

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE



**het
visserij
blad**

**VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPING DER VISNIJVERHEDEN**



VRIJDAG 22 DECEMBER 1978 — PRIJS 40 FR. — Nr. 46 — 45e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

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

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE — Tel. 32.11.01

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varoesleau 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 —

(7773V)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

~~~~~  
VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN  
~~~~~

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.

~~~~~  
**REDERS**

**LEEST UW**

**VAKBLAD**  
~~~~~

het visserijblad

Vrijdag 22 december — Nr. 46

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

Geen tijd te Brussel voor de visserij

De verwachtingen voor de visserij voor de topontmoeting te Brussel van 4 en 5 december werden tweemaal beschaamd. Een eerste maal vanwege het feit, dat men er geen tijd vond om de visserij te bespreken, een tweede maal omdat absoluut de wil niet voorlag om over de visserij overeen te komen.

De topministers waren zo in de weerom een oplossing te vinden voor het gemeenschappelijk E.E.G.-munststelsel en om de standpunten van de verschillende landen te verzoenen, dat er geen tijd overbleef voor de visserijproblemen. Wijzen wij er in dit verband nogmaals op, dat ook in het gemeenschappelijk muntstelsel, Groot-Brittannië de voornaamste spelbreker was.

Dit land moest eerst van een grote compensatie kunnen genieten voor tientallen miljarden, uit het regionaal fonds vooraleer het bereid gevonden werd zijn fiat te geven aan het vooropgesteld gemeenschappelijk muntstelsel. Hierin werd het echter gesteund door Italië en Ierland. De drie landen wensten voor, afgaandelijk van een regionaal fonds ten bedrage van 40 miljard te genieten die aan landbouwprojecten zou besteed worden. Het is duidelijk dat deze 40 miljard ten laste valt van de overig zes landen en dan in het bijzonder van West-Duitsland, Frankrijk en de Benelux landen! We hebben er aan gehouden dit hier weer te geven omdat het de houding typeert van de Britten, ook op het gebied van de visserij. Nooit genoeg en altijd profiteren op de kap van de partners. Eénzelfde lijn krijgen we vanwege de Britten in de visserijproblemen.

Niettegenstaande deze problemen niet aan bod kwamen zou landbouwkommissaris Gundelach, die het visserijbeleid van de „Negen” onder zijn bevoegdheid heeft, toch aan de Britse John Silkin nadere omschrijving gevraagd hebben over het Britse standpunt. Zoals men weet, gaat het hier over het bevriezen van de kwota van de kontinentalen op de hoogte van de cijfers voor 1977. Met andere woorden, de vissers uit de overige „Acht”, Ierland uitgezonderd zouden niet méér mogen vangen in '79, dan het hun toegewezen contingent voor 1977. Het venijn zit echter in de staart, dat wil zeggen dat de aangroei van de visscholen, dank zij de beschermingsmaatregelen, hetzij nationale, hetzij gemeenschappelijke, in dit geval slechts aan de Britten alleen zou ten goede komen.

Het is duidelijk dat de andere E.E.G.-landen niet langs een „ommetje” wensen tegen de muur ge-

zet te worden en dat dit Brits voorstel dan ook terecht heel wat protesten bij de partners veroorzaakte. Gezien de aangroei van de visstand normaal groter vangsten in de hand werkt, zouden de overige landen, waaronder België, zeker rap door hun kwota zitten en voor de rest van het jaar of van de seizoenen, lijdelijk moeten toezien hoe de Britten alle markten voor hen zelf zouden nemen, en er lustig op voort vissen en leverancier spelen in vis voor de partnerlanden.

Ondertussen zouden onze eigen vissers, letterlijk en figuurlijk de duimen zitten te draaien. Vroeger, tientallen jaren terug, zegde men van de Engelsman: „als hij van God spreekt dan meent hij katoen” (toen katoen nog één van de hoofdprodukten was in de overzeese gebieden). We zijn overtuigd dat de Britse beleidsvoerders nog niet verbeterd zijn en dat men uiterst voorzichtig zal moeten zijn en vooral goed uit de vingers kijken.

Ondertussen is de grote hoop vervlogen, dat men vóór het einde van het jaar tot een onderlinge overeenkomst zou komen. De Duitse minister Ertl, voorzitter van de Commissie tot eind december 1978, zal nu wel definitief zijn hoop op een gemeenschappelijk visserijreglement voor de gemeenschapswateren mogen begraven. Ertl heeft dan ook niet nagelaten zijn groot ongenoegen over de Britse houding openbaar te verkondigen. In elk geval hebben wij altijd voor het te veel aan optimisme, zowel van de kant van West-Duitsland als van de kant van Nederland, gewaarschuwd. Het is inderdaad moeilijk met Britten van het slag van John Silkin aan éénzelfde tafel te gaan zitten.

Bouw van 6 polyesters van 22 meter in Frankrijk

Wissersvaartuigen van 22 meter in polyester schijnt op een doorbraak te wijzen in deze bouw. Dit nieuws komt uit Frankrijk waar de visserij op het eiland Yeu, liefst 6 dergelijke vaartuigen gezamenlijk laat bouwen. Vroeger deelden we onze lezers reeds mede dat men in Frankrijk reeds tot de bouw van vaartuigen tot 18 meter in polyester overging. De goede resultaten met deze vaartuigen hebben de gespecialiseerde werven er toe gebracht nu een prototype-moule op te zetten voor de bouw van 22 meter vaartuigen, dank zij een gezamenlijk order voor 6 vaartuigen, overeengekomen tussen evenveel reders en medereders. We mogen nu dus zeggen, dat de bouw van vaartuigen in plastic, van kustvaartuigen geëvolueerd is naar de middenslag categorie. Het moet zijn, dat men bepaalde problemen van weerstand, vasthechting en sterkte, overwonnen heeft. De vaartuigen die gebouwd worden op de werven «Ateliers et Chantiers maritimes de Honfleur» worden voorzien met een motor van 440 PK. Het eerste vaartuig zal van stapel lopen in de herfst van volgend jaar. Inderdaad nu is nog maar de «moule» in konstruktie.

KARAKTERISTIEKEN
De vaartuigen 22 meter over alles, hebben een lengte van bijna 20 meter tussen de loodlijnen, zijn

6,60 m breed en in het midden hebben ze een holte van 3,30 m. Het visruim bedraagt 55 m³ en de brandstoftanks hebben een capaciteit van 24 duizend liter. Het vaartuig heeft 80 brutoton en zal met een motor van 440 PK een maximum snelheid van 10 knopen halen. De 6 reders hebben hun keus laten vallen op 3 verschillende motoren, Baudouin, Poyaud en Cummins. Het zijn allen polyvalente hekkrellers die voor verschillende visserijen kunnen uitgerust en gebezigd worden. Zij hebben een beschermend dek met een opening langs stuurboord voor het inhalen der netten door de «powerblock» en langs achter een vrije plaats voor het te water laten van de netten.

KOST VAN HET VAARTUIG

De totale bouwkosten zullen ongeveer 17 miljoen BF belopen, waarvan bijna 12 miljoen BF voor de ruwbouw. De reders hebben voor polyester gekozen tengevolge de heel wat beterkope onderhoudskosten dan voor een stalen vaartuig. Verder schijnt de werkveiligheid voor de bemanning ook groter te zijn op polyestervaartuigen dan op de stalen. Voegen we er nog aan toe, dat de vaartuigen niet met een winch uitgerust zijn maar met een cabestan, iets dat de oudere vissers goed gekend hebben, al is de moderne cabestan nu waarschijnlijk ook niet meer vergelijkbaar met deze uit de tijd van de smek's en de sloepen. Zeggen we nog, dat de reders die nu hun vertrouwen in het polyester stellen, uitvoerig de handel en wartiel van de reeds in de visserij gebezigde 18-meter vaartuigen, uitgekend hebben.

Wij menen dat hier zeer interessante aanwijzingen bestaan voor onze scheepswerven en reders ter kustvisserij.

Moesten ook hier een zestal kleine reders ter kustvisserij samen zes vaartuigen van dit soort en grootte op één werf bestellen, dan zijn we overtuigd, dat deze vaartuigen goedkoper zouden uitvallen dan de Franse kostprijs.

Anderzijds menen we dat hier ons proefstation daarover een zeer nuttige studie zou kunnen maken en aanwijzingen geven van het grootste belang voor onze kustvisserij in acht nemend dat deze visserij zeer renderend blijft.

ONS KERST- EN EINDEJAARSNUMMER VAN « HET VISSERIJBLAD »

Volgende week verschijnt ons Kerst- en Eindejaarsnummer.

Dit nummer zal niet minder dan 80 blz. beslaan met artikels van gewezen Eerste Minister Tindemans tot onze vissers gericht, Minister Chabert van Verkeerswezen, Minister Humblet van Landbouw en Visserij en van tal van techniekers zowel uit Engeland, Holland en België met daarenboven een prachtige reportage van de heer Frans Decoo met illustratiemateriaal van de heer Achiel Vanhyfte naar aanleiding van zijn bezoek aan IJsland.

Dit document zal ten uitzonderlijke titel niet alleen aan de abonnees gezonden worden, maar ook verkrijgbaar zijn per nummer op ons kantoor tegen de prijs van 50 fr.

De directie.

NOG EEN NIEUWE GARNAALPELMACHINE ?

Naar we uit Nederland konden vernemen, zou er binnenkort nog een nieuwe garnaalpelmachine in gebruik genomen worden, waarvan de uitvinders een vader en zoon zijn uit Haarlem die aan deze uitvinding 20 jaar gewerkt hebben. Beiden werkten hieraan in een schuur en zonder ooit een cent losgekregen te hebben van de overheid voor hun baanbrekend werk dat toch ten goede komt aan de garnaalvisserij. De pelmachine, waarvan er 3 stuks bij een bepaalde grootgarnaalhandelaar opgesteld staan, zouden er 400 kg. garnaal kunnen doordraaien per dag. De kosten van het pellen zouden hierdoor zeer gedrukt worden zodanig

dat dit een gunstige weerslag zou hebben voor de garnaalvisserij en in perioden voor grote aanvoer, minder garnaal zou moeten doorgedraaid worden, met andere woorden: blijven staan. We hebben echter reeds zo dikwijls gunstig nieuws over de garnaalpelmachine gehoord, dat we toch eerst liefst afwachten wat het in praktijk brengen hiervan, zal geven. De uitvinders wensen de pelmachine in Nederland te houden, om de Nederlandse garnaalvisserij een bepaalde voorsprong te geven op andere landen.

Ook dat valt af te wachten als de centen zullen spreken.

De Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak 1979 verschenen

De 41e jaargang van dit lijvig boekwerk is verschenen. Het bevat dit jaar meer dan 1.300 bladzijden en wordt op alle vissersvaartuigen, zowel de Nederlandse als de Belgische, welke de Noordzee en de Atlantische Oceaan bevaren tot aan Afrika, gebruikt. Ook de Belgische Zeemacht, de Loodsdiensten en mailboten hebben dit werk aan boord.

De vele inspanningen die in het verleden geleverd werden om onze „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” zo compleet en zo nuttig mogelijk te maken, werden ook voor de huidige verder gezet. Daarvoor konden wij opnieuw beroep doen op een groep administratieve- en technische deskundigen, die ook nu weer het beste van hun kunnen hebben gegeven om onze uitgave te doen uitgroeien tot een onmisbaar vade-mecum voor ieder persoon of bedrijf die iets te maken heeft met de internationale maritieme wereld; zij het nu de schipper aan boord van zijn eenvoudige trailer, de bevelvoerder op de brug van een grote tanker, de kommandant van de Zeemacht of de Staatspakketboten. Iedereen wordt geholpen in een steeds komplekser wordende reglementering.

Alle rubrieken werden grondig nagezien en aangepast. Nieuwe ingelast, vervallen weggelaten. De nieuwe betoningsstelsels, waarin de volledig nieuwe reglementering inzake de verkeersscheidingsstelsels voor het Nauw van Kales werd opgenomen, zijn vooral van uitermate groot belang voor alle zeevissers, tot welke natie zij ook behoren.

