleefd maar bij de vrouwelijke exemplaren treft men slechts 20 procent eierdragenden aan.

— Het Franse marinesyndikaat heeft bij de wereldfederatie der syndikaten een akte op touw gezet opdat de dokwerkers, waar ter wereld ook, de schepen die onder goedkope vlag varen, zouden saboteren.

— Einde september lagen niet minder dan 800 handelsschepen stil over de ganse wereld, waarvan 215 met meer dan 100 quizend Brt. In totaal vertegenwoordigen deze schepen die geen vracht meer halen en reisvaardig zijn, 55 miljoen ton scheepsruimte. De voornaamste getroffen landen zijn Liberia met bijna 15 miljoen Brt, Noorwegen met 12 miljoen Brt, Groot-Brittannië met 5,8 miljoen Brt, Griekenland

met 5,3 miljoen Brt en Zweden met 4,5 miljoen Brt. De tankschepen maken hier 80 procent van uit.

— In bepaalde Britse kringen vraagt men zich af, of de oppositie die minister John Silkin voert in de visserijbesprekingen te Brussel, werkelijk ingegeven is door zijn zorg voor de visserij, ofwel door zijn niet te miskennen vijandschap tegen de EEG in het algemeen. Het is inderdaad niet de eerste maal dat John Silkin zich in zijn uitlatingen afwijzend toonde tegenover het Britse lidmaatschap in de EEG.

— Twee van de vroegere Britse diepzeetrelers die op IJsland vaarden, namelijk de 52 meter hektreiler „Forester” en de 39 meter hektreiler „Clarkwood”, werden omgebouwd voor de makreelvisserij. Het is begrijpelijk als de kleine kustvisserij dergelijke mastodonten tot op een paar mijl uit de kust ziet optreden, dat zij de alarmbel gaan luiden. Volgens de rederij weet men anders niet waarheen met deze hektreilers.

— Het topresultaat behaald door de Faroe 24 meter hektreiler «Von» nl. 21,1 miljoen B.fr. in de afslag van Fleetwood, heeft bij de visserij een grote belangstelling doen reizen voor de uitrusting van het vaartuig, de manier van vissen en het aangewend vistuig. De netten zijn van Deense oorsprong en in gevlochten polyteleen.

— De seinetreiler uit Falmouth de «Freya», heeft onder het vissen op makreel een tonijn gevangen van 275 kg. Het is de grootste tonijn die men zich in de afslag van Falmouth kan herinneren. Het beestje werd verkocht voor ongeveer 10 duizend B.fr. en onmiddellijk uitgevoerd naar Italië. Het visje was 2 m. 75 lang.

— Zoals te verwachten was, hebben de reders en vissers van Cornwall evenals de ter plaatse vissende treilers uit andere Britse havens, het verzoek van de minister John Silkin verworpen om de makreel niet meer aan de faktorijschepen in zee af te staan, maar om deze in de lokale havens in de afzet te brengen. De Britse minister had dit verzoek gedaan om werkgelegenheid te scheppen in de Britse vissershavens en bedrijven. De reders en vissers wijzen er echter op, dat de vreemde faktorijschepen de prijzen op peil houden en dat zij zelf ook een heleboel kosten en tijd uitsparen.

**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

KORTE BERICHTEN

IJSLANDSE REDERS ONTMAKEN ZICH VAN HUN SEINERS

Verscheidene IJslandse reders trachten zich te ontdoen van hun seinetrelers in Schotland. Aldus werd een compleet uitgeruste 10 jaar oude seiner, gebouwd in Noorwegen met een lengten van 34 meter aan een Schotse reder aangeboden voor 350 duizend pond, hetzij 21 miljoen B. fr. Volgens Schotse kranten is dit, voor een zeer goed uitgerust vaartuig, een «batje»! Men kan zich nu wel de vraag stellen waarom de IJslandse reders zich van hun nog zeer goede seinetrelers wensen te ontdoen. Het antwoord ligt hierin dat de IJslandse regering een nieuw projekt voor subsidie en lening voor de bouw van ultra-moderne treilers heeft uitgewerkt, waarbij de reders praktisch over geen eigen middelen dienen te beschikken. De voorwaarde voor de reders is echter dat zij een evenwaardig vaartuig als tweedehands aan het buitenland verkopen. Ook IJsland wenst zijn vloot niet onevenwichtig te zien uitgroeien. Kan van de nieuwe bouwreglementering genieten, diegene die een oud (?), of beter gezegd een bestaand vaartuig aan het buitenland verkoopt. Vermits verscheidene reders in Schotland zoeken om te schakelen naar de seinetrelers, hebben de IJslanders speciaal de Schotten op het oog om hun tweedehandse seinetrelers

kwijt te geraken. De Noorse werven zoeken echter ook opdrachten te plaatsen in Schotland voor nieuwe seinetrelers. Deze kosten echter van 60 tot 70 miljoen. De Noorse regering heeft zelfs aan de Schotten die op een Noorse werf bouwen een lening toegezegd tot 80 t.h. van de waarde van het te bouwen vaartuig aan 8 t.h. interest. De Noorse regering geeft dus leningen aan..... buitenlanders, tot 80 t.h., mits de voorwaarde dat zij, op Noorse werven bouwen. Het is dus werkelijk tijd dat men in rederskringen ook in België wat meer vooruitstrevend wordt en zich hier eens spiegelt aan wat in het buitenland gedaan wordt. Wij komen eerder achterna gehinkt en zijn aldus altijd een oorlog te laat, of vechten in de nieuwe oorlog met wapens uit een vorige oorlog.

FRANKRIJK NEGEERT DE OPVOERING VAN DE NETMAASWIJDTE DOOR DE BRITTEN

Zoals men weet, is Groot-Brittannië, eigenmachtig tot de opvoering van de netmaaswijdte in bepaalde gebieden van haar ekono-

mische zone overgegaan. Voor de langoustinen is de netmaaswijdte volgens de Franse reglementering ter zake, 55 tot 60 mm. Voor de Britten is dit nu 70 mm. De Franse vissers gaan echter verder met vissen met netmaaswijdte 55-60 mm en weigeren de Britse eenzijdige maatregel te erkennen. Ze hebben bij de Franse regering aangedrongen opdat deze de economische schade op zich zou nemen, wanneer zij door de Britten opgebracht zouden worden, maar de Franse regering heeft dit geweigerd. Volgens de eigen regering, zou de enige mogelijkheid voor uitkering van economische schadevergoeding te vinden zijn in een aktie voor de Britse rechtbank in geval Groot-Brittannië door het Hof van Justitie in het ongelijk gesteld wordt en de uitspraak voorziet in schadevergoedingen. Er is inderdaad door de Brusselse Kommissie een klacht ingediend bij het Europees Hof van Justitie te Luxemburg, omdat de Britten weigeren zich te schikken naar de uitspraak van de Brusselse Kommissie die Groot-Brittannië in het ongelijk gesteld heeft in verband met de eenzijdige genomen nationale maatregelen ter bescherming van de visstand van de kuststaat, in casu hier Engeland.

Dus dezelfde te volgen procedure zoals de Hollanders dit deden, die in Ierland naar Cork opgebracht werden, toen dit land een eenzijdige maatregel uitvaardigde op het verbod om te vissen in bepaalde gebieden voor schepen van

meer dan 33 m en meer dan 1100 PK., maatregel die ook door de Brusselse kommissie aangevochten werd en door het Europees Hof van Justitie te Luxemburg als onwettelijk uitgesproken.

