

het visserijblad

Vrijdag 6 april — Nr. 13

SENSATIONEEL PLAN VAN
DE WHITE FISH AUTHORITY

Voorstel gevoelige inkrimping Britse Vloot

De Britse regering is een voorstel aan het inzien uitgaande van de zeer gezaghebbende White Fish Authority. Dat deze laatste instelling reeds geruime tijd met een plan voor inkrimping van de Britse vloot in het achterhoofd liep, heeft men in de laatste tijd reeds aan bepaalde uitlatingen van hun woordvoerders kunnen meten. Daar was onder meer de uitspraak van de voorzitter de heer Meek, die het ook had over een te ongekondroleerde wilde uitbreiding van de seimnetvisserij. Daar was het stopzetten door de White Fish Authority van leningen voor nieuwbouw enz. Nu is één en ander bekend geraakt van het voorstel van de White Fish Authority, uitgewerkt na een aantal samenkomsten met leiding gevende personen uit het bedrijf. De bekendmaking van dit plan dat zowat 21 miljard B. Fr. zou kosten heeft een werkelijke schok teweeggebracht in de producentenkringen.

INKRIMPING DER BRITSE VLOOT

Alhoewel het plan van de WFA voorziet in subsidies en leningen voor nieuwbouw, ombouw, vispromotie, onderzoekingsstrips naar nieuwe vissoorten en hun commercialisatie, vroegere pensionering voor de vissers, enz. is het voornaamste luik van dit plan toch de inkrimping of uitsanering van de vloot. Daar waar iedere grote Britse vissershaven om aanvoer roept, vooral na het uitvallen van de aanvoer der eigen IJslandvisserij, zal dilt plan zeker wel een storm van reacties veroorzaken.

Het verslag van de WFA beveelt voor het jaar 1980 een geleidelijke vermindering aan volgens de grootte van de schepen als volgt :

1) het aantal diepvriezers boven de 42 meter moet in de loop van het jaar 1980 teruggebracht van 34 tot 21.

2) het aantal schepen van boven de 42 m. die verse vis aanbrengen moet vermindert worden van 49 tot 28 eenheden.

3) in de klasse van 33 tot 42 meter mag het aantal eenheden verhoogd worden van 116 tot 126.

4) de schepen gaande van 24 tot 33 meter moeten verminderen van 112 tot 91 eenheden.

5) vaartuigen van 12 tot 24 m. moeten verminderen in aantal van 1903 tot 1826.

Al deze vaartuigen zouden dus kunnen genieten, hetzij van een uitscheidingspremie, hetzij van een premie voor ombouw, modernisering, hetzij de bemanningsleden voor vervroegde pensioen.

6) voor de kleine vaartuigen beneden de 12 meter is er niets voorzien. Deze vaartuigen worden zagezegd aan hun lot overgelaten. Volgens een telling in 1977 bestonden hiervan 4.600 boten terwijl er in feite slechts 2.170 als benodigd aangezien worden. Slechts voor de sloop wordt een vergoeding voorzien. Nochtans is de huidige 10 duizend B. fr. als sloopvergoeding voorzien door de EEG als onvoldoende beschouwd door de Brits autoriteiten omdat kleine vaartuigen hierdoor niet aan een fatsoenlijk bedrag komen. Daarom wordt een nieuwe regeling voorzien van 18 duizend B. Fr. voor de eerste 150 ton en 9.000 fr. voor 151 en meer. Tussentkomsten, subsidies of leningen voor nieuwbouw, voor ombouw of modernisering voor de vaartuigjes beneden de 12 meter worden niet voorzien. Een reden is het feit dat vele van deze vaartuigjes slechts voor bepaalde tijd voor het vissen gebruikt worden en in het algemeen niet bemand worden door beroepsvissers. Slechts voor de schelpenvangers die hun volle tijd op zee doorbrengen en bemand met beroepsvissers is er een uitzondering voorzien.

Voor deze herstructurering van de vloot verwacht men het best met een vergunningstelsel te werken. Om echter het gestelde doel te bereiken voorziet men toch vijf jaar.

Het plan zelf meldt dat, wat de diepzee betreft, voor het ogenblik geen goede vooruitzichten bestaan en zolang deze er niet komen, hetzij door nieuwe visserijen of door verhoging van de kwota, het geen zin heeft dat de nieuwbouw of de herstructurering benaardstigd wordt. Zelfde studie meldt ook dat de vaartuigen om en beneden de 24 meter het meeste renderend waren. Men wijst echter op het gevaar dat een overontwikkeling van deze categorie vaartuigen zou te betekenen hebben indien de investeringen voor nieuwbouw niet aangepast wordt aan de vooruitzichten, dat wil zeggen aan de toekomstige kwota. Men legt ook het aksent op de kwaliteit om aldus voor één zelfde toegelaten hoeveelheid te vangen vis, hogere resultaten te kunnen boeken.

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. — 3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAL 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

De ontbinding van de VOZOR

- Steun aan jonge schippers en motoristen
- Ongeveer 80 miljoen voor de visserij

Het is onze lezers bekend hoe ons blad en in het bijzonder de heer Vandenberghe sedert meer dan twee jaar bij de Hogere Instanties aangedrongen heeft voor de likwidatie van de verzekering voor Oorlogsrisico, waarvan de doeleinden voorbijgestreefd zijn en de reserves ten belope van ongeveer 880 miljoen alleen dienden om de banken te spijzen en de interesten om nutteloos geworden bestuursuitgaven te doen.

Dat dit streven lange tijd tegengewerkt werd door bepaalde administraties en door de schuld van de houding van de Rederscentrale die aanvankelijk aan de Minister van Verkeerswezen meldde, dat zij de likwidatie van de VOZOR niet nodig oordeelde, is een feit.

Het is maar toen de Minister en zijn omgeving vaststelden, dat ook in andere landen de Staatsoorlogsrisico gelijkwideerd was, niettegenstaande men hem het tegenovergestelde wijs maakte, en hij en zijn omgeving het gegronde hiervan inzagen, dat hij toch tot de likwidatie besliste, maar die beslissing slechts kracht van wet kreeg op 1 maart 1979.

Ondertussen werden door de Rederscentrale pogingen aangewend deze reserves te zien gebruiken om brandstoffen van de huidige reders te zien betalen, slooppremies en wat weten wij al.

Het dient nochtans gezegd dat deze reserves het gevolg zijn van de stortingen van reders 20 à 30 jaar geleden, daar de premies tijdens de laatste jaren geheven, juist voldeden om de administratieve kosten of een klein schadegevalletje van één oorlogsmijn te dekken. Geen enkele van de huidige reders kan dus rechten doen gelden op bedragen door hun voorgangers en niet door hen gestort. Hoe onaangenaam ook, het te melden, maar dit is onloochenbaar en het is dus logisch en zeer goed bekeken van de hogere overheid, nu over de tewerkstelling en de modernisering op alle daken geschreeuwd wordt.