De oplage is beperkt en de prijs vastgesteld op 800 fr. waaraan dient bijgevoegd 48 fr. B.T.W. en 65 fr. verzendingskosten (90 fr. voor buitenland), te storten op postchecknummer 000-0418987-44 van het «Nieuwsblad van de Kust», H. Baelskaai 30, Oostende. De BTW is niet verschuldigd voor schepen.

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

A. IN BELGIE

- ter drukkerij «Nieuwsblad van de Kust», Hendrik Baelskaai 30 te Oostende ;
- Beroepsvereniging «Hand in Hand», Tijdokstraat 34, te Zeebrugge ;
- O.V.A., Vismijn, Oostende ;
- MARTIN & Co, Brauwersvliet 28, 2000 Antwerpen ;
- Fa. BOGERD, Brauwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

B. NEDERLAND

- IJmuiden stores, Trawlerkade 44, IJmuiden ;
- Handelsondernemingen MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen ;
- Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam ;
- Nieuwe Rotterdamse Instrumentenrubriek Observator, Steenhouwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

OUDEJAARSMIJMERINGEN

Nooit was de verdeeldheid onder de mensen groter dan in onze tijd.

Ideologieën bekampen elkaar, landen voeren oorlog, er is strijd tussen blank en zwart, in Ierland zweeft men al jarenlang op de rand van een burgeroorlog, in eigen land kennen wij een keur van tegenstellingen.

Er is een groeiende machtsstrijd ontstaan tussen personen die het gevoel hebben, niet aan hun trekken te komen. Door de dreiging van een economische stilstand of achteruitgang, neemt het egoïsme toe, een egoïsme dat weldra overgaat in groeps-egoïsme. Het strijdbare verenigingsleven bloeit in de vorm van actiegroepen. Het gezellige verenigingsleven gaat een stille maar zekere dood tegemoet.

De kenmerken van deze actiegroepen zijn typisch. Men laat niet toe, dat enkelingen met eigen meningen naar voren komen. Men ziet alles in streng zwart-wit verhoudingen. Op de vraag, zijt gij tegen de anderen, wordt een onverbloemd «ja» verwacht,

want, wie niet vóór mij is, is tegen mij.

Men spreekt veelal nie, beschuldigend, doch insinuerend. Hiermede wordt bereikt dat personen, die niet precies over een zaak geïnformeerd zijn, toch tot een besluitvorming komen.

Bepaalde groepen schijnen altijd het mikpunt te moeten zijn van dergelijke mensen. Onder het motto «Het doel heiligt de middelen», neemt men vaak zijn toevlucht tot de meest absurde beweringen.

Ook in ons eigen domein de visserij, viert de verdeeldheid hoogtij, is het egoïsme groter dan ooit tevoren, worden de gevoelens van mensen gekwetst. Sportiviteit is daarbij soms ver te zoeken.

Moge het ons allen gegeven zijn in het nieuwe jaar zelf redelijkheid, openheid te bejachten.

Moge het ons gegeven zijn, oor en oog te hebben voor de opvattingen van anderen.

Misschien brengt 1979 ons dan toch nog «Heil en Zegen»

J. Praet

OPENBARE WERKEN EN DE TOESTAND VAN DE KIELBANK TE ZEEBRUGGE

Niet alleen zandwinning blijkt Openbare Werken te interesseren...

De dienst der kust vestigt onze aandacht op de beschadigingen die aan de leuning van de betonsteigers van de kielbank te Zeebrugge worden aangebracht. Volgens deze Dienst zouden bovenbedoelde leuning voortdurend beschadigd worden door stalen vissersvaartuigen die al te brutaal komen aanleggen. Steeds volgens dezelfde bron heeft de Zeevaartpolitie van Zeebrugge laten weten dat regelmatig vissersvaartuigen aan bedoelde leuning aanmeren. Beide handelingen zijn in strijd met het Koninklijk Besluit van 31 mei 1968.

Het Bestuur der Waterwegen, Dienst der Kust, merkt in dit verband op dat vooralsnog geen vervolgingen werden ingesteld maar het vestigt de aandacht van readers en schippers op deze toestand en deelt mede dat strenge controle

zal worden uitgeoefend zodra tegen dergelijke overtredingen voortaan wel zal worden opgetreden.

Wij hopen in ons volgend nummer op deze beweringen van de Dienst der Kust terug te komen en kunnen nu al zeggen dat deze beweringen van de Dienst der Kust volstrekt in tegenstelling zijn met de werkelijkheid en alleen de verouderde en verwaarloosde toestand van deze leuning oorzaak zijn van deze schade.

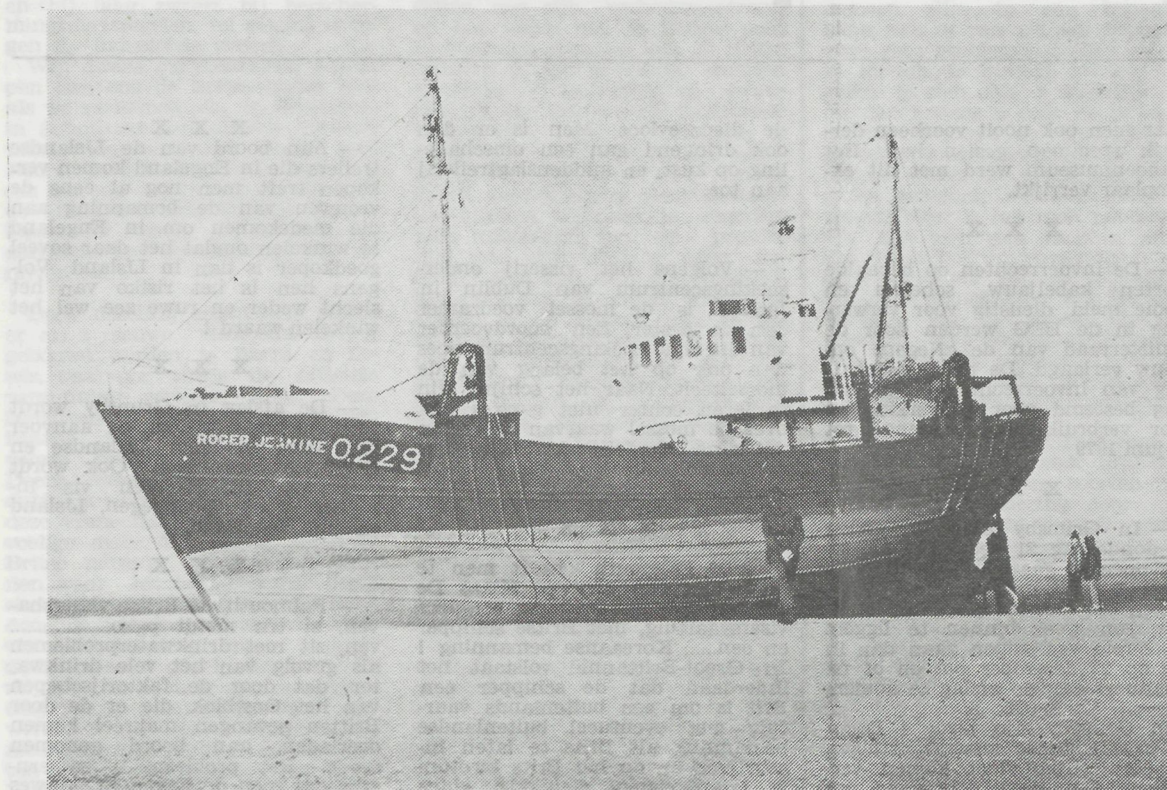
De Staat schuift veel te gemakkelijk zijn eigen tekortkomingen op de nek van de lamme goedgezaken die onze vissers zijn.

De volledig verwaarloosde toestand waarin de steigers te Zeebrugge verkeren waar men miljarden geeft voor de Zeemacht, maar geen miljoen voor de vissershaven is kenschetsend.

We komen hierop terug.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

De O.229 gestrand maar tenslotte veilig in de haven van Oostende



De O.229 hoog en droog op het strand ter hoogte van Lombardsijde. Gelukkig, en mede door het akkuraat optreden van de Loods- en Reddingsdiensten, kon de treiler zonder al te veel averij weer vlot gebracht worden. (Foto NVDK-Ronny).

Het is toch een historisch feit geworden dat we op het eind van het jaar, 't zij bij slecht, 't zij bij goed weder of mist, een stranding of een verlies van een of meer vaartuigen noteren, hoe onbegrijpelijk soms ook.

We zeggen : hoe onbegrijpelijk soms ook.

Dit is ditmaal opnieuw het geval voor een stranding op eigen kust geweest.

De O.229 was terug op weg naar de haven van Oostende, na deze op vrijdag 15 december verlaten te hebben voor de visserij op de West.

Alhoewel een gebroken winch, niets liet vermoeden, dat bij mooi weder, in de nacht van zaterdag op zondag, rond middernacht dit schip ter hoogte van Lombardsijde onverwachts zou stranden, is zulks toch gebeurd. 't Was mooi en helder weder en er was geen windje aan de lucht.

Het zeeverslag dienaangaande door de schipper opgemaakt, vermeldt, dat na vastslaan en te trachten het vistuig los te krijgen, de winch brak, zodat met veel moeite de boel kon worden gewonnen. Dit nam verschillende uren in beslag, zodat de terugreis slechts rond 21 uur kon aangevangen worden.

De schipper trok zelf de wacht op en liet de bemanning beneden.

Hij beweert plots onwel te zijn geworden en bewusteloos neergelopen te zijn zonder iemand van de bemanning te hebben kunnen verwittigen.

Was het vermoeidheid ? Best mogelijk. Wat echter hier eens te meer waarheid wordt, is het feit, dat de wacht 's nachts bij het naar huis gaan, niet door één persoon mag opgetrokken worden, daar een ramp steeds mogelijk is.

Want waar is de uitkijk in zo'n geval ?

En wie zegt ons dat de stuurman van het ogenblik niet onwel kan worden ?

Wat echter onbegrijpelijk is, is het feit dat, nadat het schip al twaalf uur gestrand was, men pas dan de verzekering verwittigde, niettegenstaande in het stuurhuis alle gegevens hiervoor voorhanden zijn en men dus slechts heeft op te roepen.

● TE HUUR: GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche, speciale winterprijs, nl 2.000 fr. Z.w. « Mon Séjour ». Londenstraat, 8, Oost. Int tel. (059) 50 19.71 - 80.27.52 (7116N-8199V)

Zelfs de brave reder, die het schip van 's morgens vroeg reeds had verwacht, moest het pas rond 8.30 uur vernemen in de vismijn.

Dergelijke onverantwoordelijke nalatigheid verdient wel een berisping.

We mogen ons dan ook gelukkig achten dat de loodsdienst eens te meer met de middelen waarover deze slechts beschikt, in de loop van de morgen alles in gereedheid bracht om met de redeboot van Nieuwpoort en de Zeetijger 's namiddags om 13.30 uur het schip uit zijn netelige toestand te gaan vlot brengen, na het schip eerst met zijn kop zeewaarts te hebben gedraaid om het dan voorzichtig weg bij mooi weder naar Oostende te slepen met roer- en schroefschade. De loodsenwacht had alles stipt overgemaakt en chefloods Coenye dient met zijn staf gelukgewenst voor hun staaltje van zee-marschap. De winch van de O.229 was immers gebroken en van verbinding nemen met de zware winch door de Zeetijger met de hulp van de O.229, was dus geen sprake, zodat de redeboot van het loodswezen als verbindingboot en de reddingsdienst Oostende voorbereidend werk heeft moeten volbrengen, gelukkig met goede afloop.

Ook dit mag wel een gemeld.

BEDRIJFS- VOORHEFFING

De administratie der directe belastingen publiceerde een bericht aan de werkgevers en aan de andere schuldenaars van aan de bedrijfsvoorheffing onderworpen inkomsten in verband met de individuele fiches en de samenvattende opgaven die vóór 1 februari 1979 moeten opgesteld worden en vestigt de aandacht op de verschillen ten opzichte van vorig jaar. De tekst ligt ter inzage op ons secretariaat.

REKORDS IN ZEEBRUGSE VISMIJN

Donderdag 21 december heeft de heer P. Leys, eerste schepen, een geschenkje aangeboden aan de reders en bemanningsleden van twee vissersvaartuigen die in de Zeebrugse vismijn voor nieuwe rekords hebben gezorgd. Deze uitreiking had plaats om 17 uur, in de vergaderzaal van de vismijn.