FRANKRIJK VERSTRENGT NOGMAALS WETGEVING OP DE ZEEBEZOEDELING

De Franse ministerraad heeft een wetsvoorstel bekrachtigd waarbij de sancties verhoogd worden tegen de kapiteins van de schepen die de Franse kust te dicht voorbijvaren. De kapitein van een niet-tanker kan hiervoor een maand opsluiting krijgen en een boete gaande van 350 duizend BF. Deze boete kan oplopen tot 50 miljoen BF, zo het om een tanker gaat. Verder kan ieder kapitein die bij het binnenvaren van de Franse wateren, nalaat de Franse overheid te verwittigen van de aard van zijn lading en de hoeveelheid, een straf oplopen gaande van één maand opsluiting tot één jaar en een boete van 700 honderd duizend F tot 3,5 miljoen BF.

Wanneer het om bezoedeling met oliën zelf gaat, kan de kapitein en de redertien een gevangenisstraf oplopen van 1 tot 5 jaar en een boete van 3,5 tot 35 miljoen BF.

In Frankrijk onderscheidt men dus drie overtredingen. Een eerste overtreding voor vaartuigen die te dicht onder de Franse kust lopen in het voorbijvaren, een tweede overtreding voor de tankschepen die hun lading en vaartroute niet melden wanneer zij in de Franse wateren komen, een derde overtreding en ook de zwaarste, voor die vaartuigen die de zee met hydrocarburen bezoedelen. Deze overtredingen zijn zelfs kumulatief en de ene sluit dus de andere niet uit. Men zegt wel dat een ezel zich niet stoot aan dezelfde steen. Mocht Frankrijk geen maatregelen treffen om rampen trachten te voorkomen, dan zou men hetzelfde kunnen zeggen. Gevallen van heikracht, zoals aanvaringen, roerbreuk, uit koers gesmeten door storm, enz., kan men echter niet immer vermijden.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Voor een stel
OVALE VISPLANKEN
WEGENDE 180/200 KG.

WENDE MEN ZICH TOT

S.C.A.P.

H. BAELSKAAL 27, OOSTENDE

OF

HAND IN HAND

TIJDOKSTRAAT, ZEEBRUGGE

(8194V)

FRANSE PROTESTEN TEGEN NIET-OBJEKTIEVE METING DER MAASWIJDTE DER KUILEN

In Frankrijk hebben verscheidene lokale en regionale komiteeën van de zeevisserij een protest laten horen tegen de soms partijdige ofwel onbevoegde meting van de netmaaswijdte van de kuilen door de zeevaartpolitie, zowel door de eigen Franse als door de buitenlandse. Het is inderdaad zo, dat men hier totaal afhankelijk van de willekeur van de optredende inspekteur. Men kan éénzelfde kuil goed vinden of men kan deze afkeuren, naargelang men de netmaaswijdte met „zere handen“ in de maas steekt of niet, dat wil zeggen, naar gelang de humeur van de optredende inspekteur. Aldus is reeds meermalen voorgevallen, dat éénzelfde kuil in 24 uur tijd, goedgekeurd en afgekeurd werd. In Frankrijk vragen de reders dat men overal éénzelfde maatmeter zou gebruiken, namelijk de dynamometrische, en niet meer door het laten glijden van de netmaaswijdte door aangestelden op de mazen. De inspekteur kan in dit geval wel eens „tegen tjok zijn“ en dan is het slechts een koud kunstje om een net af te keuren, aan te slaan en de reder in overtreding te nemen.

SCHIPPERS VRAAGT DAT MEN UW LOGBOEK ONDERTEKENT !

Wij kennen hier te Oostende een typisch geval, waarbij een reder in overtreding genomen werd voor te kleine netmaaswijdte van de kuil op een bepaalde plaats. Men heeft twee kuilen aangeslagen en medegenomen, niettegenstaande zelfde kuilen een tijd voordien volledig in orde bevonden werden bij een Engelse inspectie en door het Rijksstation. De schipper had echter niet gevraagd dat het logboek door de Britse inspekteur zou ondertekend worden, zodat hij dit nu ten overstaan van de Belgische inspekteurs niet kon bewijzen. Dus schippers, wanneer U gekontrolerd wordt en alles wordt in orde bevonden, **zorg dan dat men het logboek in die zin ondertekent.**

Anderzijds vernemen we dat de Oostendse reder die in overtreding werd genomen, het hierbij niet zal laten en de zaak voor de bevoegde rechtbank zal laten brengen. Er zal waarschijnlijk een gerechtelijk expert aangeduid worden om de aangeslagen kuilen te onderzoeken.

Wij zelf zijn ook de overtuiging toegedaan, dat het in overtreding nemen, doorgaans afhankelijk van de inspekterende agent. De kwetsieuzere reder is overtuigd van zijn goed recht. Trouwens hij was verwittigd door de inspectie dat men zijn netten zou nazien. Indien hij werkelijk met ondermaatse kuilen zou vissen, had hij dus zorg kunnen

dragen deze te verwijderen. Anderzijds is het ook altijd mogelijk dat, door één of andere oorzaak van heirkracht, op een bepaalde, zeer beperkte plaats, samentrekkingen hebben kunnen gebeuren, waardoor de maas verkleind werd, maar gewoonlijk is dit dan gecompenseerd door groter maaswijdten op andere plaatsen. In feite zou men hiermede moeten rekening houden, dat het gaat over een gemiddelde, vooral wanneer de verschillen uitermate klein zijn.

NIEUWE LONEN VANAF 1-11-1978 IN DE PAKHUIZEN VAN DE VISMIJNEN

Er is een nieuwe verhoging door de indexstijging van de maanden augustus, september en oktober 1978 met meer dan 2 punten, waardoor de lonen vanaf 1 november 1978 stijgen met 3 F pe. uur en de volgende worden :

Geschoolde arbeiders 165,15 F.
Geoefende arbeiders (chauffeurs) 156,55 F.
Gewone arbeiders 150,10 F.

FRANS-IERSE VISSERIJ- BESPREKINGEN

De heer Essig, de nieuwe directeur-generaal van de Franse Marine in vervanging van de heer Chapon, zal een Franse vertegenwoordiging van de visserij leiden in te Dublin te houden besprekingen. Het zal hier voornamelijk gaan over het gelijk brengen van de reglementen op de visserij, namelijk het harmoniseren van, onder meer de maaswijdte van de netten, die verschillen volgens de Franse en Ierse nationale wetgeving, evenals van een gezamenlijk streven naar harmonisatie van de controle aan boord der vissersvaartuigen. We mogen hier wel zeggen dat Frankrijk een bijzonder belang heeft aan het, onder één noemer brengen van de nationale reglementeringen omdat het Franse schepen zijn die in de Ierse wateren vissen, maar praktisch niet omgekeerd. Herinneren we in dit verband eveneens de beroering die er in Frankrijk in de Bretoense en Normandische havens heerste toen Franse vissersvaartuigen opgebracht werden door de Ierse marine voor het vissen met netten die in regel waren met de Franse nationale wetgeving ter zake. De Franse regering en de Franse producentenschappen hebben toen zelfs eigen advocaten aangeduid om de Franse schippers voor de Ierse rechtbanken te gaan verdedigen.

NIEUWE VERGUNNING VOOR ZANDWINNING

In het Staatsblad van 28 oktober verscheen een nieuw K.B. van 25 september, waarbij aan de N.V. Firma Germain D'Hoore uit Brugge, een vergunning uitgereikt wordt voor het winnen van zand of grint op het kontinentaal plat.