Deze voorstellen alleen ingegeven door het eigenbelang van dezen die dat beslisten, werden door de minister afgewimpeld, die oordeelde dat er nu reeds genoeg gesloopt was zonder te herbouwen en dat ook een kans moest gegeven worden aan jonge schippers en motoristen, zich op te werken tot reder in plaats van ze uit de visserij te zien verdwijnen.

Het is een feit dat de Oostendse visserijvloot in enkele jaren tot de helft van haar tonnage is herleid. Het is een feit dat meer dan de helft van de vissersvloot, meer dan twintig jaar oud is. En het is een feit dat in de laatste drie jaar aan geen nieuwbouw werd gedaan, zodat de Belgische visserij weldra tot de folklore zou behoren.

Dit alles werd door de Minister van Verkeer, zijn kabinet en zijn secretaris-generaal, zeer goed ingezien, zodat vorige week een Kon. Besluit verscheen, de modaliteiten bepalend waaraan de liefhebbers moeten voldoen om van die reserves van de VOZOR te genieten.

Wij laten hierna dit Kon. Besluit in zijn geheel volgen en komen er volgende week op terug omdat ons in verband hiermee veel vragen worden gesteld, die we in de vorm van vraag en antwoord zullen weergeven. Het is echter een feit dat dit Kon. Besluit zowel voor jonge nieuwbouwers als aan hen die een bestaand schip kopen, een belangrijke steun in de richting van het behoud van onze visserij betekent en dat niet hoeft ontkend, dat onze hogere overheid hier een zeer vooruitstrevende en nuttige beslissing nam.

Al wie ons omtrent dat Besluit vragen te stellen heeft, mag dat doen per brief. Hun naam zal steeds verzwegen worden, daar het hier gaat om wat mag en niet mag en ons doel is zoveel mogelijk jongeren te helpen in hun zucht om ook eens zelf een schip te hebben en dit behoorlijk te kunnen uitbaten.

(Vervolgt op blz. 2)

DE TEKST VAN HET KON. BESLUIT

Gelet op het koninklijk besluit van 27 februari 1979 houdende de ontbinding van de „Vereniging voor onderlinge zeeverzekering tegen oorlogsrisiko's”, inzonderheid op de artikelen 3, 5 en 6,

Besluiten

Artikel 1. — Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

- lengte : de lengte zoals omschreven in artikel 2 van bijlage 1 van het zeevaartinspectiereglement ;
- gevestigde reder : de natuurlijke of rechtspersoon die op 10 maart 1979 sinds minstens twee jaar onafgebroken voor minstens 50% eigenaar was van een vissersvaartuig onder Belgische vlag teboekgesteld ;
- jonge schipper of motorist : een gebovetteteerde schipper of motorist die op datum van zijn aanvraag voor het bekomen van een premie de ouderdom van 40 jaar niet overschreden heeft en minstens 3 jaar vaart telt ;
- eerste vaartuig : een vissersvaartuig aangekocht door of gebouwd voor een jonge schipper of motorist die tevoren nooit voor meer dan één derde de eigenaar was van een vissersvaartuig of meer dan één derde van het maatschappelijk kapitaal bezat in een maatschappij eigenaar van een vissersvaartuig ;
- kustvissersvaartuig : een vissersvaartuig van maximum 60 bruto-ton met een voortstuwingswerktuig waarvan het vermogen 300 pk niet overtreft.

Artikel 2. — De bepalingen van dit besluit hebben betrekking op een programma van 3 jaar, lopend over de jaren 1979 tot 1981.

Artikel 3. — Tijdens de periode vermeld in artikel 2 mag maximum 70% van de gelden door het koninklijk besluit van 27 februari 1979 voorbehouden voor de zeevisserijsector, aangewend worden voor de doeleinden vervat in onderhavig besluit.

Artikel 4. — Voor elk van de jaren 1979 tot 1981 mogen hoogstens 8 aanvragen voor premies voor aankoop of bouw van een vissersvaartuig worden ingewilligd. Indien dit cijfer in de loop van een bepaald jaar niet wordt bereikt, wordt het overschot overgedragen op de volgende jaren.

Artikel 5. — De aanvragen worden gerangschikt en desgevallend ingewilligd in chronologische volgorde van hun indiening. Nochtans wordt voorrang verleend, vooreerst aan de aanvragen die vallen onder artikel 16 van dit besluit, vervolgens aan de aanvragen die een voorgaand jaar niet konden worden ingewilligd.

Artikel 6. — Een aanvraag tot het bekomen van een premie kan slechts worden ingewilligd in zover de totale bruto-tonnenmaat van de vissersvaartuigen op 1 januari 1979 (20.737 bt) met niet meer dan 10% overschreden wordt.

Artikel 7. — Indien het verhogingspercentage van 10% is bereikt, kunnen de aanvragen slechts worden ingewilligd voor zover een vissersvaartuig, voor minstens 50% behorend aan de aanvrager, wordt gesloopt, verloren gaat, naar het buitenland wordt verkocht of verkocht aan een jonge schipper of motorist.

Artikel 8. — De aanvragen kunnen slechts worden ingewilligd voor zover de lengte van het vaartuig 27 m en het vermogen van het voortstuwingswerktuig 1000 pk niet overschrijden.

Artikel 9. — Indien, met het oog op de aankoop of de nieuwbouw van een vissersvaartuig, de schipper, motorist of gevestigde reder een handelsvennootschap opricht, dient hij minstens twee derden van het maatschappelijk kapitaal van de vennootschap te bezitten. Dit aandeel mag worden teruggebracht tot één derde indien dit maatschappelijk kapitaal voor minstens 90% behoort aan hemzelf en aan bloedverwanten tot de tweede graad.

Artikel 10. — Het vaartuig waarvoor op basis van dit besluit een premie werd toegekend mag gedurende vijf jaar na de ingebruikstelling niet worden vervreemd of geen essentiële vervormingen ondergaan. Wordt niet als vervreemding beschouwd de inbreng in een Belgische handelsvennootschap waarin de premiegenieter, tot het beëindigen van deze periode van vijf jaar, eenzelfde aandeel in het maatschappelijk kapitaal behoudt als voorzien in artikel 9. In alle andere gevallen dient de ontvangen premie terugbetaald aan V.O.Z.O.R. in vereffening. Faillissement van de eigenaar, overlijden van de premiegenieter of totaal verlies van het schip geven geen aanleiding tot terugbetaling van de premie.

Artikel 11. — Rekening houdend met de kredieten bekomen in het kader van de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet en/of de toelagen verstrekt door internationale of nationale overheidsinstellingen mag de toekenning van de premie niet voor gevolg hebben dat de bijdrage in de aankoop, of de bouwkosten van de aanvrager minder dan 15% zou bedragen.

Artikel 12. — Aan jonge schippers of motoristen wordt bij aankoop van een eerste vissersvaartuig een premie toegekend van 10% van de totale prijs met een maximum van 1.000.000 F.

Artikel 13. — De premie wordt gebracht op 25% van de aankoopprijs en het maximum op 2.500.000 F indien geen beroep wordt gedaan op de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet.