Het eerste rekord betreft de opbrengst, geboekt door een vissersvaartuig tijdens één vaart. Het vaartuig Z.162, de «Van Dijk», heeft zijn eigen bestaand rekord uit 1976 verbeterd met een vangst die verkocht werd tegen een totaal bedrag van 2.787.160 frank. Het tweede rekord betreft de totale jaarlijkse omzet van de Zeebrugse vismijn, die dit jaar voor de eerste maal in de geschiedenis meer dan 800 miljoen frank bedraagt.

Deze grens werd op 13 december overschreden door het vaartuig Z.19 «Sonja»

Uiteraard speelt het element inflatie mee in deze rekordverkoopcijfers. Maar toch moet worden gezegd dat 1978 een uiterst productief jaar was in de Zeebrugse vismijn.

Dit is vooral te danken aan het vergroten van een aantal vissersboten, en door het geringe aantal stormen dit jaar.

Alles samen werd dit jaar 2 miljoen kg vis méér gevangen dan vorig jaar.

REDEERS
LEEST UW
VAKBLAD

Weetjes...

— In Nederland rekruteert men reeds leerlingen voor de visserij-scholen vanaf 12 jaar en geeft hen een 4-jarige opleiding in de school. Hun beste schippers hebben zelfs 7 jaar studies achter de rug. Anderzijds is het een meerzijdige vorming voor dek en motor tegelijk. Sommigen, vooral in de andere landen, zijn van oordeel, dat deze vorming te theoretisch en te lands is en dat deze met de praktijk op zee zou moeten afgewisseld worden.

Ook wij zijn dit advies toege-daan.

X X X

— Dinsdag 12 december in de voormiddag werd de 5 miljoenste reiziger te Calais genoteerd en gevierd met de Hoverlijnen die het passagiersverkeer tussen Engeland en Frankrijk verzekeren.

X X X

— West-Duitsland heeft meer dan een half miljard B. Fr. voorzien voor de bouw van een visserij-bechermingsvaartuig waarvan de bouwkosten verdeeld zullen worden over 2 jaar. Het vaartuig zal in 1981 in de vaart genomen worden.

X X X

— Volgens de A.F.Z. uit Ham-burg, klaagt men in Duitsland over de matige groei van de karpers in de vele visvijvers. Als gevolg van de eerder koude zomer zal het gewicht en de grootte van de kar-per zowat 25 t.h. lager liggen. De kwekers hebben dan ook de prijs per kgr opgetrokken van ongeveer 55 B. Fr. tot ongeveer 65 fr.

X X X

Voor de eerste maal is men er in geslaagd in de proefstations te Noorwegen, kabeljauweieren te la-ten uitbroeden en de larven op te kweken tot jonge kabeljauw. Voor de larven gebruikte men als voe-der een verzameling plankton waar-uit de larven zelf de voor hun op-bouw benodigde plantjes en micro-kopische diertjes uitnamen.

X X X

— Door de hevige wind, tot kracht 12, werden 4 vissersvaartu-igen losgeslagen van hun meertou-wen in de vissershaven St Mawes in Cornwall. Van het eerste vissers-vaartuig kon de schipper deze ach-terhalen, aan boord klimmen en na enige tijd de motor op gang bren-gen. Van een vaartuig kon de schip-per nog net aan boord springen en een nieuw touw aan land wer-pen, waar handen klaar stonden om het schip te meren. Twee ande-re vaartuigen ging op drift bui-tenaats en kwamen op het strand terecht met zware schaden.

X X X

— Een krab met drie nijpers werd door een krabbenvisser aan land gebracht. In de plaats van een gewone poot zat nog een kom-plete normale nijper. De krab werd aan het laboratorium overgemaakt

waar men ook nooit voorheen der-gelijk specimen gezien had. Het krabbenmuseum werd met dit ek-semplaar verrijkt.

X X X

— De invoerrechten op bepaalde soorten kabeljauw, schelvis en mooie meid, dienstig voor verwer-king in de EEG werden door de ministerraad van de «Negen» op-nieuw verlaagd. De totale afschaf-fing van invoerrechten op de har-ting bestemd voor verwerking en voor verbruik werd verlengd tot 30 juni 1979.

X X X

— In Grimsby sluit de afslag op donderdag 21 december om te-rug open te gaan op 3 januari 79. Hiervan profiteren de meeste vaar-tuigen om met inbegrip van kerst-dag, een week binnen te liggen. De eerste vaartuigen gaan dan in zee op 27 december om op of na 3 januari aan de afslag te komen.

X X X

In Grimsby zijn terug 4 Deen-se tweedehandse vissersvaartuigen de plaatselijke vloot komen ver-voegen. Het gaat doorgaans om kusttreilers gaande van 15 tot 20 meter. In Grimsby is er grote nood aan vis door het wegvallen van

de diepzeevloot. Men is er dan ook dringend aan een omschake-ling op kust- en middenslagtreilerij aan toe.

X X X

— Volgens het visserij onder-zoekingscentrum van Dublin in Ierland, is de mossel voedzamer dan de oester. Een woordvoerder van dit onderzoekingscentrum wees dan ook op het belang van de mosselteelt. Naar het schijnt zijn de Ieren echter niet gans gerust over de mossel waarvan ze vrezen dat deze schadelijk kan zijn voor de gezondheid.

Wie heeft er nu gelijk ?

X X X

— In Falmouth heeft men te doen met een nieuwe «Klaas De Boer»-geval. Het gaat om een Iers visersvaartuig, met Britse schipper en een..... Koreaanse bemanning ! In Groot-Brittannië volstaat het inderdaad dat de schipper een Brit is om een buitenlands vaar-tuig met eventueel buitenlandse bemanning als Brits te laten in-schrijven en op het Brits kwotum te laten vissen. Gelukkig, aldus de Britse staatssecretaris Edward Bishop, komt dit slechts zelden voor.

X X X

— Aan boord van de IJslandse treilers die in Engeland komen ver-kopen treft men nog al eens de vrouwen van de bemanning aan die medekomen om in Engeland te winkelen omdat het daar zoveel goedkoper is dan in IJsland. Vol-gens hen is het risico van het slecht weder en ruwe zee wel het winkelen waard !

X X X

— De afslag in Grimsby wordt recht gehouden door de aanvoer van verse vis door IJslandse en Belgische vaartuigen. Ook wordt heel wat diepgevroren vis in-gevoerd door Noorwegen, IJsland en zelfs Nederland.

X X X

— Falmouth, de Britse vissershav-ven, zit trn metdi pgxo.....ven, zit met drinkwaterproblemen als gevolg van het vele drinkwa-ter, dat door de fabrijschepen van het Oostblok, die er de door Britten gevangen makreel komen overladen, aan boord genomen wordt. Het probleem is zo ern-stig, dat men de haven St. Mawes heeft voorgesteld voor de drink-waterlevering omdat in deze haven het drinkwater niet beperkt is.

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

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

BRITS GEBREK AAN LOGIKA BJI OPRICHTING VISMEELFABRIEKEN

We weten allen dat de Britse minister John Silkin, die bij hoog en bij laag zweert bij beschermingsmaatregelen, fel gekant is tegen de industriële visserij.

Wij, dwaze buitenlanders, begrijpen dan ook de Britse logika niet als we vernemen, dat in Breasclete in Schotland een nieuwe vismeelfabriek opgezet werd, deels met Noorse participatie, maar toch met een inbreng van 15 miljoen BF door de Highlands and Islands Development Board, een officiële organisatie ter bevordering van de nijverheid.

Door dezelfde organisatie zullen er nu 2 nieuwe vismeelfabrieken gebouwd worden te Barra en Lewis, waarvoor reeds de officiële vergunning verleend werd. Deze bedrijven zullen een grote Amerikaanse participatie kennen en vooral bevoorrad worden door Deense vissersvaartuigen. Het is duidelijk dat de oprichting van deze vismeelfabrieken toch in gewoelge mate de positie van de Britse minister moeten ondermijnen waar hij het telkens heeft over de verwoestingen aangericht door de industriële visserij voor vismeel doeleinden, maar anderzijds toelaat, ofwel niet kan vermijden, dat duchtig aan de oprichting van vismeelfabrieken gewerkt wordt. Beide laatste vismeelfabrieken zullen samen 800 ton vis per dag kunnen verwerken. Wat de eigen Britse industriële visserij betreft, zijn het vooral de Schotten die hierin de hoofdrol spelen, in het bijzonder de seine-treilers.

Bepaalde Britse kringen zijn zich toch wel bewust van het ongeremde van het oprichten van vismeelfabrieken om terzelfdertijd, uit beschermingsmotieven, de visserij van de partnerlanden te weren. Ondervraagd door deze kringen, zegde een woordvoerder van de Highland and Islands Development Board, dat de bescherming van de visstand hun zaak niet is.

Het is dus slechts een Britse zaak zolang men met deze maatregelen de vissers uit de partnerlanden uit de Noordzee kan houden.

Zo de Britse regering hier niets aan doet, dan is dit het zoveelste staaltje van vals spelen. Het woord is nu aan de «John».

Ondertussen vernamen we, dat er toch heel wat protest is uitgegaan van de plaatselijke visserijkringen, die beweren dat de industriële visserij een nadelige invloed zal hebben op de bestaande visstand en stocks. De voorstanders van het project gewagen echter van een tewerkstelling van ongeveer 40 man per fabriek en dat deze fabrieken de welstand in de omgeving zullen opvoeren. Zelfde argumenten hebben we vroeger ook reeds bij herhaling gehoord om nu te moeten vaststellen, dat de industriële visserij slechts aan een beperkt aantal mensen en werkrachten ten goede komt, maar omgekeerd een crisis zonder voorgaande heeft geschapen in de visserij. De getroffen haringvloot is er een levendig bewijs van, samen met de haringverwerkende

industrie, rokerijen, handel, enz. Hoe zal de Britse minister John Silkin nog zijn verbodsmaatregel op het vissen van de Noorse pout in bepaalde gebieden van de Britse wateren in de Noordzee, kunnen verdedigen? De vangst op Noorse pout is een bij uitstek industriële visserij. Hoe rijmt men dit dan te saam met de oprichting van nieuwe vismeelfabrieken? Hoe kan de Britse minister nog gelovenswaardig klinken wanneer de regering niet tussenkomt om dit project niet tot uitvoering te laten komen? Hoe kan men nog voorstellen doen om financieel tussen te komen in de afbouw van de bestaande vismeelbedrijven, wanneer in Groot-Britannië zelf, ultra-moderne vismeelfabrieken gebouwd worden, die honderden tonnen vis op één enkele dag verwerken en dit, in bedrijven die zeker niet arbeidsintensief zijn, en slechts tussen 30 en 40 man te werk zullen stellen, waar de visserij van gans West-Europa daarvoor ten gronde gericht wordt?

Wij stellen de vraag, ook aan onze vertegenwoordigers in de Europese commissie.

(Vorige week bij plaatsgrek uitgesteid).

TWEE GROTE SEINE-TREILERS VOOR HULL

De Britse vissershaven Hull die zwaar getroffen werd in zijn diepzevisserij door het wegvallen, in het bijzonder van de IJlandvisserij en verder door een strenge kontingentering in de Barentssee en Noorse wateren, kreeg een maand terug de aankomst in zijn haven van de „St. Irene” de grootste Britse seine-treiler, namelijk 47 meter lang. Deze seiner werd ingezet in de makreelvisserij en zou het, volgens de eigenaars, de „Thos Hamling and Co” uit Hull, bijzonder goed doen. Dit vaartuig levert rechtstreeks op zee aan de Oostblok-factorieschepen. De „St. Irene” is een tweedehandse seiner, tamelijk recent en die in Noorwegen weggekocht werd. De 14-koppige Britse bemanning wordt nog bijgestaan door enkele Noorse bemanningsleden. Zelfde rederij zal begin 1979 een nog groter seiner inzetten, 68 meter lang, eveneens voor de makreelvisserij. Men is, voor het ogenblik nog bezig het vaartuig voor deze visserij uit te rusten op de Flekkefjord-werf, eveneens in Noorwegen.