Zoals gewoonlijk vermeldt ook dit K.B. dat **MINSTENS** 60 duizend ton jaarlijks dient gewonnen te worden. Men legt dus de concessiehouders een minimum op waaronder zij niet mogen gaan in plaats van een maximum op te leggen waarboven niet mag gaan.

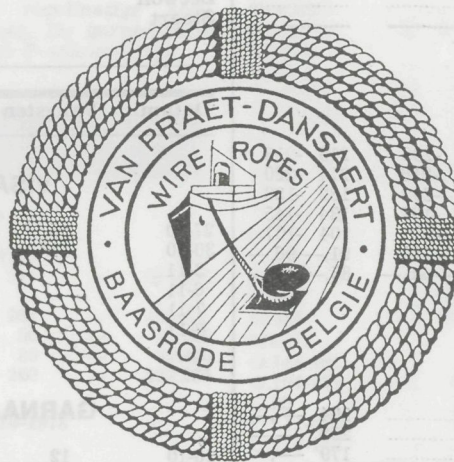
Ondertussen stuurt men de visserij eens te meer met een kluitje in het riet en wordt door de ministerieel diensten verklaard, dat er slechts zand en grint gewonnen wordt op plaatsen die van geen belang noch tel zijn voor de visserij. De ontginning van zand mag, zoals gewoonlijk ook hier slechts met sleepopperzuigers gebeuren en dit tot een eksploitatiediepte van maximum 30 meter onder het gemiddelde zeeoppervlak ! Daar gelaten dat men deze diepte praktisch niet kan controleren, worden door de zandwinning toch enorme putten geslagen. Als men daar toevallig met het net in terecht komt!

In verband hiermede verwijzen we naar ons Visserijblad van 1 sept - 13 okt. waarin we breedvoerig deze kwestie behandelden en een lezer reder er ons op wees, wat die zandzuigers als plankton, wormen en vis medeopzuigen en aan land brengen, van zogezegde plaatsen waar het geen schade brengt aan de visserij.

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

VAN PRAET - DANSAERT, p.v.b.a.

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust en in 't bijzonder bij S.C.A.P. Oostende.

Tel. (052- 33-24.66

B.T.W. 400.332.559

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN



van de Sande Breskens

Scheepswerf — Machnefabriek

- Service-onderdelenleverancier van „INDUSTRIE" dieselmotoren.
- Voor alle reparaties aan visserij-schepen, alle merken motoren en viswinches.
- Nieuwbouw, specialiteit garnalenkotters.
- Verbouwing van viskotters voor de pelagische en semi-pelagische visserij.
- Hydrauliek en pneumatiek.

Tel. 01172—1765
na 16.30 uur 1569—1590

(A6179V)

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	6-11-1978	7-11-1978	8-11-1978
Lappen	199 -210		
Grote	180 -190		
^{3/4}	150 -159		
Blok	128 -140		
Voor-kleine	92, —101		
Kleine			

Zeebrugge

	6-11-1978	7-11-1978	8-11-1978
Grote	230 -233	214 -235	215 -218
Blok	210 -214	209 -216	214 -220
Fruit	172 -178	171 -202	182 -188
Schone kleine	150 -153	134 -163	134 -145
Kleine	128 -131	105 -138	104 -107
Tout petit	110 -114	91, —119	91, —96, —
Slips	995, —101	95, —96, —	85, —87, —

Nieuwpoort

	6-11-1978	7-11-1978	8-11-1978
Tong I	200 —,—		204 —,—
Tong II	199 —,—		208 —,—
Tong III	199 —,—		179 —,—
Tong IV	199 —,—		150 —,—
Tong V	170 —,—		109 —,—
Kleine			98, —,—

PLADIJS

Oostende

	6-11-1978	7-11-1978	8-11-1978
Grote	37, —42, —		
Grote iek	34, —40,60		
Kleine iek	37, —,—		
Derde slag	20,80-36, —		
Platjes			

Zeebrugge

	6-11-1978	7-11-1978	8-11-1978
I	38, —40, —	36, —39, —	36, —41, —
II	34, —39, —	38, —41, —	30, —36, —
III	27, —32, —	32, —36, —	26, —29, —
IV	20, —22, —	20, —24, —	18, —20, —
V			

Nieuwpoort

	6-11-1978	7-11-1978	8-11-1978
Moelen			28, —,—
Grote pladijs	22, —,—		30, —,—
Platjes	20, —,—		18, —,—
Drielingen	17, —19, —		

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	6-11-1978
Schelvis grote	42, —,—
Schelvis midden	30, —36, —
Schelvis klein	23, —,—
Kabeljauw	28,20-33,20
Gul	19,40-29,80
Wijting	20,60-24, —
Schaat	50,80-67,40
Zeebaars	20,60-30, —
Leng	24,40-33, —
Schartong	18, —43, —
Heilbot	159 -189
Koolvis	24, —29, —
Hondstong	32, —,—
Zeewolf	
Staart	

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

27-10	5		1.130.940			
30-10	11		6.314.069			
3-11			3.280.249			
6-11			8.124.529			
7-11			129.935			
8-11			1.299.113			
			12.833.826			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
26-10	12	847	73.605			
27-10	10	990	82.460			
28-10	13	1.195	97.830			
30-10	10	934	77.205	75, —	90, —	
31-10	10	714	66.193	88, —	105, —	
1-11	4	514	29.926			
2-11	9	1.059	84.081			
3-11	10	1.013	77.675			
4-11	10	800	69.174			
7-11	14	1.373	123.038	89, —	97, —	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.
27-10	5	34.384	929.173
29-10	7	31.308	667.266
2-11	1	3.784	93.505
3-11	5	32.526	823.272
6-11	7	43.519	945.803
8-11	5	30.353	910.929

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
27-10	3	288	25.617	76, —	88, —	
28-10	3	280	20.949	63, —	81, —	
30-10	1	105	9.364	86, —	99, —	
2-11	1	139	11.867	84, —	87, —	
3-11	1	129	10.812	84, —	87, —	
6-11	1	99	9.646	96, —	99, —	
8-11	1	86	8.256	96, —	96, —	

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Week van 1 november

Een erg beperkte week als gevolg van de feestdag van Allerheiligen. Die kon dit keer niet veel minder gunstig vallen, zo midden in de week. De helft van de leurhandel die thuis blijft, de scholen die gesloten zijn en de meeste klanten van de leurhandel die niet thuis zijn. Een erg klein geworden vraag dus waardoor de prijzen zeker niet gestegen zijn. De uitvoer had nog wel een redelijke belangstelling voor soorten als kleine gul, koolvis en schol. Rode zeebaars deed het niet te best en daalde onder de 30 fr., ook blauwe leng was weer redelijk goedkoop en bereikte geen 30 fr het kg. Witte leng deed het in verhouding veel beter en neigde naar de 20 fr. Voor koolvis lag de prijs tussen 22 en 29 fr. het kg. terwijl voor kabeljauw amper 30 fr. genoteerd werd. De gul die van de West aangevoerd werd bestond meestal uit kleine sortering die tussen 25 en 32 fr kreeg. Kabeljauw was hier evenmin duur en kreeg als hoogste prijs rond de 50 fr.

Meer tong dan gewoonlijk met twee kanaalvangsten en een vangst van de Noord. De prijs van de lappen en de grote bleven boven de 200 fr., driekwarttong noteerde rond de 180 fr. en bloktong ging weg rond de 145 fr. Kleine tong zakte onder de 100 fr. al was het maar eventjes. Met de grotere vangsten die verwacht worden zal het wel in hoofdzaak die kleine tong zijn die er zal moeten aan geloven. Tarbot, grote sortering bleef schaars. De kleine soorten waren veel meer op de markt, maar kregen erg lage prijzen. Ook kleine steenschol deed het niet en noteerde geen 20 fr., soms zelfs geen 10 fr het kg. Alleen de erg schaarse grote sortering haalde tussen 70 en 90 fr. het kg.