Artikel 14. — Aan jonge schippers en motoristen en aan gevestigde reders wordt een premie van 10% met maximum 4.000.000 F van de bouwprijs toegekend voor nieuwbouw van een vissersvaartuig.

Nochtans bedraagt de premie voor een kustvissersvaartuig 20% van de bouwprijs.

Artikel 15. — Een bijzondere premie van 5% van de aankoop- of bouwprijs wordt toegekend indien hetzij door een jonge schipper of motorist hetzij door een gevestigde reder een vissersvaartuig wordt aangekocht of bij een scheepswerf in opdracht wordt gegeven, waarvan het type beduidend afwijkt van tot dusver onder Belgische vlag varende schepen, of bestemd is voor een vorm van zeevisserij welke door de Belgische reders niet wordt bedreven. De in artikelen 12 en 14 voorziene maxima worden in dit geval met 50% verhoogd.

Artikel 16. — Aan de eigenaars van Belgische vissersvaartuigen die beantwoorden aan de algemene voorwaarden van het koninklijk besluit van 26 augustus 1976 houdende toekenning van een uitzonderlijke premie voor het slopen van vissersvaartuigen, zoals gewijzigd bij koninklijk besluit van 6 februari 1979, maar aan wie de slooppremie binnen het kader van de op de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voorziene kredieten niet kon worden toegekend, wordt een slooppremie uitgekeerd van 20.000 F per bruto-ton met een maximum van 3.000.000 F. De schepen waarop de aanvraag betrekking heeft moeten uit de vaart worden genomen vóór 1 juli 1979 en gesloopt zijn vóór 1 november 1979.

De reders die van de slooppremie toegekend in uitvoering van dit besluit hebben genoten kunnen gedurende drie jaren na het slopen van het vaartuig geen beroep doen op een bouwpremie.

Artikel 17. — De aanvragen tot het bekomen van een aankoop- of bouwpremie moeten worden ingediend bij aangetekend schrijven bij de Minister van Verkeerswezen in de loop van het 1ste semester van elk jaar van de betrokken jaren, met uitzondering van het jaar 1979 tijdens hetwelk ze tot 1 september kunnen worden ingediend.

Gegeven te Brussel, de 22 maart 1979

De Minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT.

De Minister van Financiën,

G. GEENS.

De Belgische- Nederlandse Zeemansalmanak 1979

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 en voor bestellingen uit het buitenland.

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, Brauwervliet 28, 2000 Antwerpen ;
- Fa. BOGERD, Brauwervliet 36-38, 2000 Antwerpen.
- Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende

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.

ONDERLINGE ZEEVAARTVERZEKERING

NAAMLOZE VENNOOTSCHAP

Maatschappelijke zetel :

14, H. Baelskaai, Oostende

H.R. OOSTENDE 96

De heren aandeelhouders worden verzocht deel te nemen aan de algemene vergadering op 17 april 1979 te 15 uur, te Brussel, Luxemburgstraat 19 (vierde verdieping).

Dagorde :

1. Verslagen van beheerders en commissaris.
2. Goedkeuring van balans en winst- en verliesrekening per 31 december 1978. Aanwending van het resultaat.
3. Decharge aan beheerders en commissaris.
4. Benoeming van een commissaris revisor.

Neerlegging van de aandelen, vijf volle dagen vóór de vergadering ten maatschappelijken zetel, of bij de Bank Brussel Lambert, te Oostende, en te Brussel, Regentiestraat, 2.

(8304V)

De O.317 opgebracht naar IJslandse haven

We vernemen dat de O.317 « Belgian Lady » van de Noordvisserij N.V. van reder Raymond Claeys uit Zeebrugge, in de IJslandse wateren werd opgebracht nadat vastgesteld werd door een IJslandse patrouillevaartuig dat zou gevist zijn buiten de toegelaten wateren. Het is namelijk zo, dat België, samen met de Faroë nog het enige land is dat van IJsland toelating krijgt om een beperkte visserij uit te oefenen in de IJslandse 200 mijlszone. Meer nog : we mogen zelfs zeggen, dat België het enige land is, dat zonder enige mogelijkheid van wedenkerigheid voor IJslandse vaartuigen, met een beperkt aantal vaartuigen op IJsland mag varen. De Faroë staat, voor de aanwezigheid van haar vaartuigen in de IJslandse 200 mijlszone, visserijrechten af aan IJsland. Aldus gezien, is het werkelijk spijtig dat dit incident gebeurde. Volgens de IJslandse kustwacht was de O.317 even binnen een verboden visvak aan het vissen. Volgens schipper A. Viaene uit Oostende, was het wel mogelijk, dat hij even buiten een toegelaten visvak viste, maar dan ter goede trouw, gezien een heersende sneeuwstorm, zodat het mogelijk was dat zijn navigatie-apparaat enigszins kon ontredend zijn.

De Oostendse schipper zou zo spoedig mogelijk voor een IJslandse rechtbank dienen te komen die dan een eventuele straf zou kunnen uitspreken. Gezien het in IJslandse handen ligt de toelating voor de Belgische vaartuigen, om op IJsland te varen, in te trekken, vindt men het echt spijtig dat door een ongelukkig en dom ongeval, een Belgisch vaartuig ergens de vangstreglementen zou overtreden hebben. De Belgisch-IJslandse visserij-overeenkomst kan op elk ogenblik door één der partijen opgezegd worden, zonder dat er beroep mogelijk is. Dan mag er nog altijd zes maanden gevist worden. Op het ogenblik mogen nog volgende schepen op IJsland vissen : O.81, O.129, O.182, O.202, O.216, O.317, O.318, O.384. Het is inderdaad zo, dat de Belgische IJslandvisserij toch gedoemd is om uit te sterven, omdat volgens de overeenkomst geen nieuwe vaartuigen meer toegelaten worden. Telkens

een vaartuig afvalt, mag dit vaartuig niet door een ander vaartuig vervangen worden, ook niet door een ander vaartuig van dezelfde rederij.

In de laatste tijd verloor de Oostendse afslag heel wat schepen op de IJslandvisserij. Het begon met de O.288 de Lans, het zogezegde vaandelschip van onze vloot die bij het terugkeren van een reis op IJsland verging. Ook de O.224 en O.217 die IJslandvaarders waren, werden uit de vaart genomen. De O.316 van de rederij Van Lul ging voor de IJslandvisserij verloren toen dit vaartuig uitwek naar Sénégal. Hierna kregen we nog de sloop van de O.282 van Christiaens Charel, waardoor weer al één eenheid minder op IJslandvisserij kon ingezet worden. Als we hieraan toevoegen, dat de Belgische markt in het algemeen en de Oostendse afslag in het bijzonder dringend behoefte heeft aan wat onze IJslanders op de markt brengen, dan begrijpen we enigszins de vrees in bepaalde kringen, dat IJsland ooit dergelijke incidenten zou kunnen aangrijpen om een punt te kunnen zetten aan de Belgische IJslandvisserij. We duimen dan ook dat onze IJslandse vrienden de goede trouw van de schipper van de O.317 zullen aanvaarden en dat het opbrengen van de O.317 geen verdere gevolgen zal medebrengen voor de laatste Belgische IJslandvaarders.