Welke visserij na het makreelseizoen zal beoefend worden, werd voorlopig nog niet medegedeeld. Deze vaartuigen kunnen echter ook in de Noordzee ingezet worden op de normale treilerij. De „Thos Hamling and Co”-rederij schakelt dus over op de middenslagvisserij, hetgeen voor Hull toch betere perspectieven opent, alhoewel de makreelvisserij geen rechtstreeks nut oplevert voor Hull daar de gevangen vis rechtstreeks aan boord van de factorieschepen uit de Oostbloklanden overgeladen wordt.

MOETEN WE DE BIOLOGEN EN MARINE-EKSPERTEN BLINDFLINGS VOLGEN?

Men spreekt nogal dikwijl over beroepsmissvormingen waardoor de mensen alles in een bepaalde kleur zien of van uit een bepaalde enge visie problemen stellen en deze in functie hiervan wensen opgelost te zien. Het is duidelijk dat dit niet anders is voor de biologen en marine-eksperten. Wanneer deze beroepsmissvorming echter schadelijke gevolgen heeft voor een ganse categorie mensen, zoals de visserij, dan is het toch noodzakelijk, dat men zich hiervan afzet. Het is dan ook onaanvaardbaar dat men de cijfers van de te vangen kwota zo gemakkelijk aan het pes-simisme van de marine-biologen waaraan de beroepsmissvorming niet vreemd is, aanpast. De cijfers voor 1979 voor de te vangen kwota zijn hier een duidelijk bewijs van.

Zo werd, in vergelijking met de vangsten van 1978, voor 1979 voor de meeste te vangen soorten een gevoelige vermindering door de wetenschapsmensen vooruit gezet. Aldus zou het totaal kabeljauwkwotum met bijna 30 pct verminderd worden voor wat de gemeenschapswateren betreft. Voor de schelvis zou dit tot 20 pct belopen, voor de koolvis 15 pct, voor de makreel 5 pct en voor de wijting zelfs tot 50 pct! Niettegenstaande aangeboond werd, dat de tong en de platvis bemoedigende tekenen van aangroei vertonen, werden de kwota hiervoor slechts in geringe mate verhoogd. Het is duidelijk dat de eerste bekommernis van de marine-biologen de groei van de stocks is en hieraan maken ze alles ondergeschikt. Van uit hun enge visie, houden ze derhalve geen rekening met heel wat andere aspecten van de visserij, namelijk de

economische en sociale belangen. Alles in functie van één enkele faktor te wensen oplossen, is echter verkeerd en is gelijk te stellen met een voorbijgestreefde beroepsmissvorming. Ook de andere factoren en belangen dienen door de marine-biologen onder oog genomen. Dit wil natuurlijk niet zeggen, dat er geen werk mag gemaakt worden van de aangroei van bepaalde visstocks, maar die aangroei mag gerust over enkele jaartjes meer verspreid worden. Aldus geeft men de visserij de kans en de tijd voor aanpassingen. Het is niet de eerste maal, dat we voor dergelijke visie opkomen die het voordeel heeft dat men, zowel met de desiderata van de marine-biologen, als met de belangen van de visserij rekening houdt. Waar we de biologen onvoorwaardelijk zouden kunnen volgen is dat het streven naar de afschaffing van een industriële visserij voor vismeel doeleinden, zelfs op soorten die niet bestemd of geschikt zijn voor menselijk verbruik. Er werd inderdaad ten overvloede bewezen, dat er tussen beide soorten een bepaalde afhankelijkheid bestaat. Veel van de vis die niet bestemd is voor verbruik, wordt echter door de andere soort als voedsel gebruikt. Het plankton, dat uit mikroskopische plantjes en diertjes bestaat, is ook niet geschikt voor menselijk verbruik. Moest men het echter vernietigen of laten vernietigen, dan zou dit een kettingreactie te weeg brengen waaronder de vis bestemd voor menselijk verbruik ten overvloede zou onder lijden. Niettegenstaande dit een waarheid is als een koe, zien we ons toch verplicht hierop bij herhaling te wijzen.

E.E.G.-ONDERHANDELINGEN MET NOORWEGEN

Niettegenstaande het tot geen overeenkomst kwam te Brussel over een intern visserijreglement voor de EEG, werden de onderhandelingen voor een akkoord met Noorwegen toch voortgezet. Deze waren vroeger reeds te Oslo ingezet, maar men kwam moeilijk tot een overeenkomst. Toen vroeg Noorwegen een aanzienlijk contingent Groenlandgarnaal met als tegenprestatie de toekenning van een contingent kabeljauw boven de 62°. Gezien echter de noden van de Groenlandvisseren eveneens groter waren dan vorige jaren kon de Noren slechts 5 duizend ton aangeboden worden hetgeen ongeveer de helft is van 1978. Omgekeerd hebben de Noren dan de vijs op de toekenning van een kwotum kabeljauw voor de EEG wat toegedraaid en slechts 27 duizend ton aangeboden tegenover 50 duizend ton voor het praktisch verlopen jaar. Dit kwotum is van bijzonder belang voor de Briten en deze zitten dan ook terecht in een sukkelstraatje met deze aanzienlijke vermindering. Nochtans dient gezegd dat Noorwegen zelf het algemeen kwota voor 1979 lager gezet heeft dus ook voor de

eigen visserij en wel van 850 duizend ton naar 600 duizend ton. De EEG vroeg, in evenredigheid met deze vermindering om 40 duizend ton en is nu zelfs reeds teruggekomen tot 32 duizend ton. Voor deze 5 duizend ton meer dan Noorwegen bereid gevonden werd toe te kennen, zou men aan de Noren meer rode poot en heilbot toezeggen, eveneens op de Groenlandse kust. Anderzijds stelt Noorwegen ook belang in de makreel langs de Schotse en Engelse kust en eveneens in leng en blauwe wijting. Hier ligt dan terug een onderhandelingspositie voor de EEG want Brussel is anderzijds niet bereid in te gaan op het Noors verzoek om een contingent voor 40 duizend ton Noordzeekabeljauw, waar de EEG ook maar iets meer dan 26 duizend ton wenst, toe te staan. Er is dus ruimte voor discussie en voor «geven en nemen» tussen beide partners, Noorwegen langs de ene kant en de EEG langs de andere kant. Op het ogenblik van het verschijnen van dit artikel zal men te Brussel misschien reeds tot een akkoord gekomen zijn.

BERICHT AAN DE REDERS VAN HEIST EN ZEEBRUGGE

De Dienst van Bruggen en Wegen is zinnens binnenkort over te gaan tot het niveleren en verharderen met steenslag van het terrein voorbehouden aan vissersmaterieel gelegen ten oosten van het werkhuis Bocher, inrit langs de Zeedijk (Grave Jansdijk).

Om ruimte te hebben om de werken uit te voeren zouden alle niet meer bruikbare en versleten visboel die daar al jaren ter plaatse ligt moeten verwijderd worden. De eigenaar van deze oude visboel zouden tot 1 januari 1979 de kans krijgen dit te verwijderen. Na die datum zullen wij die visboel aanzien als waardeloos.

De nog gebruikte visboel als visdeuren, bokken en korrestokken, enz., mogen ter plaatse blijven liggen, maar moeten eveneens tegen 1 januari 1979 voorzien zijn van het nummer van het vaartuig dat nog in de vaart is.

Zodoende kan er ordelijk gewerkt worden en kan er ook de coerante visboel ordelijk gestapeld worden.

Voor nadere inlichtingen kunt u ook nog terecht bij onze Hoofdwachter van de Dienst op het nummer 51.39.50.

(Het Bestuur van Bruggen en Wegen)

KONTROLEMAATREGELLEN OP DE AKTIVITEIT VAN VISSERSVAARTUIGEN

Door de Commissie werd op 15 november bij de Raad van Ministers een gewijzigd voorstel voor een verordening houdende bepaalde maatregelen voor controle op de activiteit van vissersvaartuigen uit de lidstaten ingediend.

Art. 7 komt nu als volgt te luiden:

1. Na iedere reis verstrekt de kapitein van elk vissersvaartuig dat de vlag van een Lid-Staat voert, bij de aanvoer van de vangst, aan de autoriteiten van de Lid-Staat waarvan hij de aanvoerplaatsen gebruikt, een verklaring voor de juistheid waarvan hij verantwoordelijk is, en waarin hij voor iedere soort waarvoor quota gelden de aangevoerde hoeveelheden en de vangsten sinds zijn vorige verklaring vermeldt, onder opgave van de datum van de vangsten, alsmede van de plaats van die vangsten, bepaald overeenkomstig bijlage I. Wanneer vangsten verricht zijn in gebieden die niet in bijlage I zijn genoemd, moet de plaats van die vangsten worden aangegeven met verwijzing naar de kleinste beheersseenheid waarvoor een quotum is vastgesteld. De Lid-Staten treffen alle dienstige maatregelen om de juistheid van deze verklaring na te gaan en vergelijken deze met name met de overeenkomstig artikel 3 bijgehouden registers.

2. Wanneer de gevangen hoeveelheden meer dan vijftien dagen na de vangst worden aangevoerd, moeten de in lid 1 bedoelde gegevens uiterlijk vijftien dagen na de vangst aan de bevoegde autoriteiten worden medegedeeld.

Artikel 8 komt als volgt te luiden:

Onverminderd het bepaalde in artikel 7, wordt door de kapitein van een vissersvaartuig, bij aankomst in een haven op het grondgebied van de Gemeenschap en in ieder geval binnen de vijftien dagen na de vangst, aan de Lid-Staat waarvan zijn vaartuig de vlag voert, in voorkomend geval mededeling gedaan van de hoeveelheden van soorten waarvoor quota gelden, die met het oog op aanvoer buiten het grondgebied van de Gemeenschap, zijn overgeladen op andere vaartuigen die de vlag van een Lid-Staat voeren, van de hoeveelheden van deze soorten die, ongeacht de plaats van aanvoer, zijn overgeladen op vaartuigen die niet de vlag van een Lid-Staat voeren en van de vangsten van deze soor-

ten die rechtstreeks buiten het grondgebied van de Gemeenschap zijn aangevoerd.

Artikel 9, lid 2 komt als volgt te luiden:

2. Voor de vijftiende van elke maand deelt iedere Lid-Staat, de Commissie mede welke hoeveelheden van de soorten waarvoor quota gelden in de voorafgaande maand in de officiële aanvoerplaatsen zijn aangevoerd en welke hoeveelheden van die soorten naar schatting, in dezelfde periode zijn aangevoerd in plaatsen die niet vermeld zijn op de lijst van officiële aanvoerplaatsen; tevens deelt elke Lid-Staat de Commissie de op grond van artikel 8 ontvangen gegevens mede. Indien voor bepaalde soorten of bestanden een versneld vangstmelding noodzakelijk is, kan een desbetreffend tijdschema vastgesteld worden volgens de procedure van artikel 14 van Verordening (EEG) nr .../78

In de mededelingen aan de Commissie worden de datum en de plaats van de vangsten, zoals bedoeld in artikel 7, alsmede de nationaliteit van de betrokken vissersvaartuigen vermeld.

Lid 3 wordt gelezen:
3. De Commissie brengt de andere Lid-Staten regelmatig op de hoogte van de door de Lid-Staten ontvangen mededelingen.

Artikel 11:
Lid 1 en lid 2 van dit artikel komen als volgt te luiden:

1. Alle vangsten die door vaartuigen die de vlag van een Lid-Staat voeren, worden gehaald uit een bestand of groep bestanden waarvoor quota gelden, worden, ongeacht de plaats van aanvoer, afgeboekt op het aan die Lid-Staat voor het betrokken bestand of de betrokken groep bestanden toegewezen quotum.

2. Iedere Lid-Staat bepaalt vanaf welke datum het voor die Lid-Staat geldende vangstquotum voor een bestand of groep bestanden wordt geacht door de vissersvaartuigen die de vlag van die Lid-Staat voeren, te zijn opgebruikt en vaardigt voor die vissersvaartuigen met ingang van die datum een voorlopig verbod uit tot het vissen of aan boord houden en aanvoeren van vis uit dat bestand of die groep bestanden. De betrokken maatregel wordt onverwijld aan de Commissie medegedeeld.