De garnaalprijs bleef tijdens de voorbije week schommelen tussen 75 en 100 fr., het aantal garnaalvangsters neemt af en ook de vangsten zullen wel niet meer groter worden dit jaar.

Week van 8 november

Zeer drukke dagen in de Oostendse vismijn, op twee van de vijf verkoopdagen althans. Vrijdag 3/4 van een vismijn vol en maandag vier vaartuigen in de tweede verkoopronde. Te veel vis op die dagen, te weinig vis op de andere dagen. De prijzen van de meeste soorten waren nogal teleurstellend, vooral die van gul, wijting, rode zeebaars en blauwe leng. Rode zeebaars geraakte zelfs niet helemaal verkocht terwijl wijting in grote hoeveelheden naar de vismeelfabriek verwezen werd. Voor de rede en vissers zeker geen reden om te juichen in een periode waar de prijzen toch veel beter zouden moeten zijn. Het heet dat het weer

op de verschillende visgronden te goed is waardoor de aanvoer overal te groot is. Toch zijn de prijzen in Engeland veel beter dan hier zodat het niemand moet verwonderen dat steeds veel meer schepen ginder hun vangst aan de man brengen. Met een verdere aftakeling van de eigen markt als gevolg. De kwaliteit was nochtans goed met maandag zelfs veel korte reizen van de West. Alleen de roggen kregen nog behoorlijke prijzen, ook de verschillende steenschol sorteringen deden het immers niet meer. Middensortering kreeg nog nauwelijks 30 F en kleine zakte tot 12 F terug. Op het einde van de verkoop was de belangstelling beneden alles waaruit we mogen besluiten dat de vier schepen die in de tweede ronde verkochten, misschien beter op de dinsdagmarkt hun waar aan de man gebracht hadden. Zonder garantie van betere prijzen daarom. Het is immers al voorgekomen dat ondanks een kleine aanvoer de dinsdag toch niet veel beter is voor wat de prijs betreft. De kustvisserij doet het momenteel niet zo slecht. Er worden behoorlijke vangsten gul binnengebracht (die wel goedkoop verkocht worden) en er is ook een regelmatige aanvoer van garnaal. De garnaalprijzen blijven rond de 90 F schommelen.

OOSTENDE

VRIJDAG 27-10-1978

MONKEY BANK			
O.128	14	215	287.546
WEST			
O.275	10	260	225.585
Z.509	10	50	53.929
J.35	10	80	82.450
O.309	8	260	322.365

MAANDAG 30-10-1978

IJSLAND			
O.216	18	800	1.204.927
O.129	18	440	748.411
KANAAL			
O.83	18	220	2.710
Z.499	17	170	3.220
751.417			
WEST			
N.736	9	120	264.003
Z.38	10	250	267.135
O.127	10	320	411.706
N.708	9	320	455.484
O.369	10	100	542
2.235.582			
NOORD			
Z.583	13	400	1.040
628.201			
KUST			
N.45	8	250	249.977

VRIJDAG 3 NOVEMBER 1979

MONKEY BANK			
O.135	14	300	426.005
WEST			
N.40	11	350	327.255
Z.209	10	230	226.909
Z.72	12	115	2380
454.361			
N.706	8	250	209.180
O.134	11	340	261.330
KANAAL			
Z.34	20	100	6200
KUST			
O.111-O.85	1	40	44.790
O.148-491	1	120	152.450
O.152-O.116	2	35	162.190
IJSLAND			
O.81	18	1030	1.250.383
O.318	20	840	1.009.260
O.334	18	800	1.003.606
WEST			
Z.502	10	125	1845
402.086			
O.37	8	145	137.835
O.206	9	325	430.410
N.709	10	515	572.802
O.66	10	230	192.757
O.303	10	245	226.660
O.243	10	220	206.450
N.3	9	300	303.812
O.279	9	415	439.940
N.719	9	305	327.610
KANAAL			
O.141	14	180	315.234
N.705	14	85	2550
457.513			
NOORD			
O.114	14	215	436.446
KUST			
O.23	1	22	20.205
O.148-49	12	65	87.210
O.111-805	2	45	59.310
O.116-192	2	75	99.000

WOENSDAG 8 NOVEMBER 1978

WEST			
O.309	9	270	303.869
O.127	3	35	49.615
O.123	9	190	230.192
Z.209	9	190	171.022
N.708	8	275	297.915
KUST			
O.148-491	1	58	69.620
O.104-737	1	68	75.080
O.23	1	22	22.340
O.111-805		26	24.630
O.116-142	1	15	17.240

**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

**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)

OOSTENDE DOVER

FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 12 tot 18 november 1978.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
Dagelijks te 7.35 10.05 14.40.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 5.15 20.15.
Op 12, 13, 14, 15, 16 en 17 november 1978 bijkomende afvaarten te 17.15 23.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
Dagelijks te 1.30 5.10.
Op 13, 14, 15, 16, 17 en 18 november 1978 bijkomende afvaart te 6.40.

Afvaarten uit Dover Western Docks :
Dagelijks te 11.40 15.45 19.10.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 0.20 9.20.
Op 12 november bijkomende afvaart te 21.20.
Op 13, 14, 15, 16 en 17 november bijkomende afvaarten te 3.20 21.20.
Op 18 november bijkomende afvaart te 3.20.

Afvaarten uit Folkestone :
Dagelijks te 7.00 22.45.
Op 13, 14, 15, 16, 17 en 18 november bijkomende afvaart te 0.10.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 10 NOVEMBER 1978

KANAAL : O.518 (120 m., 2.400 tong, t.t.z. 20 rare vis, 30 gutvis, 45 rog, 35 zeehand).
WEST : O.82.

MAANDAG 13 NOVEMBER

IJSLAND : O.202 (800 m., t.t.z. 100 kab., gul, 50 kools, 400 bonen, 200 bl. leng, 50 andere soorten).
KANAAL : O.118.
NOORD : O.35, Z.183
WEST : N.736, O.369, O.134, N.40, N.41, Z.209, Z.38, N.45, O.275.

DINSDAG 14 NOVEMBER 1978

NOORD : O.229, Z.72.
WEST : N.597, O.66, N.719, O.206

WOENSDAG 15 NOVEMBER 1978

WEST : N.3, O.243, N.709.
NOORD : O.83

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 27-10-1978

W				
Z.16	50	60		318.588
N				
Z.484	10	300	330	411.994
KRP				
Z.542	10	—	100	277.647
W				
Z.576	11	1.200	180	552.528
KRP				
Z.516	10	—	120	407.441
KUST				
Z.481				15.035
Z.403-501				81.860
Z.468-601				119.590
Z.437-558				98.570
Z.471-472				81.884
				2.365.437

MAANDAG 30-10-1978

N				
Z.176	—	800	300	858.682
KUST				
Z.200	10	1.400	120	428.720
N				
Z.315	15	450	500	802.779
KUST				
Z.507	9	500	40	209.920
KRP				
Z.559	—	—	245	582.450
W				
Z.589	12	1.000	100	383.864
N				
Z.596	—	1.400	400	768.755
W				
Z.599	—	200	120	214.287
KUST				
Z.505				66.990
Z.809				64.890
Z.201-Z.201-560				262.236
Z.403-501				95.260
Z.437-558				343.674
Z.468-B.601				246.516
Z.471-472				415.142
Z.538-554				301.730
				6.045.897