In laatste instantie vernemen we dat de rechtbank te Reykjavik de uitleg van de schipper niet heeft kunnen aanvaarden en deze veroordeelde om in een verboden visvak gevist te hebben.

Een boete van ongeveer een 250.000 fr. werd uitgesproken, terwijl het vistuig en de vangst verbeurd verklaard werden. Het vistuig en de vangst werd geschat op meer dan een half miljoen en de rechter heeft deze terug ingekocht. Alles samen met inbegrip van de boete een slordige 800.000 B.F. evenals het visverlet.

Naar we nog konden vernemen, was de O.317 zowat 1 km. in de verboden zone aan het vissen, schipper Viaene riskeert nog al eens meer door op de uiterste rand van het toegelaten visvak te vissen, aldus zegslieden.

Het Vislossen en de Spreiding van de markt te Oostende

Het was vijf maanden geleden dat de vissershavencommissie van Oostende bijeenkwam.

Nu sedert één januari het vislossen aan één firma toevertrouwd werd en deze bij gebrek aan volk, bij zeer grote aanvoer in de onmogelijkheid is alles te lossen, is er natuurlijk kritiek.

En dat is begrijpelijk, want elk een voldoen is ver van gemakkelijk.

Er had eerst een ellenlange discussie plaats omtrent de beurtregeling en nadat bijna elkeen zijn eitje in het pateeltje had gelegd, werd ten titel van proef voor zes maanden het volgende besloten : Voortaan zal de eerste beurt zijn voor één IJslander op voorwaarde dat die meer dan duizend bennen aan de markt brengt.

Dan volgt een koppel dat meer dan duizend bennen aankondigt.

De rest van de schepen zal verkopen volgens aankomst in de vissershaven.

Destijds had de Rederscentrale voorgesteld het huidige stelsel thans nog in voege te behouden met drie IJslanders.

ve zou doen, de volgende maal zou uitgeschakeld worden.

Zijn er twee koppels van 1000 bennen en geen IJslander, dan verkopen die eerst.

Als noch IJslanders noch koppelvissers zijn met 1000 bennen, dan verkoopt elkeen volgens aankomst.

SPREIDING MARKT

Hierover werd gedurende meer dan een uur gepalaberd vooral van syndicale zijde.

Elkeen wenst een spreiding van de markt, maar dat is veel gemakkelijker gezegd dan gedaan, daar talrijke factoren voor de vissers een rol spelen welke hij, die er niet bij betrokken is, onmogelijk kan begrijpen. In ons volgend nummer hopen we daaraan enkele gedachten te wijden met de voor- en nadelen daaraan verbonden zowel voor de reders, vissers als visshandelaars.

Maar al te veel worden de gezegde belangen van de vislossers naar voren gebracht, alsof het deze 80 mensen zijn voor wie het een levenskwestie is.

De economische belangen van de visserij vergen veel meer aandacht en daarop komen we terug, want ook de heer Leveke, die praktisch met de firma Madelein de grootste vishandelsfirma's van Oostende zijn, heeft hierin belangrijke en en geloofwaardige gedachten naar voren gebracht, die veel meer aandacht vergen dan die door de syndikanten naar voren gebracht en waar zelfs niet de minste aandacht aan de belangen van vissers wordt gewijd, die gedurende 14 dagen in weer en wind van huis weg zijn.

De zitting werd tenslotte te 12u30 geheven zonder dat omtrent de spreiding van de markt praktische en nuttige voorstellen werden vastgelegd.

● TE HUUR: GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche speciale winterprijs, nl. 2.000 fr. Z.w. « Mon Séjour », Londenstraat 8, Oost. Inl tel (059) 50.19.71 - 80.27.52.

(7116N-8199V)

De talrijke klachten van de middenslagvisserij had voor gevolg dat tenslotte de meerderheid besliste dat de verkoop volgens aankomst diende te geschieden. Thans werd ook door de directie van de vissershaven voorgesteld en aanvaard dat wie een verkeerde opga-

Kantoor van gerechtsdeurwaarder
Jan VAN den MEERSSCHAUT,
Torhoutsteenweg, 50, 8200 BRUGGE — Tel. (050) 31.14.85

— 0 —

Wegens Faillissement — STAD BRUGGE
ZATERDAG 7 APRIL 1979 om 11 UUR
te Brugge-Zeebrugge Vissershaven (kant Rederskaai)

DEFINITIEVE TOEWIJZING VAN HET VISSERSVAARTUIG Z.581 « URANUS »

zijnde : motorvisser in staal, afmetingen lengte 24 meter, breedte 6,15 meter, tonnemaat 20,61 netto, voortstuwingsmachine Caterpillar, met een vermogen van 425 PK, bouwjaar 1954 te Amsterdam bij Concordia, gebruik van het vaartuig ; zeevisserij-middenslag, 1 dek, 1 luikhoofd, thuishaven Zeebrugge.

Ingevolge hoger bod gebracht op 825.000 fr.
Voorwaarden volgens lastenboek.

TE BEZICHTIGEN : de verkoopdag van 10 tot 11 uur in de vissershaven te Brugge-Zeebrugge (kant Rederskaai).

Het lastenboek kan ingezien worden ter studie van de gerechtsdeurwaarder.

(8303V)

Schadegevallen in de zeevisserij

— Aan boord van de O.81 «John» werd de radar scanner beschadigd. Dit gebeurde tijdens het lossen van de vangst, de luwer van het losmateriaal brak en kwam op de radar terecht, vandaar de schade.

— Bij het bedrijven van de visserij begon de motor van de Z.14 «Bounty» abnormaal te draaien. Vastgesteld werd dat de kogellager van de tuimeelaar gebroken was. De visserij werd gestaakt en de terugreis aangevat.

— De O.186 «Shannon» verloor zijn visboel welke achteraf terug opgevist werd. Tijdens dezelfde reis diende de O.186 Holyhead aan te doen daar de schroef onklaar was. Een duiker klaarde de schroef van een courlene van een viermaal meter die rond de schroef gedraaid was. Holyhead werd verlaten voor de verdere visserij.

— De Z.526 «Venus» werd door de Z.176 «Romeo» opgeroepen om sleephulp te bieden wegens motordefekt. De Z.176 had reeds verschillende vaartuigen opgeroepen doch kreeg nergens antwoord. Bij het langsij komen bij windkracht 9, kreeg de Z.526 een zware zee, waardoor het materiaal om de sleep aan te vatten in de schroef terecht kwam, zodat de Z.526 sleephulp diende in te roepen van de Z.418, die het schip naar Milford sleepte. De Z.176 werd verder geholpen door de O.114.

— De O.18 «Liliane» diende met motorpech naar de haven van Oostende opgesleept door de O.468 «Aran»

— De Z.584 «Seabird» kwam vast in het drijfzand, waardoor de kop van de winch werd gebroken. Hulp werd geboden door de Z.189.