OVERLAST VISSLOSSERS ONDRAGELIJK VOOR FLEETWOOD-REDERIJEN

In Fleetwood dreigt een uittocht van de vissersvloot. De redersorganisatie van Fleetwood is verantwoordelijk voor het bestaan van een 100 man sterke vislossersploeg en moet deze lossers betalen ook al is er geen voldoende werk voor hen. Eén uit vroegere dagen gesloten overeenkomst legt de redersorganisatie de lasten op voor de 100-man sterke lossersbond die betaald dienen te worden ook al is er geen, of niet-voldoende werk. Met het uitvallen van heel wat vissersvaartuigen, is het aan het werk houden van een honderdtal vislossers soms voor het lossen van een paar vaartuigen per dag, onhoudbaar geworden. De voorzitter van de redersorganisatie en eigenaar van de grootste vissersrederij van Fleetwood, de heer Alan Marr, zegt dat het eenvoudig niet meer kan zoveel man te betalen voor zo weinig inkomsten. De nationale syndikale reglementering voorziet dat de grote treilers en deze die veel vis aan boord hebben, door dokkers dienen gelost te worden in plaats van door de vislossersbond van de vissersrederijen. Aan dit heilig reglement mag niet geraakt worden en daarmee kan de federatie van vissers-reders het stellen. Het syndikaat van de dokkers wil hiervan geen verandering in het reglement horen spreken. Daarom ook hebben de vissers-reders zich tot de regering gewend om tussenkomst in één voor hen onhoudbare situatie. Het is sinds 1907 dat de redersfederatie van vissersvaartuigen samenwerkt met de vislossersbond en voorzitter Alan Marr zegt dat zij zeker deze verbondenheid niet wensen op te geven, maar dat er geen uitkomst meer aan is. De vissersvaartuigen kunnen het immer oplopende deficit van de lossersbond niet meer dragen en dreigen daarom Fleetwood te verlaten. In Fleetwood zelf zijn de reders-vissers aan het bestaand reglement gebonden en kunnen er niet onderuit. Dan maar, in uiterste nood Fleetwood de rug toekeren, hetgeen het dan weer zo veel

moeilijker maakt voor de overblijvende rederijen. De dokkers zelf wensen geen afstand te doen van het lossen van de grote treilers en van die vissersvaartuigen, die een bepaalde hoeveelheid vis aan boord hebben. De syndikale verantwoordelijke van de Transportarbeidersbond, zegt dat lossen een voorrecht is van de dokkers. Ook de groothandel zit met het probleem verveeld en zal al doen wat mogelijk is om de vissersvaartuigen en het lossen te Fleetwood te behouden. Men tracht hiervoor beroep te doen op vaartuigen uit vreemde havens en zelfs van vreemde nationaliteit. Inderdaad indien door de onverzoenlijke houding van de Transportarbeidersbond en door het strenge reglement dat geen vislossers mogen geweigerd of afgedankt worden. De federatie van vissers-reders de zaak niet meer kan bijhouden, dan wordt het een ramp voor Fleetwood met het verloren gaan in de visserij en visverwerkende nijverheid van minstens 5.000 djobs. Dit alles omdat het transportsyndikaat geen afstand wenst te doen van een wettelijk voorrecht dat het lossen van de grotere schepen, zaak is van de dokkers. Met andere woorden voor het instand houden van zo wat 30 tot 40 man gebezigde dokkers, riskeert Fleetwood enkele duizenden djobs te verliezen. Inderdaad ook een woordvoerder van de grootste rederij uit Fleetwood, de rederij Marr & Son heeft reeds bedreigd zijn zaak te Fleetwood te sluiten. Zoals we elders ook reeds vastgesteld hebben en ook bij ons, is de sekteaire anti-ekonomische houding van de matchswellustelingen van de syndikaten, in vele takken van de bedrijvigheid, oorzaak van het teloorgaan van heel wat, moeizaam opgebouwde industrieën. Het is tijd dat de getroffen werkgevers er ook wat aan doen en zich eveneens gaan verenigen om macht tegen macht te zetten. Zaken zoals deze van Fleetwood hun beloop laten gaan, is nu toch wel al te ergerlijk.

NOG EEN FRANS VISSERSVAARTUIG MET BEMANNING VERGAAN

De zware storm die verleden week op zee gewoed heeft, is ook verantwoordelijk voor het vergaan van een treiler uit Lorient, de «Alcyon». Dit gebeurde verleden week woensdag terwijl donderdag reeds wrakstukken en de ledige beschadigde vlotten van de treiler teruggevonden werden, zodanig dat men alle hoop om nog levenden terug te vinden, opgegeven heeft. Het gaat hier om tien bemanningsleden. Gezien de reddingsvlotten ledig teruggevonden werden, veronderstelt men dat alles zeer vlug is gegaan en de treiler waarschijnlijk door een zware zee is gekapseisd, zodat men nooit

de tijd heeft gevonden om reddingsvlotten uit te zetten. Tien bemanningsleden in één enkel ongeval is veel en de ontredering en rouw te Lorient is dan ook algemeen. Deze zware ongevallen bevestigen nogmaals het gevaarlijke van de vissersstiel, zodat de statistieken over de ongevallen en doden die aantonen dat deze tweemaal zo hoog liggen in de visserij als bv. in de koolmijnen, er niet om liegen. Het is alleen maar wanneer men om bepaalde sociale voorzieningen voor de visserij vraagt, dat men deze statistieken plots vergeten is of ze niet meer bij de hand heeft en de reders zelf er mees moeten voor instaan.

GROEIENDE OPPOSITIE NABIJ CHERBOURG TEGEN TRANSPORT NUCLEAIRE STOFFEN

Als gevolg van de kontrakten ondertekend door een verwerkings-industrie te «La Hague» bij Cherbourg, met Japan, West-Duitsland, Zweden en België, voor het opnemen van nucleaire energie-uitstralende afvalstoffen, werd een plaatselijk aktiekomité opgericht die protestakties zal inrichten.

Het gaat hier om de zogezegde milieu-vriendelijke groepen zoals de anti-nucleaire gevechtsgroep, het Komité tegen de automatische pollutie, die Vrienden van de Aarde, de Landelijke Beweging enz. die zich samen verenigd hebben en desnoods tot spektakulaire akties zullen overgaan. In de onmiddellijke nabijheid van de fabriek hebben zij zelfs een permanente tentoonstelling ingericht. De landingsplaats voor het lossen en vervoeren van het nucleair afvalmateriaal is echter volledig afgemaakt en zelfs bewaakt.

Er bestaat reeds een transport over zee voor het vervoer van nucleaire afvalstoffen tussen Japan en verscheidene Europese landen, waaronder vooral Engeland, waar in Windscale verscheidene centra liggen voor de behandeling van deze stoffen. Windscale en nu vooral La Hague zullen weldra het monopolie van deze verwerking bekomen. Voor het vervoer per schip van deze stoffen gebruikt men speciaal ingerichte schepen die, binnemini opgedeeld zijn in speciale loden kompartimenten en containers die de vrije uitstraling beletten. Op de scheepswerven van Aberdeen werd deze zomer het derde zeeschip omgebouwd voor dit transport, namelijk de Pacific Fisher, een cargo van slechts 100 meter lang, 15 meter breed en 6 m. diepgang. Dit schip zal jaarlijks 3 vaarten heen en terug tussen Japan en Europa maken. De tarra van het schip is enorm door de zwaarte van de 36 loden containers die de afval moeten opnemen. Deze containers zijn dan nog onderling gescheiden door waterkanalen. Het gewicht van de vervoerde afvalstoffen is dan ook slechts klein ten overstaan van de grootte van het vaartuig. Aldus zou de «Pacific-Fisher» niet eens 100 ton aan boord genomen hebben te Japan, en bestemd voor Windscale en La Hague. Ondertussen is men te La Hague bij Cherbourg naarstig bezig een nieuwe eenheid aan de fabriek toe te voegen voor het vervoeren van het plutonium UP3. De Pacific-Fisher is op 1 november uit Japan vertrokken om langs het kanaal van Panama eerst Windscale in Engeland aan te doen en vervolgens rond 20 december La Hague. De opposanten van de verwerkingsfabriek en van de aanvoer van deze nucleaire afvalstoffen zullen de aankomst van dit vaartuig aangrijpen om protestmanifestaties te organiseren. Ook wij zouden zeker niet graag met dergelijke fabriek in onze onmiddellijke omgeving opgescheept zitten, maar we menen dat het toch nog beter is de energie uitstralende afvalstoffen te verwerken en het produkt hieronder in controle te houden, dan deze materialen hier of daar te dumpen, hetzij in de oceanen, hetzij in de schachten van uitgediende zout- en koolmijnen. Als we ergens niet wensen te blijven ter plaatse trappelen in het bemeeste-

ren en beheren van de wereld-energieën en geen afstand wenten te doen van onze vooruitgang, dan moet men de ongemakken die hiermede gepaard gaan, kunnen aanvaarden. We menen echter dat er nog verlaten gebieden genoeg zijn, waar men desnoods speciale havenakkommodaties zou kunnen bouwen voor dergelijke projecten. Nu gebeurt dit altijd in de nabijheid van grote havens en van bewoonde gebieden.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

KRIEIK IN FRANKRIJK OVER ONVOLDOEND REDDINGSMATERIAAL AAN BOORD

De dertien doden door verdrinking in het eerste half jaar 1978 in de visserij in de baai van St. Brieuc alleen reeds, hebben in Frankrijk terug het probleem van de veiligheid van de bemanning aan boord van de vissersvaartuigen van min dan 12 meter gesteld. Het is inderdaad zo dat aan boord van deze kustvaartuigen de aanwezigheid van een automatisch opblaasbaar vlot niet verplicht is. Wel zijn verplicht, lijfboeien en in bepaalde gevallen een vlotter waar, aan men zich in het water kan vastklampen. Nu is het zo, dat onlangs drie opvarenden van een klein vissersvaartuig na het vergaan van dit vaartuig, drijvende op zee gevonden zijn, maar dood van de koude.

In Frankrijk deelt men de vaartuigen, wat betreft het verplicht houden van reddingsmateriaal aan boord, niet alleen in, volgens de lengte van het vaartuig, maar ook volgens de afstand van de thuishaven en uit de kust waar deze vissen gaan.

De vaartuigen van min dan 20 meter die tot 20 mijlen uit de kust gaan vissen en tot 100 mijl verwijderd uit de thuishaven, moeten slechts lijfgordels, een boei en een vlotter aan boord hebben waaraan men zich kan vastklampen. Sommige van deze vaartuigen hebben wel een automatisch opblaasbaar vlot aan boord, maar dit is slechts een kleine minderheid. Er gaan nu stemmen op om het hou-

BRITSE ARGUMENTATIE VOOR RECHTVAARDIGING VAN HET VANGSTVERBOD OP NOORSE POUT

Zoals men weet, heeft Groot-Brittannië nationale maatregelen in zijn wateren uitgevaardigd onder meer op een vangstverbod op de Noorse pout. Gezien de klachten van, vooral Denemarken in verband met deze eenzijdige, maar nochtans niet diskriminerende maatregelen, vermits ook de Britten geen pout in een bepaald gebied mogen vangen, werd Groot-Brittannië uitgenodigd zijn argumenten ter verrechtvaardiging aan Brussel over te maken waarna de Commissie een verslag aan het Hof van Justitie te Luksemburg zal overmaken over kwestieuze zaak.

In feite moet Groot-Brittannië antwoorden op de vier maatregelen door haar genomen, namelijk ook voor het opvoeren van netmaaswijdten op de vangst van kreeftjes, het haringverbod ter hoogte van het eiland Man en de Schotse kust, en waarvoor in het bijzonder de Hollanders gebeten zijn.