DINSdag 31-10-1978

KUST				
Z.431	—	800	130	293.088
N en W				
Z.313	—	2.000	300	959.194
W				
Z.570	—	250	30	122.590
Z.14	—	2.800	100	674.596
Z.492	—	1.000	230	481.530
KUST				
Z.481	1	—	15	44.480
Z.307	—	—	170	484.797
Z.578				111.752
Z.510				257.810
Z.437-558				149.680
				3.579.517

DONDERDAG 2-11-1978

W				
Z.582	—	400	150	321.754
Z.497	—	1.600	150	596.614
N				
Z.30	—	600	350	765.971
KUST				
Z.468-601				268.890
Z.554-538				475.418
Z.809				66.060
Z.403-501				273.428
Z.505				107.330
Z.481				19.760
				2.895.225

DONDERDAG 26 OKTOBER 1978

Z.581 Kr	10	—	90	256.040
Z.331 W	3	200	35	118.253
Z.462 W	13	1800	180	587.927
Z.405 W	13	1800	160	612.910
Z.525 W	8	800	70	233.115
Z.69 W		100	100	151.781
Z.533 W		150	50	155.530
Z.538-554 Ku				73.250
				2.188.806

VRIJDAG 27 OKTOBER 1979

Z.16 W	5	50	60	318.588
Z.484 N	10	300	330	411.994
Z.542 Kr	10	—	100	277.647
Z.576 W	11	1200	180	552.528
Z.516 Kr	10	—	120	407.741
Kust (gul)				
Z.481				15.035
Z.403-501				81.860
Z.468-601				119.590
Z.437-558				98.570
Z.471-472				81.884

MAANDAG 30 OKTOBER 1979

Z.176 N	—	800	300	858.682
Z.200 Ku	10	1400	120	428.720
Z.315 N	15	450	500	802.779
Z.505 Ku (gul)				66.990
Z.507 Ku	9	500	40	209.920
Z.559 Kr	—	—	245	582.450
Z.589 W	12	1000	100	383.864
Z.596 N		1400	400	768.755
Z.599 W		200	120	214.287
Kust (gul)				
Z.809				64.890
Z.201-560				262.236
Z.403-501				95.260
Z.437-558				343.674
Z.468-601				246.516
Z.471-472				415.144
Z.538-554				301.730
				6.045.897

DINSdag 31 OKTOBER 1979

Z.431 Ku	800	130		293.088
Z.313 N-W	2000	300		959.194
Z.570 W	250	30		122.590
Z.14 W	2800	160		674.596
Z.492 W	1000	230		481.530
Z.481 Ku	1	—	15	44.480
Z.307 Kr	—	—	170	484.797
Z.578 (gebroken reis)				111.752
Kust (gul)				
Z.510				257.810
Z.437-558				149.680
				3.579.517

DONDERDAG 2 NOVEMBER 1979

Z.582 W	400	150		321.754
Z.497 W	1600	150		596.614
Z.30 N	600	350		765.971
Kust (gul)				
Z.468-601				268.890
Z.554-538				475.418
Z.809				66.060
Z.403-501				273.428
Z.505				107.330
Z.481				19.760
				2.895.225

VRIJDAG 3 NOVEMBER 1979

Z.99 W	12	2800	300	896.860
Z.526 W	13	2500	250	635.932
Z.575 W	7	300	150	188.018
Z.506 N	12	700	350	724.487
Z.12 W	6	500	40	180.802
Z.580 W	8	600	65	170.868
Kust (gul)				
Z.471-472				307.620
Z.201-560				203.274
Z.437-558				137.046
Z.468-601				133.346
				3.578.253

MAANDAG 6 NOVEMBER 1979

Z.55 W	7	700	50	290.520
Z.573 Kr	9	—	120	443.940
Z.424 N	12	800	300	745.010
Z.402 Kr	10	—	75	302.787
Z.563 W	8	250	80	149.937
Kust (gul)				
Z.505				26.250
Z.437-558				234.966
Z.468-601				371.290
Z.403-501				256.730
Z.538-554				340.080
				3.161.510

DINSdag 7 NOVEMBER 1979

Kust (gul)				
Z.481	—	—	20	34.190
Z.568 Ku	9	400	200	396.285
Z.105 Ka	18	6500	480	1.678.362
Z.569 Kr	10	—	125	412.253
Z.465 W	11	1000	65	356.880
Kust (gul)				
Z.201-560				328.390
Z.471-472				250.032
Z.809				113.160
				3.569.552

WOENSDAG 8 NOVEMBER 1979

Z.537 Ku	9	1000	80	303.890
Z.519 Ku	12	2000	300	817.735
Z.27 Ku	11	2800	260	998.856
Z.600 Kr	8	—	70	274.542
Z.574 N	11	700	360	723.160
Z.196 Ku	9	1500	170	977.615
Z.564 W	—	1500	70	462.048
Z.427 W	10	100	120	287.640
Kust (gul)				
Z.468-601				309.310
Z.538-554				257.240
Z.437-558				317.380
				5.729.416

NIEUWPOORT

VRIJDAG 27-10-1978

O.306	281.029	+ RC	14.123
N.15	347.421	+ RC	5.374
N.700	40.930		
N.88	40.930		
N.590	42.011	+ RC	7.363
N.470	42.011	+ RC	7.363
N.172	67.420		
N.788	67.420		

Voor de vrijdagmarkt, stond er 34.384 kg. vis te verkopen, dit van één Wester, één bokkevisser en drie koppels gullevisser! De rare vis, was nog in trek, de tarbot van 230 voor de grote, en de middenslag 165. De tongen kregen 225 voor de grootste soort, de 2de 202 fr., de 3den 190, de 4den 153, de 5den 130 en een paar bennen kleine tongen kregen 95 à 100 fr. de kg. Tong-schar kreeg lage prijzen, dit van 60, 42 en 20 fr. de kg. voor de drie soorten Enkele bennen kabeljauw van de gullevisser liepen toch op tot 2.800 en 3.000 fr. de benne. De gulsoorten kwamen nog tamelijk goed uit de slag, dit van 1.900 à 1.350 de benne. De filé-gulletjes kregen van 1.250 à 1.370 de benne. Grote wijting ging ook mee: aan 1.300 à 1.370. De kleine wijting moest, buiten enkele bennen, opgevangen worden! Alle andere soorten, waren langs de lage kant, zowel roggen, robaard, knorhaan, zandscharren en zandhaaien!

Volgens de handelaars, is er geen vraag naar vis vanuit ons binnenland, gelukkig dat de gulsoorten nog kunnen geëxporteerd worden!

Het eindcijfer gaf 929.173 fr. en 25.700 fr. garnaal die gekocht werden aan 76 à 96 fr. de kg.

MAANDAG 30-10-1978

N.723	219.067	+ RC	14.252
N.346	89.472	+ RC	1.219
N.172	67.900	+ RC	3.636
N.788	67.900	+ RC	3.636
N.590	62.767	+ RC	9.918
N.470	62.767	+ RC	9.918
N.700	28.794	+ RC	1.370
N.88	28.794	+ RC	1.370
N.720	16.415		
N.761	16.415		
N.349	6.878		

Deze vaartuigen losten 31.300 kg. vis! Weinig rare vis. Slechts 150 kg. tongen, die voor de drie eerste soorten van 212 à 200 fr. kregen, de andere soorten van 183 tot 133 fr. Tong-schar voor de drie soorten: 40 fr., 30, en 15 fr., dus goedkoop. Kabeljauw van 2.700 à 3.200 fr. De gullen van 1.800 à 1.200 fr. de benne. Grote wijting van 1.100 in 't begin van de markt, en dalend naar 850 fr. Kleine wijting 700 fr. en gedeeltelijk opvangen! Zandscharren tussen de 12 en 25 fr. de kg. Makreel 400 fr. de benne. Weinig rogsorten die even boven de 50 fr. de kg. kregen! Pladijs: geen noemenswaardige aanvoer! Het eindcijfer gaf 667.266 fr.