— De O.35 «Torbay» heeft van de VL.IV een stoot gekregen, waardoor de sletsblok en kam gebroken werd.

— De O.148 «Snipe» kwam tijdens het vissen vast, waardoor de bok geplooid werd en het dek ontzet.

— De O.33 «Marbi» diende met geplooid bok de haven Liverpool aan te doen voor herstelling. Daar kon zulks niet gebeuren, zodat dit vaartuig de gebroken reis naar Oostende moest aanvangen, waar hij maandagmorgen toekwam en na herstelling door SCAP, woensdag terug het zeegat kon kiezen.

— De N.3 «Frederick - Patrick» die in de haven gemeerd lag werd aan BB zijde aangevaren, door de VL.IV van de Fa Decloedt. Daardoor werden twee stutten geplooid en de zijde ingedrukt over een lengte van ong. 2m.50. Ook de lospoort werd beschadigd.



snelblussers - brandweerposten - detektie & melding - veiligheidsmateriaal - brandwerende deuren - allereerste kasten - materieel voor openbare en private brandweerkorpsen.

somati

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

(8290V)

BITTERHEID IN ENGELAND OVER BUITENLANDSE AANVOER ONDERMAATSE MAKREEL

Volgens Britse bronnen zouden Nederlandse en Noorse vloeten voor de kust van Cornwall nog volop op de makreel jagen. Men beklagt zich in zelfde Britse kringen dat er hier niet ingegrepen wordt, omdat deze landen reeds over hun makreelkwota heen zijn en de aanvoer hoofdzakelijk bestaat uit jonge makrelen, die men ondermaats kan noemen. Britse makreelschepen kunnen niet meer uitvaren omdat er een vangstverbod is, gezien het Britse kwotum overschreden is. Dit maakt de zaak voor de Britten alleen nog maar onbillijker. De Noren hebben een kwotum van 35 duizend ton, maar volgens de Britten, hebben zij dit reeds lang binnen. Wat vooral de Britten ergert, is het feit dat verleden week te Plymouth een Deense seimeetreiler binnen kwam en er onnoemelijk kleine makreel aan wal bracht. Ook wij zouden ons hieraan ergeren, maar zeker niet verbazen vanwege de Denen die reeds altijd in dergelijke praktijken uitgemunt hebben of anders gezegd, zich van hun smalste kant hebben getooid. De Deense «Lene-Polaris» kwam in Plymouth met een lading van ongeveer 50 ton (duizend van onze benen) waarvan het overgroot gedeelte gekocht werd voor dierenvoeding en door de vismeelfabrieken. Genomen stalen wezen uit, dat er 820 stuks geteld werden uit 50 kg. Dit beduidt dus meer dan 16 stuks per kg. Volgens de Britse vertegenwoordiger van de Deense rederij was dit echter een zuiver toevallige en grillige vangst en had het geen zin om achteraf de reeds dode of half verstikte makreel terug over boord te zetten. Deze vertegenwoordiger beweert dat anders makreel aangevoerd wordt van 5 tot 6 in een kg.

Wat de Britten echter speciaal ergert, is het feit, dat er geen enkel reglement de buitenlanders kan doen stoppen om deze ondermaatse makreel aan te voeren zolang hun respektievelijke kwota officieel niet uitgeput is. Het is inderdaad zo, dat de makreel, wat de minimummaat betreft, niet beschermd is.

Het is daarom dat door de Britse producentenorganisaties nu stappen aangewend worden om er zo spoedig mogelijk een minimummaat voor de makreel door te krijgen. De Britten zullen er dus te meer achter zitten omdat deze maatregel op hen niet meer toepasselijk is, vermits zij toch reeds hun kontingent binnen hebben. Wij zelf zijn echter van oordeel dat dergelijke maatregel in alle omstandigheden en overal dient getroffen en toegepast.

Wij vragen ons ook af waarom de netmazen voor die soort visserij niet aangepast worden.

BRANDSTOF- PRIJZEN OPNIEUW VERHOOGD

Vanaf vrijdag 6 april krijgen de brandstofprijzen **andermal een opwaarts duwtje**. De verhogingen zijn als volgt vastgelegd:

— gasolie	: +36 ct
— super	: +33 ct
— normaal	: +31 ct
— lichte fuel	: +36 ct

REDERS LEEST UW VAKBLAD

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)

GROTE TRAGIEK VOOR DE NOORDZEEPLATVIS (TONG, SCHOL EN PLAAT)

Met duizenden werpen zij zich op het strand

De paarijpe platvis, waaronder we verstaan tong, schol en de plaat, heeft, zoals we het hier zouden zeggen het Noorden verloren. Door het winterweer is de platvis eerst naar de diepe wateren gevlucht, vanwaar ze dan weer terug naar de kust dient te zwemmen voor het schieten van de kuit en het paaien. Door de aanhoudende koude bleef de platvis echter langer in het diepe water dan andere jaren, zodanig dat zij met het paaien over tijd geraakte. Nu dat het plots warmer geworden is en vooral in de ondiepere wateren onder de kust is er een plotse, niet te weerhouden drang ontstaan onder de platvis, die, als we het zo mogen uitdrukken, in grote zwermen halsoverkop naar de warmere kustwateren zwemt om er kuit te schieten en te paaien, waardoor elk richtingsgevoel en instinkt voor gevaar, het moet afleggen tegen de paaiingsdrang.

Dreigt een werkelijke visramp?

Verleden week werd de massale trek naar de kust van de platvis voor het eerst ontdekt door de biologen van het Nederlandse Rijksinstituut voor Visserijonderzoek, het zogenaamde R.I.V.O., aan boord van het onderzoeksschip de „Tridens” ongeveer een 60 mijl uit IJmuiden. In het licht van hun schijnwerpers ging men het fenomeen na van het zogenaamd koken van het water. Toen ontdekte men ganse zwermen tongen, schol en platvis die aan de oppervlakte van het water zwommen, richting naar de kust, daarbij achtervolgd door scholen kabeljauw die de platvis aanvielen en er zich te goed aan deden. Normaal houdt de platvis de diepte, maar platvis die naar de kust zwemt om er te paaien, zwemt 's nachts aan de oppervlakte omdat zij er gemakkelijker zwemmen en ook in warmere waterlagen komen. Aldus ontdekten de biologen dat vooral miljoenen tongen op weg waren naar de kust op hun beurt gevolgd door honderdduizenden vraatzuchtige kabeljauwen die met hun wijd opengesperde muil tamelijk grote platvissen kunnen verzwelgen. Op de „Tridens” kon men de trek van de platvis volgen aan de hand van het schuimspoor achtergelaten door de kabeljauw. Het ging vooral in twee richtingen, voor het grootste gedeelte naar de Oosterschelde en in minder mate naar de Westerschelde, naar de Braakman.

In hun sterke drang en vooral gezien het over tijd zijn van het paaiproces, werpt de vis zich werkelijk met honderdtallen op het strand, waarschijnlijk ook wel in de rug geduwd door de immer volgende stroom van hun soortgenoten.