Groot-Brittannië heeft nu haar argumentatie bekend gemaakt met betrekking tot het uitgevaardigd verbod op de vangst van Noorse pout. Dit niet zoveel om de Noorse

pout zelf, maar wel voor de wijze waarop deze pout gevangen wordt. Inderdaad is de bijvangst van andere vissoorten, vooral van schelvis, zo belangrijk, dat Groot-Brittannië hierin wenst tussen te komen. Het voorstel uitgaande van Brussel zelf, door het vangstverbod tot een kleiner gebied terug te brengen en de bijvangst tot 10 pct te beperken evenals de vangst van schelvis en wijting, is voor de Britten totaal onvoldoende. Volgens onderzoeken door Britse biologen en experts zou het praktisch vast staan, dat de poutvisserij belet dat minstens 100 duizend ton schelvis en wijting tot volwassenheid komt. Groot-Brittannië verwijt dan ook aan de commissie te Brussel, dat zij geen voldoende onderscheid maken tussen industriële visserij en visserij voor menselijk verbruik telkens wanneer één van hun partners betrokken wordt. Daarom ook, aldus de Britten, waren zij verplicht tot het uitvaardigen van de poutmaatregelen die wel kadert in het mogen nemen van nationale beschermingsmaatregelen wanneer de EEG hierin te kort komt, en zolang er geen EEG-visserij-overeenkomst in voege is. Op de andere eenzijdig genomen maatregelen, werd nog niet geantwoord omdat zij van minder belang zijn voor de visserij van de «Acht», althoewel Frankrijk bijzonder zwaar tilt aan het opvoeren van de netmaaswijdte tot 70 mm op de vangst van kreeftjes en in Nederland ook deling was ontstaan na het vangstverbod op de haring.

6 BRITSE VISSERS VAN DOOD GERED!

De 32-meter lange treiler «Fairway» uit Brixham kwam ter hoogte van Bear Head in moeilijkheden in het gebied van Devon door een zware storm. Het vaartuig vroeg hulp aan Torbay die de reddingsboot uitzond. Aan boord van het praktisch stuurloos geworden schip had men het anker uitgezet, maar het vaartuig was reeds 4 mijl door zijn anker gegaan in de richting van de kustrotsen, toen de reddingsboot ter plaatse kwam. Het eigen reddingsvlot was weggeslagen en de bemanning had alleen nog de beschikking van lijfboeien. In de zware zee manoeuvreeerde de reddingsboot dicht langs de in nood verkerende treiler en modigde de vissers uit over boord te springen. Ondertussen was de ankerketting gebroken en het vaartuig werd gevaarlijk snel naar de rotsen geduwd. Toen de reddingsboot op nieuw dicht onder het schip kwam, sprongen 5 man over boord in zee, die allen aan boord van het reddingsvaartuig konden gehesen worden. Voor een 6de visser die het niet onmiddellijk waarde, moest men opnieuw dicht onder de treiler manoeuvreren. Ook de zesde man kon veilig aan boord gehaald worden. Kort nadien sloeg de «Fairway» op de rotsen een halve mijl Oost van Culver Hole Point. Het vaartuig was 20 jaar oud en werd gevoerd door de mede-eigenaar.

INVOER VAN VIS

Bij Ministerieel Besluit van 1 augustus 1978 werden de kantoren en hulpkantoren van de douanen aangeduid langs waar de invoer van vis toegelaten is.

Voor invoer uit zee zijn dit : Antwerpen, Gent, Zelzatehaven, Oostende, Brugge, Zeebrugge, Nieuwpoort, Brussel Entrepot.

Voor invoer door de lucht : Brussel Zaventem; Deurne luchthaven; Antwerpen; Gosselies; Charleroi; Oostende; Liège; Bierst

Voor invoer per spoor of langs de weg : Antwerpen; Herentals (Britse legerbasis); Brugge; Oostende; Zeebrugge; Nieuwpoort; Brussel Entrepot; Brussel Zuidstation; Liège; Verviers; Tournai; Mons; Arlon; Charleroi; Gent; Mechelen Kortrijk; Namen; Sint Nikolaas; Dendermonde; Aalst; Mouscron; Ath; Genk; Leuven; Nivelles; Tienen; Gosselies; Charleroi; Roeselare; Ronse; Montzen; Plombières en de grenskantoren.

Voor Oostende zijn volgende controlelerenartsen aangeduid :

Titularis : Dr Louwagie uit Blankenberge.

Plaatsvervangers : Dr Casier uit Koekelare; Dr Demyttenaere uit Alveringem; Dr Deylgat uit Drouges; Dr Schaltin uit Oostende; Dr Dryepondt uit Oostende; Dr Hoste uit Brugge; Dr Lootens uit Blankenberge; Dr Rommelaere uit Oostende; Dr Sippelaere uit Oudenburg; Dr Follébout uit Jabbeke; Dr Maréchal uit Brugge; Dr Audenaerde uit Moerkerke-Damme; Dr Markey uit Nieuwpoort; Dr. Castelein uit Oostende

Telkens voor invoer uit zee, door de lucht, per spoor of langs de weg.

EEUWFEEST IJMUIDER VUURTORENS

Begin volgend jaar, meer bepaald in februari, is het een eeuw geleden dat de twee vuurtorens in de havenmond van IJmuiden in werking gesteld werden. Te d'zer gelegenheid zal er van 17 tot 23 februari 'n tentoonstelling ggehouden worden in de grote vuurtoren. Er zal 'n historiek gegeven worden over de IJmuidense vuurtorens met fotomateriaal. Verder zal eveneens de werking van de diensten van het rijksloodswezen met foto's aan de bezoekers duidelijk gemaakt worden, met daarbij modellen van het materiaal dat men in de eeuwen heen gebruikte ver vóór het ontstaan van de IJmuiderse vuurtorens. Ook de torens zullen mogen beklommen worden door de bezoekers die dan van dichtbij de grote lampen zullen kunnen bezichtigen en tevens kunnen genieten van een prachtig panorama over zee en land. Ook de scholen zullen de torens komen bezoeken. Het publiek zelf zal dit moeten doen in het week-end vanaf zaterdag 17 februari, terwijl de officiële opening een dag vroeger gebeurt. Al met al, moeten we toch zeggen dat de Nederlanders tradities in ere houden, hetgeen we niet altijd bij ons kunnen zeggen. In de grote vuurtoren, een gietijzeren bouwwerk, werd de lamp voor het eerst aangestoken op 19 febr. 1879. Onze Belgische vissers kennen die vuurtorens op een prik.

Het vislossen te Oostende op nieuwe banen

Het is onze reders bekend, dat de stad Oostende alle vislossen in de vismijn nog slechts langs één firma zal toelaten, nadat de zaak van prijzen en lonen met de Rederscentrale overeengekomen is.

Door de firma Van Waes met wie deze instanties overeengekomen zijn, werd thans aan de reders hiernavolgende omzendbrief gezonden, waardoor elke reder zal weten waaraan zich te houden.

Deze omzendbrief luidt :

Zoals U reeds vernomen hebt wordt vanaf 1-1-1979 het sorteren en wegen van alle vissoorten toevertrouwd enkel aan de Vislossersbond „G. Van Waes” die daarvoor een kontrakt met de Stad Oostende heeft aangegaan. De vooropgestelde prijs daarvoor zal 3,03 % op de bruto besomming van het schip bedragen.

Het kuisen van het visruim en het wassen van de visruimplanken is daar niet inbegrepen en zou dan volgens overeenkomst zijn :

800 fr. voor vangsten tot 300 bennen en
1.000 fr. voor vangsten boven de 300 bennen

Wanneer de reder bijkomende lossers nodig heeft buiten zijn eigen personeel, voor het scheppen, slingeren, winch, tafel of invoeren zou hij dit tijdig moeten laten weten aan de lossersbaas die deze mannen voor hem zou aanwerven, inschrijven, tewerkstellen en betalen. De reder zou daarvoor het volgende aangerekend worden door de lossersbaas : het brutoloon van voornoemde lossers plus 70 % kosten, ingedeeld in 60 % vaste kosten en 10 % aanwervingskosten. Voor die 60 % vaste kosten zou de lossersbaas volgende bijdragen betalen en waarborgen verzekeren : de rechtstreekse RMZ bijdrage, de vakantiebijdrage, het bijkomend verlofgeld, wettelijke betaalde feestdagen, verzekeren met een gewaarborgde loonsvergoeding voor het werk en de arbeidsweg alsook alle geneeskundige zorgen, bijdrage sluiting ondernemingen, bijdrage arbeidsgeneeskundige dienst IKMO, werkkledij verschaffen die de wet voorschrijft en alle administratie en boekhoudingskosten eraan verbonden.

De overige 10 % zijn dan aanwervingskosten die dienen om de kosten te dekken die bij de aanwerving gepaard gaan zoals kosten aanstellen ploegbaas, telefoon en vervoerkosten. Wij hopen dat wij U bij deze uiteenzetting ten dienste zijn geweest om alle misverstanden uit de weg te ruimen. Wij staan volledig ter Uwer beschikking om indien nodig alle verdere uitleg te verstrekken en hopen dan ook op medewerking om alles zo vlot mogelijk te laten verlopen.

Van Waes Willy

Zaakvoerders,

Baert André

Totdaar deze mededeling, welke aan duidelijkheid niets te wensen overlaat.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een erg bescheiden aanvoer, als naar gewoonte overigens. Twee kleine IJslandse vangsten op de maandagmarkt gaven zowat 1400 bennen vis. Meest rode zeebaars en leng. Verder ook oolvis, gul en zeer weinig heilbot, Schotse schol en schelvis. Een behoorlijke prijs voor rode zeebaars die varieerde tussen 40 en 47 F het kg. Blauwe leng kreeg van 27 tot 30 F volgens de soort en de kwaliteit. Schelvis

was te schaars om een normale prijs te kunnen noteren. Heilbot was nog duurder dan anders en liep op tot 237 F het kg. Ook die soort is kennelijk zeer gewild op fijne menu's. Een andere vissoort die zeer schaars en heel erg duur was, heet tarbot. De grote soort kreeg tot 400 F het kg, de soort van iets meer dan 3 kg kreeg dinsdag nog tot 300 F. Alleen de kleinste soorten doen het minder goed. De tongen werden ook behoorlijk wat duurder verkocht dan verleden week. Alleen de kleine en de heel kleine soort bleven onder de 200 F. Lansen en grote en driekwartsortering noteerden van 250 naar 265 F, bloktong kreeg rond de 240 en voor-kleine nog tot 204 F. Kleine tong kreeg tussen 129 en 148 F en slijs gingen weg aan 130 F het kg. Roggen zijn ook erg duur geweest, grote rog tot bij de 70 F. Rode poor was erg schaars en kreeg plots weer tot 50 F. Ook kongeraal is zeer gevraagd en haalde boven de 50 F. Kabeljauw en gul kregen wisselende prijzen met kabeljauw eerst stijgende tot 67 F, daarna terugvallend tot 44 F het kg. De gulprijs lag maandag het hoogst en bereikte toen een stop van 55 F. Dinsdag werd tussen 24 en 38 F het kg gegeven. Witting werd maandag eveneens veel duurder verkocht. Toen kreeg grote sortering tot 35 F, dinsdag was dat nog maar 27 F het kg. Kleine sortering kreeg tussen 16 en 20 F volgens de kwaliteit. Voor garnaal lag de prijs tussen 120 en 139 F het kg wat minder is dan andere jaren in deze periode.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 22 DECEMBER 1978

IJSLAND: O 334: 670 b waarvan 130 bennen 220 leng 160 kools. 60 b kab en gul 30 sv. en totten varia.
WEST: O 306: 250 b met 170 gul 15 rog 15 witting. 15 grondvis, 35 varia.

DINSDAG 26 DECEMBER 1978

IJSLAND: O 202: 900 b, waarvan 400 bennen, 250 leng. 150 kab-gul. 80 kools, 20 wit
O 236: 650 ben waarvan 100 kools, 200 bennen, 250 leng. 75 kab en gul, 25 varia.
KANAAL: Z 62
NOORD: Z 583
WEST: O 141, N 708, N.706, O.309, O.123, O.279, N.3, O.369, O.275, O.114, N.736, N.44, Z.209, Z.509, N.719, O.37.

WOENSDAG 27 DECEMBER 1978

WEST: O 135, O 35 Z 34, Z 72.

OOSTENDE DOVER FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 24-12-1978 tot 30-12-1979.

Overvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

Dagelijks te 7.35 (x) 10.05 (x) en 14.40 (x).

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

Dagelijks te 5.15 (x)
Op 26, 27, 28 en 29 december 1978 afvaarten te 17.15 20.15 23.15.
Op 28, 29 en 30 december 1978 bijkomende afvaart te 14.15.
Op 30 december 1978 bijkomende afvaart te 20.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

Dagelijks te 1.30 (x)
Op 24, 27, 28, 29 en 30 december 1978 bijkomende afvaart te 5.10.
Op 27, 28, 29 en 30 december 1978 afvaart te 6.40.