DONDERDAG 2 NOVEMBER 1978

N.700	46.752	+ RC	1852
N.88	46.752	+ RC	1852
Een van de spanvisser, zette zijn vangst donderdag op de markt, dit 3.800 kg of 76 bennen. Een paar kopen kabeljauw kreeg 2.900 F. De gullen van 1.870-1.500 à 1.300 F de benne. Grote wijting van 1.100 à 1.000 F, de kleine 700 F. Toch een reisje van 93.505 F.			

VRIJDAG 3 NOVEMBER 1978

Z.429	235.275
Z.512	177.959
N.720	50.936
N.761	50.936
N.172	71.072
N.788	71.072
N.590	73.012
N.470	73.012

De vrijdagmarkt kreeg 32.530 kg vis te verwerken. De grootste pak kwam van de gullevisser, met kabeljauw, gullen en wijting. Twee vaartuigen van Zeebrugge hadden samen 2.000 kg tongen en wat rare vis. In een zin kunnen we de markt informatie weergeven: goedkope vis en dit voor alle soorten. 't Is een gekend feit dat, wanneer er een feestdag valt en vooral in de voor- of middenweek, de visprijzen er sterk onder te lijden hebben en we kregen dan ook deze week de klop. Kabeljauw van 2.000 à 2.200 F. Gulsoorten van 1.700 à 1.100 F. Tarbot: middenslag 150 F. Grieten van 60 à 110 F. Grote wijting 850, kleine opvangprijs. De tongen van 110 à 209 F. Kleinste soort van 70 à 95 F. Zandschullen 600 F de benne. Makreel 400 à 500 F. Het eindcijfer was 823.272 F.

MAANDAG 6 NOVEMBER 1978

N.579	433.461	+ RC	3.872
N.738	170.733	+ RC	5.405
N.346	69.635	+ RC	606
N.590	16.092	+ RC	909
N.470	16.092	+ RC	909
N.700	50.970	+ RC	5.928
N.88	50.970	+ RC	5.928
N.720	26.891	+ RC	4.040
N.761	26.891	+ RC	4.040
N.172	42.033	+ RC	1.963
N.788	42.033	+ RC	1.963

Bovenstaande vaartuigen losten 43.519 kg vis. De N.579 had 230 bennen speerhaai en een 50 bennen rog. De andere soorten waren Westvis en van de gullevisser. Het was povertjes voor wat de rare vis betrof en slechts 100 kg tongen op de markt, die van 170 F voor de 5e tot 199 F kregen dit zowel voor de grootste als voor 2e en 4e. Kabeljauw 2.000 F. De gulsoorten van 1.700 à 1.200-1.100 en 1.000 F de benne. Weinig platvis die gekocht werd aan 20 tot 45 F de kg. Grote wijting van 1.040 F en dalende naar 850 F. Kleine wijting 700 F en opvangen. Moerroggen 2.500 F. Tilten 2.100 F. Speerhaaien werden gekocht van 800 tot 980 F de benne. Alles samen kwam het volgende cijfertje uit de bus 945.803 F.

WOENSDAG 8 NOVEMBER 1979

N.15	603.785	+ RC	1.370
N.590	59.563	+ RC	5.478

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	6-11-1978	6-11-1978	7-11-1978	7-11-1978	8-11-1978	8-11-1978	6-11-1978	8-11-1978	6-11-1978	8-11-1978	6-11-1978	8-11-1978	6-11-1978	8-11-1978
Tarbot : groot (123)	159	-184	198	-269	207	-267	220	-231	150	—	110	—	110	—
middel (123)	125	-142	130	-169	122	-156	167	-174	110	—	110	—	110	—
klein (123)	90	-95	110	-130	82	-110	101	-110	110	—	110	—	110	—
Griet : groot (123)	105	—	126	-140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel (123)	—	—	98	-110	63	-67	64	-74	—	—	—	—	—	—
klein (123)	65	—	69	-75	46	-60	40	-51	—	—	—	—	—	—
Schelvis : groot	55	-58,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	35	-43,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	24	-32,80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heek : groot	75	—	—	—	23	-45	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	60	-66	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	42	-51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	33	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (I)	28	-60,40	60	-40	60	-66	31	-56,80	64	-71	40	-50	42	—
Keilrog (123)	60,60-63,20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (23)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tiltlen (23)	—	52	-54	—	50	-54	40	-48	40	—	38	—	38	—
Scherpstaart (23)	—	66	-68	—	60	-64	58	-64	38	—	40	—	40	—
Halve mans (23)	—	43	-45	—	30	-40	30	-35	32	—	35	—	35	—
Teelt (2)	—	41	-43	—	28	-41	28	-31	—	—	—	—	—	—
Katrog (2)	—	23	-24	—	6	-20	10	-14	—	—	—	—	—	—
Kabeljauw	28	-43,60	37	-42	40	-45	30	-36	38	-45	40	-42	40	-42
Gul (groot)	17,80-36	—	38	-40	40	-43	19	-30,80	30	-38	20	-32	36	-21
Gul (middel)	—	—	26	-28	28	-31	28	-31	—	—	—	—	—	—
Gul (klein)	—	—	26	-27	24	-26	26	-29	—	—	—	—	—	—
Hozemondhamme	75	-165	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Witling : groot	13,80-18,40	—	14	-16	14	-20	13,80-21	—	14	-18	16	-20	16	—
klein	—	—	14	-15	14	-15	—	—	13	-16	13	—	14	—
Schar	14	-23,60	12	-14	8	-12	—	—	10	-12	10	-18	10	-18
Steenhol	7	-82,20	54	—	52	—	20	-85	64	—	—	—	—	—
Zeehaai	7	-25,20	31	—	28	-31	22	-25,60	21	-26	16	-20	22	—
Hondshaai	8,40-9	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekeeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	10	-30,20	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ijle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenhol	6	-9	—	—	—	—	8	-9,40	—	—	—	—	—	—
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeewolf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	21	-43,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	—	—	145	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	52	-66	—	—	—	—	58	-62	—	—	—	—	—	—
Zeeduivel	—	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schotse schol	—	—	—	—	78	-170	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehond	—	—	—	—	65	-82	—	—	—	—	—	—	—	—
Bot	—	—	12	—	9	-12	—	—	9	-11	18	—	—	—
Rode Poon (robaard)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grauwe Poon (knorh.)	9,40-41	—	—	—	25	—	11	-22,60	15	-17	18	-40	28	—
Rode Knorhaan	7,60	—	12	—	16	—	—	—	10	—	16	—	15	—
Posten	8,60-55,80	—	—	—	—	—	40	-60,20	—	—	—	—	—	—
Langoesten (midden)	—	—	8	—	8	—	—	—	10	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 25 oktober werd aangevoerd : 366 kisten wijting; 197 kisten kabeljauw; 13 kisten schol; 33 kisten schar; 61 kisten makreel en 10 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 40 kg.: tarbot 192; kabeljauw twee 264-190; kabeljauw drie 130-112; kabeljauw vier 108-92; kabeljauw vijf 94-76; schol drie 120; schol vier 112-92; wijting drie 56-43; schar 84-60; makreel twee 45-26; bot 30-24.