Men raapt de vis zo van het strand!

Een late zeehengelaar in de eerste dagen van voorgaande week, merkte dit voor het eerst op. Tientallen tongen, schollen en platvis kwamen zich plots op het strand gooien en geraakten met de aftrekende zee niet meer weg. De man is 5 maal zwaar beladen naar zijn auto getrokken, tot alles volgestopt was. Aan het IJmuiderstrand werd anderzijds de uitbater van de „Zui-

derpier” 's morgens vroeg opgeklopt door een vroege wandelaar die hem opgewonden mededeelde dat het strand vol lag met tongen, schol en platvis. Men wilde de man niet onmiddellijk geloven, maar door zijn aandringen volgde men hem toch naar het strand waar men, in zekere mate met onthutsing de waarheid moest vaststellen. Niettegenstaande dat de officiële instanties aan de dagbladen vroegen de zaak geheim te houden om te beletten dat er een ware trek naar het strand zou ontstaan en ook om te beletten dat de vissersvaartuigen een werkelijk aanslag zouden plegen op de platvisstand, verspreidde het nieuws zich toch als een lopend vuurtje. Tientallen hengelaars kwamen naar het IJmuiderstrand en honderden liepen langs het strand om van het onverwachte te kunnen profiteren. De hengelaars werd verbod gegeven door de politie om hun lijnen uit te werpen. Op het strand zelf mocht men wel de vis rapen omdat de meeste reeds verstikt waren of de verstikkingsdood nabij.

Ministeriële tussenkomst, vangstverbod voor kotters

Gezien het om een werkelijke noodsituatie ging, verzocht het R.I.V.O. aan de minister maatregelen te treffen voor vangstverbod voor de vissersvaartuigen. Men schat de aanwezigheid van tong en schol op meer dan 200 miljoen exemplaren en het zou dan ook een visramp kunnen worden voor de toekomst moest men de vissersvaartuigen de toelating geven om er maar op los te vangen. Dit zou wel mogen gebeuren na het kuitschieten en paaien. Minister Van der Stee heeft dan de Nederlandse kottervisserij verzocht geen misbruik te willen maken van deze toestand en niet uit te varen. De Nederlandse vissers zouden wel akkoord gaan op voorwaarde, dat men dan ook de buitenlandse vissersvaartuigen weg houdt. Dit is trouwens begrijpelijk. De totale marktwaarde van de vis voor de Scheveningse stranden en omliggende gebieden wordt op een 25 miljard B.f. geschat! Het is duidelijk dat zo iets aantrekkelijk is voor de visserij, die uit zich zelf zekker geen afstand zou doen van dit meevallertje. De minister zou zelfs een noodmaatregel achter de hand houden om officieel in te grijpen, mocht aan zijn dringend verzoek zich te onthouden in dit gebied te vissen, niet voldaan worden. Wij zelf kunnen hiermede maar instemmen, omdat een wildvisserij op de platvis die nog moet kuit schieten en paaien, onberekenbare gevolgen kan hebben voor de toekomst. Een visser heeft natuurlijk echter eerst en vooral oog op het onmiddellijk gewin. Het is aanvaardbaar en zelfs noodzakelijk dat moet ingegrepen worden tegen diegenen die de toekomst van de visserij zouden in gevaar brengen. Vroeger was de trek van de kuitzieke platvis en de homschietende mannetjes meer gespreid. Nu gebeurt dit massaal met alle gevolgen van dien. Dat deze noodsituatie toch gevolgen zal hebben voor de nieuwe jaarklasse, is toch wel duidelijk. Het komt er nu dus op aan deze gevolgen zoveel mogelijk af te zwakken en in te

dijken. Door milieugroeperingen wordt zelfs geopteerd voor het terug gooien van levende tong, schol en platvis in zover deze nog niet aangetast is. Men doet het zelfs met natte handen om de slijmvlies laag van de vis niet aan te tasten. Of deze milieugroepen wel overal en door eenieder gevolgd worden, is toch wel erg twijfelachtig.

De trekkabels van 2 vaartuigen braken af!

Ondertussen is het nu duidelijk geworden voor twee kotters uit Katwijk, de KW 11 en de KW 13 waar om hun sleepkabels plots afbraken toen zij in dit gebied nog eens de kor uitzetten. Plots knakten op beide schepen de sleepkabels door. Men was er van overtuigd dat men aan een scheepswrak was vastgeslagen en dat hierdoor de touwen braken. Nu weet men, helaas te

laat, dat het door de grote trek van tong en schol was, dat het ongeval gebeurde. Beide vissersvaartuigen zijn zeker wel aan een miljoenen vangst voorbijgelopen. Dit is trouwens de overtuiging van de vissers van beide kotters.

Ondertussen herinneren wij ons de barre en lange winter van 1963 toen men met hetzelfde fenomeen gekonfronteerd werd, met dien verstande, dat de vis de kans niet kreeg zich op het strand te werpen, maar met honderduizenden tonnen gevangen werd toen zij zich in beweging zette. Ook in onze Belgische afslagen kwam men toen met tienduizenden kilogrammen per vaartuig binnen. Hier heeft men dan, naderhand het gelag er van moeten betalen, want de volgende jaren waren de tongenvangers zeker niet meer aan het feest. Hopen we nu maar dat men niet terug in dit zelfde schuifje komt en de toekomst van de platvis kan waarborgen, desnoods door verregaande maatregelen en uitvaartverbod.

VOLGENS NEDERLANDS R.I.V.O. HERSTEL HARINGSTAND VERTRAAGD

De opzoekingen door het Nederlands Rijksinstituut voor Visserijonderzoek die onlangs werden gehouden in de Noordzee, hebben uitgewezen, dat het herstel van de haringstand niet is opgeschoten zoals men het zich voorgesteld had. Aldus zou zelfs het aantal kleine haringjes van de jaarklasse 1977 slechts het vijfde deel bedragen, zijnde 20 % van wat men normaal, zoals in vorige jaren, dacht te zullen aantreffen. Volgens bepaalde biologen zou de geringe aanwas van de betrokken jaarklasse het gevolg zijn van de lange, koude wintertemperaturen. Nochtans mogen wij ons zelf wel afvragen wat de invloed van de koude zelf wel kan zijn op haringen die reeds meer dan jaarlingen zijn. Zou het niet kunnen dat men, door de heersende koude temperaturen, de jaarlingen en meer dan jaarlingen niet terugvindt op die plaatsen en in die gebieden, waar men ze gewoonlijk aantrof. Naar onze mening moet men inderdaad voorzichtig zijn om te snelle conclusies te trekken uit zeer beperkte opzoekingen wat de gebieden betreft. Aldus werd reeds gemeld, dat bij Noord-Schotland in de Noordzee wel hoopgevende resultaten kwamen van de onderzoekingen naar de haringstand. Het is

trouwens ook de eerste maal niet dat de praktijk, of liever de vangsten gemaakt door de vissersvloot op het tegendeel wezen. Al met al, kan men door de publikatie van deze resultaten, ook al zijn er sommige middelen die deze zouden kunnen in twijfel trekken, of zijn er sommige aanwijzingen dat het niet helemaal zo hoort, nu maar verwachten dat het wel moeilijk zal zijn om ergens een ekstra kontingent voor de haringvisserij te kunnen bekomen.