Afvaarten uit Dover Western Docks:

Dagelijks te 11.40 (x) 15.45 (x) 19.10 (x)

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

Dagelijks te 9.20 (x)
Op 27, 28, 29 en 30 december 1978 bijkomende afvaarten te 0.20 3.20.
Op 24 december 1978 bijkomende afvaart te 0.20.
Op 28, 29 en 30 december 1978 bijkomende afvaart te 18.20.
Op 26, 27, 28 en 29 december 1978 bijkomende afvaart te 21.20.

Afvaarten uit Folkestone:

Dagelijks te 07.00 (xx)
Op 26, 27, 28, 29 en 30 december 1978 bijkomende afvaart te 22.45.
Op 27, 28, 29 en 30 december 1978 bijkomende afvaart te 00.10. (x) behalve op 25 december 1978. (xx) behalve op 25 en 26 december 1978.

OOSTENDE

VRIJDAG 15 DECEMBER 1979

WEST
O.306 6 15 — 256.400
O.82 14 130 2680 742.773
O.35 6 50 — 75.867

MAANDAG 18 DECEMBER 1979

IJSLAND
O.216 21 535 — 977.045
O.317 18 880 — 1.662.084
WEST
O.83 9 120 1540 498.850
Z.34 5 15 380 103.117
Z.502 6 20 300 104.026
O.518 9 75 900 307.214
Z.38 14 320 — 464.917
O.66 10 265 — 436.010
N.709 11 430 — 855.314
O.229 5 25 — 42.780
WEST
O.148-491 2 55 — 98.500
O.225-455 2 75 — 131.320
O.104-737 1 33 — 76.450
O.116-142 1 34 — 61.640

DINSDAG 19 DECEMBER 1979

WEST
O.243 13 235 — 354.340
MONKEY BANK
O.274 14 235 — 378.109
KUST
O.116-142 1 25 — 43.290
O.225-455 1 40 — 66.270
O.23 1 16 — 18.470
O.192 1 18 — 21.920

WOENSDAG 20 DECEMBER 1979

WEST
Z.183 14 120 3150 808.174
O.118 12 240 — 328.039
KUST
O.127-303 2 193 — 248.840
O.104-737 1 25 — 35.580
O.148-491 1 40 — 54.270

VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN

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)

ZEEBRUGGE

kg ben. zee-
tong vis dag. Besom.

DONDERDAG DECEMBER 78

Z.462 W 8 1500 180 656.830
Z.526 W 1 1 200 10 125.460
O.313 W — 1000 100 448.790
B.5 — 700 — 455.480
1.686.560

VRIJDAG 15 DECEMBER 1979

Z.574 Ku 2 200 40 201.770
Z.424 Ku 2 300 30 232.800
Z.405 Ku 2 150 20 97.490
Z.307 Kr 10 400 85 448.050
Z.573 Kr 10 500 90 515.910
1.496.020

MAANDAG 18 DECEMBER 1979

Z.571 Ka 11 1600 120 524.910
Z.128 Kr — 250 90 455.640
Z.196 Ka 12 2000 550 1.521.902
Z.16 W — 4000 250 1.448.010

KUST (gul)
Z.468-601 256.890
Z.809 27.840
Z.536 46.950
Z.538-554 222.130
Z.184-447 219.800
Z.437-558 216.360
Z.430 74.950
Z.553 30.640
Z.474 44.940
Z.551 23.840
5.114.802

DINSDAG 19 DECEMBER 1978

Z.542 Kr 9 50 60 267.908
Z.321 W 12 1100 100 647.413
Z.596 N 10 100 180 710.570
Z.176 N 10 800 150 633.110
Z.27 W 7 1500 110 725.490
KUST (gul)
Z.403-501 119.194
Z.400-548 126.106
Z.471-472 155.750
Z.551 15.440
Z.201-560 21.180
3.422.161

WOENSDAG 20 DECEMBER 1979

Z.105Ka — 4500 250 1.468.403
Z.559 Kr — 350 90 477.635
Z.578 Ku — 100 25 216.506
Z.324 W — 800 60 400.510
Z.468-601 49.550
KUST (gul)
Z.809 22.150
Z.430 14.108
Z.437-558 102.370
Z.538-554 71.440
Z.474 17.030
2.749.756

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	18-12-1978		
Schelvis grote	48,—52,—		
Schelvis midden	35,—42,—		
Schelvis klein	21,60-31,—		
Kabeljauw	33,80-36,—		
Gul	24,—34,—		
Wijting	19,40-36,—		
Schaat	60,40-70,—		
Zeebaars	40,—47,40		
Leng	37,80-44,60		
Schartong	23,20-46,40		
Heilbot	178 -287		
Koolvis	21,—32,—		
Hondstong			
Zeevolf			
Staart			

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	18-12-1978	19-12-1978	20-12-1978
Lappen	261 -263		242 -246
Grote	262 -269		251 -255
3/4	259 -263		261 -266
Blok	233 -242		228 —
Voor-kleine	202 -210		191 -198
Kleine	129 -149		139 -153

Zeebrugge

	18-12-1978	19-12-1978	20-12-1978
Grote	261 -276	260 -263	255 -269
Blok	260 -279	248 -253	251 -259
Fruit	207 -220	205 -214	216 -238
Schone kleine	159 -170	170 -174	192 -200
Kleine	130 -137	144 -149	166 -168
Tout petit			
Slips			

Nieuwpoort

	18-12-1978	19-12-1978	20-12-1978
Tong I	250 —,—		245 —,—
Tong II	255 —,—		236 —,—
Tong III	260 —,—		238 —,—
Tong IV	165 —,—		180 —,—
Tong V	130 —,—		143 —,—
Kleine			

PLADIJS

Oostende

	18-12-1978	19-12-1978	20-12-1978
Grote	33,—38,40		30,60,—
Grote iek	32,—34,60		28,80,—
Kleine iek	30,40-33,—		28,60,—
Derde slag	29,—32,80		24,80-27,—
Platjes	22,—27,—	18,60-27,60	22,—28,—

Zeebrugge

	18-12-1978	19-12-1978	20-12-1978
I	20,—27,—	20,—24,—	20,—24,—
II	27,—29,—	24,—27,—	23,—26,—
III	22,—29,—	27,—28,—	25,—29,—
IV	18,—28,—	24,—26,—	20,—23,—
V			

Nieuwpoort

	18-12-1978	19-12-1978	20-12-1978
Moeien			
Grote pladijs	20,—24,—		22,—,—
Platjes	24,—42,—		26,—,—
Drielingen	21,—31,—		17,—,—

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

15-12	3		1.907.550			
18-12	12		5.800.627			
19-12	2		915.199			
20-12	4		1.503.563			
-	21		9.306.939			

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

15-12	2	7.036	211.920			
18-12	6	24.365	838.934			
20-12	5	7.809	290.067			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

16-12	1	149	16.470	108,—	117,—	
18-12	1	92	10.850	115,—	120,—	
20-12	1	53	6.307	119,—	119,—	

NIEUWPOORT

VRIJDAG 15 DECEMBER 1972

N.45	26.170
N.708	185.750

Twee stormweervangstjes of onderbroken reizen. Samen 7.000 kg vis, Kabeljauw en gullen van 2800 F tot 1700 F de benne. De grote wijting 1250 F. De kleine van 750 à 850 F de benne. Andere soorten, dit in kleine hoeveelheden werden «goed» verkocht.

MAANDAG 18 DECEMBER 1979

N.346	54.630
N.15	466.644
N.720	49.675
N.761	49.675
N.172	53.030
N.788	53.030
N.590	56.840
N.470	56.840
N.700	29.785
N.88	29.785

De maandagmarkt kreeg 24.365 kg vis te verwerken. De N.15 zorgde voor de rare vis, die gegeerd werd voor de komende feestdagen en tevens 1500 kg tongen, met 60 bennen platvis en 40 bennen gulsoorten. De andere vangsten waren van de gullevisseren.

De rare vis werd heel goed verkocht. De tongen kregen voor de drie grootste soorten van 260 à 250 F. De 4de soort kreeg ook 235 F. De 5de 164 F en voor de kleinste soort werd ook 130 F gegeven. Platvis van 20 à 24 F de kg. Tong-scharren : voor de drie soorten : 75,66 en 33 F. Kabeljauw van 2400

à 2600 F de benne. De gulsoorten van 1850 tot 1600 F voor de voor-kleine. Eigenaardig genoeg werd evenveel gegeven voor de kleinste gulletjes als voor deze van ongeveer 3 kg het stuk. Zelfs werden er mini-gulletjes gekocht aan 1700 F de benne, waaruit blijkt dat gesneden visfileetjes tegenwoordig meer gegeerd worden door Jan Pu. blik dan grote vis op zijn geheel. Het eindcijfer gaf : 898.934 F.

WOENSDAG 20 DECEMBER 1978

Z.512	141.775
N.172	17.075
N.788	17.075
N.700	11.176
N.88	11.176
N.590	19.170
N.470	19.170
N.720	26.725
N.761	26.725

De oostenwind begint zijn partten te spelen. Op alle visgronden minder vis te vangen en vooral de spanvisseren verliezen hun moed. Nu, een kleine rustperiode zal voor ieder niet miskomen, de vissers kunnen ook maar genieten van de kerstdagen.

Voor de woensdag werd er maar 8.000 kg of 160 bentjes gelost, waarbij de vangst van Z.512, zorgde voor wat rare vis en 450 kg tongen.

De tarbotjes en grieten werden goed verkocht.

De tongen kregen voor de vier grootste soorten van 236 tot 256 F de kg. De vijfden 180 F, kleine tongen 143 F. Kabeljauw 3000 en 3200 F. Gulsoorten van 2100 à 1500 F. Platvis 1070, drielingen 1280, visjes 850 F. Grote wijting van 1000 à 1200 F. Kleine rond de 700 F de benne. Het eindcijfer gaf 290.067 F.