De besommingen waren :

KW 226 f6.300; IJM 19 f3.600; verder twee Texelaars met een totale besomming van f33.000.

Aan de donderdagmarkt werd aangevoerd : 2035 kg tong; 16 kisten tarbot en griet; 536 kisten kabeljauw; 278 kisten koolvis, 10 kisten schelvis; 528 kisten wijting; 192 kisten schol; 105 kisten schar; 62 kisten makreel en 100 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 16,64-14,28; grote tong 17,53-17,08; groot-middel tong 16,47-16,31 kleinmiddel tong 12,92-11,32; uong één 8,54-7,96; tong twee 8,00-7,25.

Per 40 kg : schar 90-38; lommen 76; lengen 70-64; hammen met kop 170-112; tongschar 188; bot 28-24; rode poot twee 110-92; steenbolk 36-28; finten 16-11; tarbot 492-170; griet 228-145; kabeljauw één 210; kabeljauw twee 240-212; kabeljauw drie 124-90; kabeljauw vier 102-74; kabeljauw vijf 90-54; koolvis één 79-77; koolvis twee 90-88; koolvis drie 88-84; koolvis vier 74-72; schelvis één 92-72; schelvis twee 59; schelvis drie 60; schelvis vier 71; schol één 132; schol twee 122-120; schol drie 120-82; schol vier 114-61; wijting drie 62-34; makreel één 67; makreel twee 47-32.

De besommingen waren : UK 17 en UK 48 f 8.630; UK 271 en UK 141 f 22.300; UK 78 f 2.970; UK 234 f 2.700; VD 19 f 2.650; VD 73 f 4.900; VL 115 f 28.100; KW 185 f 11.700; IJM 19 f 3.000; IJM 20 f 4.400; verder waren er één Goedereder, één Ouddorper en twee Texelaars welke tezamen f 58.000, besomden.

Aan de vrijdagmarkt van 27 oktober werd aangevoerd : 7.870 kg tong; 101 kisten tarbot; 1.670 kisten kabeljauw; 19 kisten koolvis; 1.085 kisten wijting; 524 kisten schol; 131 kisten schar; 162 kisten makreel en 120 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 15,25-14,00; groot-tong 17,79-17,31; grootmiddel tong 16,51-15,99; kleinmiddel tong 10,74-9,99; tong één 7,77-7,09; tong twee 7,63-6,75.

Per 40 kg.: tarbot 428-153; griet 218-160; kabeljauw één 186; kabeljauw twee 260-220; kabeljauw drie 124-88; kabeljauw vier 98-84; kabeljauw vijf 96-60; schol één 126-110; schol twee 126-106; schol drie 104-75; schol vier 82-62; wijting drie 62-34; makreel één 60,60; makreel twee 45-22; koolvis drie 65; koolvis vier 65; schar 48-48; hammen met kop 109-104; tongschar 149; haai 104-100; bot 29-26; rode poot één 142; rode poot twee 77-60; krab 40-14,40.

De besommingen waren :

KW 55 f30.300; KW 167 f22.600;

KW 206 f21.600; KW 214 f14.400; UK 23 f2.100; UK 17 en UK 48 f23.300; UK 241 en UK 271 f13.600; UK 78 f3.700; UK 234 f6.200; UK 272 f5.900; IJM 19 f3.600; IJM 207 f22.500; verder waren er acht Texelaars welke tezamen f135.000 besomden.

Aan de maandagmarkt van 30 oktober werd aangevoerd : 12.380 kg tong; 157 kisten tarbot en griet; 2.357 kisten kabeljauw; 1.401 kisten wijting; 607 kisten schol; 310 kisten schar; 229 kisten makreel en 246 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 15,78-14,53; grote tong 17,80-16,80; grootmiddel tong 15,67-15,13; kleinmiddel tong 10,03-9,68; tong één 7,38-7,16; tong twee 7,31-6,82.

Per 40 kg.: krabbepoten 70; krab 45-24; steenbolk 26-24; tarbot 541-164; griet 193-146; kabeljauw één 216-180; kabeljauw twee 228-188; kabeljauw drie 128-100; kabeljauw vier 120-88; kabeljauw vijf 92-62; schol één 130-104; schol twee 130-108; schol drie 108-92; schol vier 78-91; wijting drie 46-38; makreel één 46-37; makreel twee 39-21,60; schar 65-25; hammen met kop 192-140; tongschar 240-140; rode poot drie 56-41; bot 26-24; haai 80-60; kleine kreeft 142.

Per stuk : kreeft 26,52.

De besommingen waren :

KW 4 f10.700; KW 11 f24.200; KW 22 f18.500; KW 24 f17.900; KW 29 f9.900; KW 34 f20.300; KW 45 f8.900; KW 51 f21.700; KW 88 f 15.700; KW 113 f2.900; KW 117 f18.900; KW 145 f21.000; KW 149 f22.600; KW 152 f21.100; KW 167 f1.900; KW 173 f23.900; KW 185 f11.400; KW 189 f14.800; KW 194 f29.700; KW 206 f1.700; KW 214 f1.900; KW 221 f24.700; KW 226 f11.500; SCH 256 f12.000; WR 32 f18.00; WR 57 f22.200; IJM 20 f 4.900; IJM 44 f14.700; IJM 115 f22.100; IJM 154 f30.300; IJM 207 f3.900; IJM 209 f25.700.

Aan de dinsdagmarkt van 31 oktober werd aangevoerd : 961 kisten kabeljauw; 2.432 kisten koolvis; 123 kisten schelvis; 694 kisten wijting; 5 kisten schol; 22 kisten schar; 48 kisten makreel en 103 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 40 kg.: kabeljauw één 138; kabeljauw twee 184-144; kabeljauw drie 114-76; kabeljauw vier 94-71; kabeljauw vijf 88-55; koolvis één 83-75; koolvis twee 99-87; koolvis drie 92-76; koolvis vier 70-54; schol drie 170-130; schol vier 110; schelvis één 140-102; schelvis twee 108; schelvis drie 104; schelvis vier 86-46; wijting drie 55-34; schar 86-26; poontjes 42-40; makreel twee 46-32; leng 84-76; lommen 84-70; hammen met kop 170-110.

De besommingen waren :

KW 15 f66.100; KW 74 f37.500; KW 123 f89.600; UK 17 en UK 48 f16.800; UK 234 f3.400; UK 141 en UK 271 f32.300; VD 19 en VD 73 f28.600; WR 51 en WR 70 f8.000.

Aan de woensdagmarkt van 1 november werd aangevoerd : 1.274 kisten kabeljauw; 893 kisten wijting; 10 kisten schol; 53 kisten schar; 13 kisten makreel en 49 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 40 kg.: kabeljauw één en twee 164-142; kabeljauw drie 104-82; kabeljauw vier 144-134; wijting drie 46-31; schar 78-40; steenbolk 35-24;

bot 33-40; makreel één 82; makreel twee 68-66.

De besommingen waren :

KW 125 f6.600; UK 141 en UK 271 f13.600; UK 17 en UK 18 f16.000; UK 234 f2.100; UK 23 en UK 89 f10.400; VD 77 en UK 78 f10.800; VD 19 en VD 73 f19.00; WR 51 en WR 70 f8.300; IJM 19 f5.300; verder waren er drie Texelaars met een totale besomming van f29.000.