Volgens vrij gegeven cijfers, is de haringstand in de laatste jaren toch al opgeklommen van 150 naar 400 duizend ton. Men wenst echter het streefcijfer van 800 duizend ton in de Noordzee te bereiken vooraleer een haringvisserij voor verbruiksdoelinden vrij te geven. We zullen dan maar best nog een paar jaar op onze haringschotels wachten. Het zullen dus waarschijnlijk wederom slechts een paar vrijgegeven kontingenten worden in het Skagerak, de Theemsmonding en een paar beperkte gebieden rond de Schotse en Ierse kust meer speciaal voor de traditionele haringvissers. Of de Hollanders hun maatjesharing zullen toebedeeld krijgen, hangt zeker nog wel in de lucht.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Hoogwaterboekjes

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.

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor Inlichtingen en formallieten :

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

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

— volledig en deskundig advies en bijstand —

(773 V)

Straffen voor Spaanse overtreders verzwaard in Frankrijk

Het beroepshof van Rennes in Frankrijk, heeft de straffen uitgesproken te Lorient tegen Spaanse overtreders die zonder vergunning in de gemeenschapswateren visten, verzwaard. Het ging hier over 36 Spaanse schippers waaronder de meesten hervallers waren en waarvan sommigen zelfs tot de 6de maal toe opgebracht werden.

Volgens de Spaanse schippers en vissers is de bemanning van al deze vaartuigen in feite veroordeeld om toch terug te herbeginnen en om in de Franse gemeenschapswateren te vissen zonder vergunning. Er zit voor hen niets anders op, zoniet mogen zij verhoorgeren. Ze worden nochtans niet graag naar Lorient opgebracht omdat men op de rechtbanken van de noordelijke havens heel wat strenger optreedt tegen Spaanse vis-

sers, dan in de zuidelijke havens van Bayonne, La Pallice, Bordeaux, enz. Daar houdt men de schepen niet op maar is het voldoende, dat men een waarborg betaalt opdat men terug mag vertrekken. Te Lorient houdt men het vaartuig aan de kaai Volgens de bemanningsleden is het de reder die hen zegt maar terug de Franse wateren te gaan bevissen.

De reder betaalt de boete, of wordt hem door de Spaanse Staat terug betaald en zo kan men blijven doorvissen. Nochtans is altijd oppassen geboden en kan men niet onbekommerd vissen. Het ene Spaanse vaartuig verwittigt het andere voor de komst van de kustwacht en dit brengt mede, dat men niet gerust kan doorvissen en dikwijls midden in de vangst de netten moet ophalen. De Spaanse vissers vinden het heelmaal niet gepast dat zij, die er reeds eeuwen komen vissen, nu zonder meer uit hun traditionele wateren gezet worden.

L.S.V. weer op bezoek bij K.W. IBIS



Niets dan glunderende gezichten uiteraard toen de kostgangers van de Ibis voorzitter de heer Fons Dekeyzer en de crew van de Loodsen Sportvereniging kwamen aandraven met een stel schitterende geschenken.

(Foto NVDK-WDB)

De Loodsen Sport Vereniging is weer met gulle hand bij de «Ibis»-jongeren op bezoek geweest. Het is reeds het 16de jaar dat L.S.V. de opbrengst van haar jaarlijks bal en bijhorende tombola integraal overgemaakt aan de «Ibis»-jongens L.S.V. dankt hierbij veel aan de steun van de middenstand en het bedrijfsleven. In aanwezigheid van senator J. VAN CANNEYT en ETIENNE en echtgenote van de «JEAN BART» werd door L.S.V. kinderfietsen, een blauw-wit voetbaluitrusting en een duikreddingspop aan de «IBIS»-jongens geschonken. Directeur «IBIS» R. CAESTECKER verwelkomde L.S.V.

en sympathisanten met een gevatte toespraak en benadrukte de hoge verdienste van L.S.V. en de nauwe onderlinge band die in de vele jaren gegroeid is. De imposante L.S.V.-voorzitter A. DEKEYSER ontlokte de gulle lach bij de «Ibis»-jongens en het gezelschap met enkele snedige anekdoten. Fons is een vertrouwd figuur geworden bij «IBIS». «ETIENNE» kwam met een matchvoetbal voor de dag. Toen een Ibis-jongen, Patrick DE RUDDER, spontaan een dankbrief voor L.S.V. opdroeg was de ontmoeting bij het L.S.V.-gezelschap merkbaar. De «IBIS»-jongens barsten uit met een krachtig «hip hip hoera».

tig «hip hip hoera».

Mevrouw en directeur R. CAESTECKER zetten zich al 20 jaar onverdrotten in om onze zeemansjeugd, waarvan meerderen gebukt onder familiale problemen, degelijk op te vangen en voor het verdere leven veilig te stellen. Gelukkig worden hier en daar helpende handen toegestoken, maar de diepe financiële put voor de nieuwbouw blijft ongedempt.

Het L.S.V.-gezelschap werd nog een gezellige drink aangeboden waarna met een «tot weerziens» werd afscheid genomen.

Op een vraag of zij met een vergunning vrede zouden nemen, antwoorden zij dat de vergunning onvoldoende is omdat men slechts 300 kg. kabeljauw en gullen per dag mag vangen en 600 kg. andere soorten. Dit is niet voldoende om een schip en de bemanning te onderhouden zodat men, ook met een vergunning, in overtreding vist wat de aan boord gehaalde kwantiteiten betreft. Nochtans geven zij toe, dat de Franse kustwacht-schepen niet zo bijzonder nauw kijken wat de aan boord bevindende hoeveelheid vis betreft, maar in het bijzonder de vergunning wensen te zien en de maaswijdte van de netten alsmede de gebruikte vangstapparatuur. De Spaanse vissers gaan wel akkoord zich naar deze laatste reglementen te schikken, maar niet naar de verplichting over een vergunning te moeten beschikken, noch naar de ongelegde vangsthoeveelheden. Zelfde vissers wisten nog te vertellen, dat de wateren langs de Spaanse kusten te diep zijn voor de visvangst en dat zij daarom reeds sinds eeuwen in de Golf van Gascogne en vóór de Franse kust komen vissen.

Ondervraagd over het feit wat zij denken van de toetreding van Spanje eventueel tot de E.E.G. en of hier vooruitzichten voor hen liggen, wisten ze hierop te antwoorden dat dit zeker geen verbetering voor hen zou brengen omdat één der voorwaarden tot deze toetreding het terugbrengen van de Spaanse vloot op 20 % van de huidige sterkte bevat.