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	18-12-1978	18-12-1978	19-12-1978	19-12-1978	20-12-1978	20-12-1978	18-12-1978	20-12-1978	18-12-1978	20-12-1978	18-12-1978	20-12-1978	18-12-1978	20-12-1978
Tarbot : groot (123)	365	-380	395	-418	397	—,—	421	-428	309	-397	413	-428	—,—	—,—
middel (123)	210	-242	209	-239	300	—,—	219	-281	152	-221	224	-285	275	—,—
klein (123)	98	-182	143	-169	—,—	—,—	173	-184	100	—,—	145	-153	140	—,—
Griet : groot (123)	100	-120	134	-160	—,—	—,—	145	-165	160	—,—	135	-158	150	—,—
middel (123)	95	—,—	125	-132	—,—	—,—	108	-138	110	—,—	103	-116	—,—	—,—
klein (123)	78	—,—	91	-97	—,—	—,—	99	-104	80	—,—	81	-89	—,—	—,—
Schelvis : groot	—,—	—,—	—,—	—,—	70	-74	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
middel	—,—	—,—	—,—	—,—	36,40	-41	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	—,—	—,—	—,—	—,—	15,60	-26	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Heek : groot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	36	-91	—,—	—,—
middel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Lom	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Leng	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	24	-31	—,—	—,—
Rog (I)	44	-70	72	-76	—,—	—,—	74	-80	52	-65	70	—,—	40	-55
Keilrog (123)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Rog (23)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Tilten (23)	—,—	—,—	48	-51	—,—	—,—	70	-72	—,—	—,—	56	—,—	40	-55
Scherpstaart (23)	—,—	—,—	70	-74	—,—	—,—	78	-81	—,—	—,—	55	—,—	40	-55
Halve mans (23)	—,—	—,—	40	-44	—,—	—,—	45	-48	—,—	—,—	45	—,—	—,—	—,—
Teelt (2)	—,—	—,—	40	-42	—,—	—,—	43	-40	—,—	—,—	47	—,—	—,—	—,—
Katrog (2)	—,—	—,—	31	—,—	—,—	—,—	24	-26	—,—	—,—	12	—,—	—,—	—,—
Kabeljauw	55	-76,40	62	-66	41	-58	45	-60	43	-51	54	-60	52	—,—
Gul (groot)	20	-45,20	60	-64	21	-38	38	-48	20	-37	50	-52	30	-34
Gul (middel)	—,—	—,—	34	-38	—,—	—,—	27	-30	—,—	—,—	34	-38	—,—	—,—
Gul (klein)	—,—	—,—	32	-34	—,—	—,—	26	-28	—,—	—,—	24	-27	—,—	—,—
Hozemondhamme	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Wijting : groot	16	-35	18	-20	18	-35,60	16	-20	13,80	-24	14	-18	22	-30
klein	—,—	—,—	14	-16	—,—	—,—	14	-15	—,—	—,—	14	—,—	14	-16
Schar	20	-20,30,60	16	—,—	15,80	—,—	16	—,—	—,—	—,—	7	—,—	20	-30
Steenhol	40	-110	7	-102	48	-105	104	-110	40	-124,8	110	-120	—,—	—,—
Zeehaai	24	-32,40	27	—,—	—,—	—,—	42	—,—	32	-38	—,—	—,—	32	—,—
Hondshaai	21	-60	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	27,40	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Doornhaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pieterman	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Makreel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Horsmakreel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeekeeft	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schaat	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeebaars (klipvis)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Kongeraal	45	-50,60	—,—	—,—	40	-52	—,—	—,—	58,40	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schartong	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Volle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
IJle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Haringshaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Steenhol	—,—	—,—	—,—	—,—	11,40	—,—	—,—	—,—	8	-11,60	—,—	—,—	—,—	—,—
Heilbot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koolvis	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeewolf	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pollak	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zonnevis	53,60	—,—	—,—	—,—	30	-51,60	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koningsvis	195	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Vlaswijting	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeeduivel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schotse schol	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	101	-250	—,—	—,—	249	-259	—,—	—,—
Zeehond	—,—	—,—	40	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	54	—,—	—,—	—,—
Bot	—,—	—,—	20	—,—	—,—	—,—	22	—,—	—,—	—,—	13	-16	—,—	—,—
Rode Poon (robaard)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	6	—,—
Grauwe Poon (knorh.)	32	-50,20	34	-38	41,80	-48	56	—,—	24	-44	32	—,—	24	-26
Rode Knorhaan	—,—	—,—	16	—,—	—,—	—,—	21	—,—	—,—	—,—	8	—,—	30	—,—
Posten	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Langoesten (midden)	—,—	—,—	16	—,—	—,—	—,—	14	—,—	—,—	—,—	12	—,—	—,—	—,—
(klein)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 12 december werd aangevoerd : 1.226 kisten kabeljauw, 313 kisten wijting; 16 kisten schol; 116 kisten schar; 48 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 40 kg.: kabeljauw één 276-156; kabeljauw twee 260-220; kabeljauw drie 144-124; kabeljauw vier 122-100; kabeljauw vijf 96-82; schol vier 120-98; wijting drie 81-66; bot 42-36; steenbolk 52-28; kuit 112; schar 80-54.

De besommingen waren :
UK 17 en UK 48 f12.200; UK 18 en UK 20 f17.500; UK 23 en UK 89 f11.800; UK 135 en UK 145 f7.360; UK 218 en UK 236 f19.500; UK 208 f9.000; UK 78 en VD 77 f13.800; WR 51 en WR 70 f7.600; WR 226 en WR 136 f12.300; verder waren er 4 Texelaars en 2 Volendamers welke tezamen f50.000 besomden.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 14 december werd aangevoerd : 545 kg. tong; 9 kisten tarbot en griet; 536 kisten kabeljauw; 56 kisten wijting; 53 kisten schol; 34 kisten schar; 1 kist makreel en 9 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 23,75-22,40; grote tong 20,12; grootmiddel tong 19,88; kleinniddel tong 16,19; tong één 15,99; tong twee 13,68.

Per 40 kg.: tarbot 414-333; griet 308-230; kabeljauw één 210-163; kabeljauw twee 224-184; kabeljauw drie 134-114; kabeljauw vier 122-112; kabeljauw vijf 104-94; schol één 134; schol twee 136; schol drie 114-112; schol vier 108-96; wijting drie 106-88; makreel twee 74; schar 92-62; bot 41; steenbolk 61-57.

De besommingen waren :
KW 226 f12.900; IJM 19 f2.800; een Deens vaartuig de RI 198 f4.600 en verder twee Texelaars met gezamenlijk f64.000 aan besomming.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 15 december werd aangevoerd : 6.220 kg. tong; 68 kisten tarbot en griet; 1.534 kisten kabeljauw; 234 kisten wijting; 527 kisten schol; 177 kisten schar; 47 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 27,38-24,26; grote tong 19,79-18,04; grootmiddel tong 18,98-17,08; kleinniddel tong

15,50-13,69; tong één 14,71-12,12; tong twee 13,54-12,17.

Per 40 kg.: tarbot 667-254; griet 317-216; kabeljauw één 230-156; kabeljauw twee 230-166; kabeljauw drie 136-102; kabeljauw vier 112-94; kabeljauw vijf 100-80; schol één 120-104; schol twee 122-110; schol drie 134-98; schol vier 100-84; wijting drie 160-61; steenbolk 61-49; krab 62-61; bot 39-29.

De besommingen waren :
KW 206 en IJM 207 f33.400; SCH 256 f2.700; UK 208 f7.400; UK 17 en UK 48 f6.900; UK 18 en UK 20 f24.900; UK 23 en UK 89 f6.350; UK 78 en VD 77 f8.550; UK 135 en UK 145 f4.820; WR 51 en WR 70 f5.670; verder waren er acht Texelaars, 2 Volendamers, één IJmuidenaar met en totale besomming van f220.000.

X X X

Aan de maandagmarkt van 18 december werd aangevoerd : 9.090 kg. tong; 204 kisten tarbot en griet; 2.266 kisten kabeljauw; 23 kisten koolvis; 34 kisten schelvis; 393 kisten wijting; 1.017 kisten schol; 142 kisten schar; 137 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 27-68-24,50; grote tong 19,01-18,13; grootmiddel tong 18,44-17,18; kleinniddel tong 14,09-13,15; tong één 12,87-12,01; tong twee 11,72-11,48.

Per 40 kg.: tongschar 280-167; hammen met kop 270-180; tarbot 776-258; griet 310-192; kabeljauw één 192-85; kabeljauw twee 200-97; kabeljauw drie 124-100; kabeljauw vier 108-88; kabeljauw vijf 98-72; koolvis één 120; koolvis twee 131; koolvis drie 98; blanke koolvis één en twee 114; blanke koolvis drie en vier 104; schelvis vier 94-88; wijting drie 97-82; schar 56-24; schol één 104-94; schol twee 110-96; schol drie 112-94; schol vier 92-82; krab 57-48; kleine kreeft 182; krabbepoten 92; bot 28; haai 94-72; steenbolk 57-32.

De besommingen waren :
KW 11 f32.800; KW 22 f24.600; KW 24 f20.200; KW 34 f30.200; KW 51 f42.700; KW 55 f11.000; KW 88 f38.400; KW 113 f4.300; KW 117 f18.400; KW 145 f25.000; KW 152 f36.500; KW 170 f50.100; KW 173 f23.100; KW 189 f30.200; KW 194 f29.500; KW 221 f45.400; KW 226 f10.300; SCH 256 f9.900; IJM 44 f46.500; IJM 115 f26.600.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 11-12 t/m 15-12-1978

Door 63 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
34.253 kg.	Tong	f 489.486,16	van f 21,00 tot f 8,91
14.308 kg.	Tarbot	f 110.238,95	van f 31,99 tot f 4,51
133.245 kg.	Schol	f 317.904,50	van f 2,90 tot f 2,05
77.595 kg.	Kabeljauw	f 170.348,35	van f 4,98 tot f 1,40
3.175 kg.	Griet	f 16.381,64	van f 6,03 tot f 3,60
9.020 kg.	Schar	f 12.847,66	van f 1,74 tot f 1,15
15.145 kg.	Wijting	f 23.153,28	van f 2,01 tot f 0,86
430 kg.	Bot	f 316,38	van f 0,78 tot f 0,70
147 kg.	Tongschar	f 569,14	van f 4,98 tot f 3,40
120 kg.	Schelvis	f 259,50	van f 3,50 tot f 1,75
90 kg.	Haai	f 171,50	van f 2,43 tot f 1,13
70 kg.	Rog	f 116,50	van f 1,85 tot f 1,55
40 kg.	Makreel	f 51,00	van f 1,28 tot f —
45 kg.	Hozemond	f 84,78	van f 2,16 tot f 1,70
3 kg.	Ham	f 18,—	van f 6,— tot f —
1.902 kg.	Diversen	f 1.554,69	

289.588 kg.

f 1.143.502,03

MOEILIJK UITZICHT OP « E.E.G. - BRITSE » OVEREENKOMST ONDER FRANS COMMISSIE-VOORZITTERSCHAP

Het staat nu onoverkomelijk vast, dat geen overeenkomst nog mogelijk is voor 1978 tussen Groot-Brittannië en de overige „Acht“. De Westduitse voorzitter van de Brusselse Commissie, minister Ertl had stellig gehoopt deze overeenkomst onder zijn voorzitterschap waar te maken. Vanaf 1 januari 1979 gaat het voorzitterschap nu, voor zes maanden, over in handen van de Franse minister. Frankrijk is echter nog minder toegeeflijk dan West-Duitsland, zodat men zowat in beide kampen overtuigd is, dat het ook in het eerste half jaar van 1979 tot geen overeenkomst zal komen. Frankrijk heeft niet alleen historische rechten te verdedigen in de Britse twaalfmijlen-zone, maar is ook niet te vinden voor de verhoging van de netmaaswijdten zoals door Silkin gepatroneerd, en verwerpt onder meer ten stelligste de door de Britten genomen beschermingsmaatregel van verhoging tot 70 mm van de netmaaswijdte op de kreeftjesvangst. Gewoonlijk vissen de Bretoenen op kreeftjes met 55 mm en deze laatste verwerpen de, door de Britten eenzijdig uitgevaardigde maatregel.

Verleden week had minister Silkin te Brussel een onderhoud met de landbouwcommissaris Gundelach die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft. Het onderhoud zou eerder positief geweest zijn, waar de landbouwcommissaris de Britse minister op de, voor de Britten, zeer gunstige visserijplannen wees, waardoor deze laatste over een bepaald voorkeurrecht in een gebied tot 50 mijl uit de Britse kust zouden beschikken. Na zijn terugkeer uit Brussel deelde de Britse minister dan ook mede, dat er nog altijd een redelijke overlegbasis te Brussel aanwezig was om de discussie over een visserijreglementering voort te zetten. Tussen Gundelach en Silkin werd onderzocht overeengekomen, dat beiden in eigen middelen zouden trachten te bemiddelen, namelijk de John met de vertegenwoordigers van de Britse visserij en de landbouwcommissaris met de betrokken ministers van de overige „Acht“, in verband met een aanvaardbaar maken van visserijplannen. Als beiden hierin slagen, zal men hen wellicht voor een nieuwe Nobelprijs voor de visserij mogen voorstellen.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

VAN MANNEN EN DE ZEE

Dit prachtig boekje, de geschiedenis weergevend van onze visserijvloot en zijn wederwaardigheden, van de hand van de heer Marcel Poppe, directeur-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, is verkrijgbaar tegen de prijs van 150 F, BTW inbegrepen, plus 10 F verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 30 Oostende.

En verder :
Te Oostende :
Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat;
Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat;
Internationale Boekhandel, Opex;
Standaard Boekhandel, Kapellestraat.
Te Zeebrugge :
Hand in Hand :
Mr Moens, Café Dolfijn, Vis-mijnstraat.

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

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

KNIELAARS

LAARS gevoerd met wol

DIJLAARS

HEUPLAARS

OVERALL blauw goed maat 50 tot 56
maat 58

BROEK blauw goed

VEST blauw goed maat 48 tot 56
maat 58

BROEK met borststuk maat 48 tot 56
maat 58

JUMPERS blauw goed

small en medium

large

extra-large

ZUIDWESTER (lange kap)

OLIEHEMD zonder kap
met kap

OLIESCHORT

OLIEBROEK met bretels

GUTTERS

AIRCOAT BROEKEN

broeken met bretel

maat 42 56

58 60

JUMPERS aircoat

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



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAL, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 192.29



■
Gedekte risico's :
eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig

■
Meer dan 20 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.

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