Aan de donderdagmarkt van 2 november werd aangevoerd : 330 kg. tong; 33 kisten tarbot en griet; 1.314 kisten kabeljauw; 9 kisten schelvis; 487 kisten schol; 83 kisten schar; 14 kisten makreel en 37 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: grote tong 17,62; grootmiddel tong 16,55; kleinmiddel tong 11,09-10,93; tong één 7,82; tong twee 7,68; tarbot 14,80-14,09.

Per 40 kg.: tongschar 180; hammen met kop 172-102; hake 274; tarbot 444-178; griet 212-147; kabeljauw één 98; kabeljauw twee 124-110; kabeljauw drie 104-86; kabeljauw vier 90-77; kabeljauw vijf 79-54; schelvis één 142; schelvis twee 122; schelvis drie en vier 64; schol één 130-108; schol twee 122-92; schol drie 134-79; schol vier 114-62; wijting drie 45-34; makreel twee 52-46; bot 32-24; steenbolk 26-24; rode poot twee 84; haai 76-75; leng 84.

De besommingen waren :

KW 173 f26.800; UK 17 en UK 48 f13.000; UK 234 f1.700; UK 141 en UK 271 f16.000; UK 78 en VD 77 f16.800; WR 51 en WR 70 f8.300; VD 19 en VD 73 f17.100. Eén Deens vaartug VE 244 f51.400; Goedereder met totaal f 31.000 aan besomming.

Aan de vrijdagmarkt van 3 november werd aangevoerd : 3.750 kg. tong; 50 kisten tarbot en griet; 2.043 kisten kabeljauw; 1.241 kisten koolvis; 26 kisten schelvis; 938 kisten wijting; 178 kisten schol; 266 kisten schar; 76 kisten makreel en 84 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 15,99-14,86; grote tong 17,71-17,50; grootmiddel tong 16,13-15,51; kleinmiddel tong 11,26-9,83; tong één 7,80-7,35; tong twee 7,61-7,11.

Per 40 kg.: steenbolk 28-24; leng 76-75; lommen 63; hammen met kop 164; poontjes 30; tarbot 472-154; griet 203-137; kabeljauw één 102; kabeljauw twee 144-112; kabeljauw drie 104-75; kabeljauw vier 94-65; kabeljauw vijf 78-44; koolvis één 77; koolvis twee 85; koolvis drie 90-72; koolvis vier 67-53; schelvis één 114; schelvis drie 42; schol één 150-132; schol twee 144-112; schol drie 110-84; schol vier 120-54; wijting drie 48-34; schar 60-24; makreel twee 46-36; rode poot één 180; rode poot twee 81-61; krab 60.

De besommingen waren :

KW 141 f83.600; KW 167 f17.500; KW 206 f16.800; UK 17 en UK 48 f8.120; UK 23 en UK 89 f21.600; UK 78 en VD 77 f4.650; UK 141 en UK 271 f11.000; VD 19 en VD 73 f5.600; WR 51 en WR 70 f3.500; IJM 19 f4.400; IJM 154 f24.700; IJM 207 f20.300; IJM 209 f17.800; verder waren er 7 Texelaars met een totale besomming van f75.000.

Aan de maandagmarkt van 6 november werd aangevoerd : 11.610 kg tong; 211 kisten tarbot en griet 2.465 kisten kabeljauw; 961 kisten koolvis; 78 kisten schelvis; 1.025 kisten wijting; 913 kisten schol; 262 kisten schar; 125 kisten makreel en 156 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 15,69-14,06; grote tong 17,75-17,16; grootmiddel tong 15,66-15,20; kleinmiddel tong 9,99-9,41; tong één 7,73-7,36; tong twee 7,50-7,20; zalm 8,51.

Per 40 kg.: tongschar 162-141; witte koolvis één 78; witte koolvis drie 90; leng 76-60; lommen 90; hammen met kop 192-114; steenbolk 34-24; rode poot twee 66-50; krab 37-34; bot 36-24; horsmakreel 35-25; tarbot 442-144; griet 194-127; kabeljauw één 138-99; kabeljauw twee 144-97; kabeljauw drie 118-96; kabeljauw vier 98-76; kabeljauw vijf 82-55; koolvis één 90-83; koolvis twee 95-87; koolvis drie 86-80; koolvis vier 66-63; schelvis één 140; schelvis twee 104; schelvis drie 108; schelvis vier 97-52; schol één 126-114; schol twee 124-108; schol drie 104-90; schol vier 82-73; wijting drie 52-34; schar 40-34; makreel één 55-45; makreel twee 37-21,60; haai 82-55; poontjes 45.

De besommingen waren :

KW 11 f13.100; KW 24 f13.400; KW 25 f9.400; KW 29 f18.900; KW 34 f26.900; KW 45 f9.000; KW 51 f20.500; KW 55 f19.000; KW 88 f15.700; KW 106 f24.400; KW 113 f2.100; KW 145 f24.800; KW 149 f21.400; KW 152 f14.900; KW 173 f2.500; KW 137 f25.200; KW 189 f16.200; KW 194 f22.700; KW 206 f1.600; KW 214 f28.900; KW 221 f23.500; KW 226 f18.300; SCH 256 f10.300; WR 32 f14.100; WR 57 f28.000; IJM 20 f8.600; IJM 44 f17.100; IJM 57 f71.400; IJM 115 f23.200; IJM 154 f2.100; IJM 211 f17.900.

Aan de dinsdagmarkt van 7 november werd aangevoerd : 1.920 kisten kabeljauw; 807 kisten koolvis; 10 kisten schelvis; 1.598 kisten wijting; 30 kisten schol; 58 kisten schar; 77 kisten diversen en 21 kisten makreel.

Prijzen in guldens :

Per 40 kg.: kabeljauw één 148-93; kabeljauw twee 164-97; kabeljauw drie 114-80; kabeljauw vier 94-75; kabeljauw vijf 86-54; koolvis één 101-88; koolvis twee 105-96; koolvis drie 112-90; koolvis vier 82-69; schelvis één 130; schelvis twee 104; schelvis drie 108; schelvis vier 64; schol drie 112; schol vier 112-96; wijting drie 46-27; makreel twee 75-45; schar 74-51; leng 92-90; lommen 104; hammen met kop 184-102; hake 174; schartong 40; bot 36-24; steenbolk 57.

De besommingen waren :

KW 135 f68.900; UK 208 f11.500; UK 234 f2.500; VD 20 f400; IJM 25 f1.200; WR 51 en WR 79 f19.000; UK 141 en UK 271 f15.400; UK 17 en UK 48 f18.000; UK 23 en UK 89 f12.800; UK 47 en UK 132 f12.800; UK 218 en UK 236 f18.000; UK 78 en VD 77 f24.600; VD 18 en UK 128 f21.000; VD 19 en VD 73 f12.200 verder waren er vier Texelaars present met een totale besomming van f33.000.

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. 32.11.01

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE
TEL. (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau 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 —

(A8111)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

UW RAADGEVER IN VERZEKERINGEN

VERZEKERINGSKANTOOR MONTEYNE & VANMOERKERKE N.V.

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

- * Scheepsverzekeringen
- * Transport
- * Alle andere takken

(8188V)

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK



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

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

H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE - TEL. 059/32.11.13 - 49

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.

Antwerpen

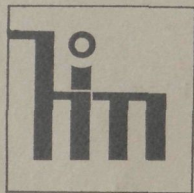


HULP IN NOOD

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.

■
NIEUW TELEFOONNUMMER VANAF 31-10-1978 : (059) 32.16.89