Het is natuurlijk een zwaar dilemma voor de Spaanse vissers, maar anderzijds, daar waar de eigen landen van de E.E.G. reeds tot grote uitsmeringen overgingen, is het duidelijk, dat dit minstens ook van de Spanjaarden mag gevraagd worden.

— De verre visserij in Frankrijk heeft voor de campagne van de tweede semester 1978 haar hoop gezet op de visserij op Mauretanië. Men heeft eveneens Chili en Kerguelen op het oog, maar de afstand is een faktor waarmee ten zeerste rekening dient gehouden te worden, vooral omdat het inrichten van dergelijke campagne heel wat investeringen vergt.

— O —

— Niettegenstaande Frankrijk in de rij van uitgestrektheid over de tweede plaats in de wereld beschikt wat de kustwateren betreft, (de Atlantische Oceaan, de Middellandse Zee, Guadeloupe, Martinique, St. Pierre Miquelon.....) moet toch nog altijd een derde van de verbruiksgoederen aan vis en visproducten ingevoerd worden. Men tracht dan ook na te gaan welke vissoorten ook zouden in aanmerking kunnen komen om gevaloriseerd en gekommercialiseerd te worden en nu nog onaangeroerd blijven.

— O —

— De Franse verre visserij heeft aan de regering gevraagd stappen aan te wenden te Brussel en te Oslo om de Noorse regering er toe te brengen voor 1978 opnieuw 13 duizend ton kabeljauw, schelvis en koolvis aan de Fransen toe te kennen. Het is inderdaad zo, dat voor 1979 dit totaal teruggebracht werd tot 9.500 ton.

— O —

— Te Zellik bij Brussel wordt door een Brits concern een koelinstallatie gebouwd die reeds in mei operationeel wordt met een koelkamer van 12 duizend m³. Deze installatie is gebouwd voor de koelverpakkingen voor de etablissementen Delhaize, Findus en Nestlé. De producten zullen er bewaard worden op -29 graden. Diep gevroren visproducten, fishsticks, viskroketten, enz..... vinden er ook hun plaats.

— O —

— In de jongste vijftien jaar is meer dan 1,5 miljoen ton petroleum in zee terecht gekomen. Hierbij werd dan nog slechts rekening gehouden met ongevallen waarbij meer dan 5 duizend ton (5 miljoen liter!) in zee terecht kwam. Aan deze 1,5 miljoen ton zijn 55 schepen schuldig waaronder de voornaamsten, de Amoco-Cadiz (230 duizend ton) en de «Torrey-Canyon» (100.000 ton).

— O —

— In verband met het vergaan van de Franse treiler «Alcyon» in de nacht van 12 op 13 december 1978, heeft het gerecht een onderzoek geopend tegen onbekenden. Het is namelijk zo, dat de onderzoeksrechter aldus de gelegenheid waarnaemt een onderzoek te openen tegen bepaalde treilers die zich in de omgeving bevonden om na te gaan of zij wel alles in het werk gesteld hebben om tussen te komen en of in dit verband hun verantwoordelijkheid niet in het gedrang komt. We wijzen er dan ook op, dat alles vaartuigen op zee verplicht zijn hulp te bieden, zelfs zo zij alleen maar een vermoeden hebben dat ergens hulp nodig is.

Weetjes...

— In Groot-Brittannië wijst men er op dat, zo er geen speciale regeringssubsidies komen om de haringverwerkende nijverheid ter hulp te komen en in stand te houden, deze volledig zal verdwijnen en men dan volledig op het buitenland zal aangewezen zijn. Een onrechtstreeks pleidooi menen we om toch maar een contingent haring voor de visserij vrij te geven. Voor ons niet gelaten als men niet gaat overdrijven.

— O —

— De Britse minister Silkin heeft aan Brussel gevraagd om in het Ilde gebied van de gemeenschapswateren de netmaaswijdte algemeen te verhogen tot 75 mm enkel geknoopt en 80 mm dubbel geknoopt. Wijting van min dan 27 cm, zou niet meer mogen aangevoerd worden. Indien de EEG hier toe niet zou kunnen besluiten, zou Groot-Brittannië dan maar nationale beschermingsmaatregelen in die zin uitvaardigen.

— O —

— De Britse rederij uit Fleetwood J. Marr and Son, heeft na het sluiten van het makreelseizoen tevergeefs 3 van haar meest succesrijke treilers ingezet op de horsmakreel (onze poer). Men heeft het beestje niet gevonden niettegenstaande het toch nog ergens moet aanwezig zijn.

— Volgens Britse wetenschapsvoorsers zijn de vooruitzichten voor pladijs in de gemeenschapswateren zeer hoopgevend, zodanig dat de algemene vangstkota zelf kunnen verhoogd worden. Daarentegen worden wegens overbevissing, lagere kwota voorgesteld voor kabeljauw, schelvis en wijting.

— O —

— Vooruitzichten voor de haringvisserij in de Noordzee zijn niet zeer hoopgevend. Niettegenstaande de grote internationale rush op de makreel, schijnen deze stocks toch niet aangetast te zijn, alhoewel sommigen de vrees uitdrukken voor overbevissing.

— O —

— Tegenover de vangtbare pladijskwota voor 1978 van 115 duizend ton, zet men voor 1979 een kwota voorop van 124 duizend ton. Inderdaad heeft de Noordzeestock zich bijzonder goed hersteld aan pladijs.

— O —

— De uitbouw van het laboratorium te Lowestoft voor wetenschappelijk onderzoek der zeevisserij, zal dit onderzoekscentrum tot het grootste in de EEG maken. De uitbreidingswerken zullen 2 jaar in beslag nemen. De nu verspreide onderzoekscentra zullen daar allen gecentraliseerd worden, tot zelfs het zalm- en zoetwaterlaboratorium dat zich nu te Londen bevindt.

— O —

— Voor de maritieme rechtbank van «Le Havre» in Frankrijk werden terug verscheidene kapiteins van vrachtschepen veroordeeld tot een hoge boete wegens overtreding van de trafiekregeling in het Kanaal en Nauw van Kales.

— O —

— Wederom werden 3 Spaanse vissersvaartuigen naar Lorient opgebracht die er minstens 8 dagen aan de kaai gehouden werden en een veroordeling opliepen van 50 duizend B. Fr. met in beslagname van de visvangst en netten.

— O —

— De Spaanse regering heeft meer dan 600 miljoen B. fr. uitgetrokken voor de Cantabrische kustvisserij in het Noorden van Spanje wegens de magere resultaten van de ansjovisvisserij, mede omdat deze vaartuigen in hun vangstbeweging beperkt zijn door het feit dat zij niet in de Franse gemeenschapswateren toegelaten worden. De Cantabrische vloot ligt praktisch sinds 12 februari stil in de respektievelijke thuishavens.

— O —

— Er is een manifest ongenoege te bespeuren onder de vissers van de Spaanse Cantagrische vloot. Inderdaad werden door Brussel sinds 20 dagen 260 vergunningen aan Spaanse vaartuigen toegekend en nog altijd zijn dure vergunningen niet toegekomen of niet uitgereikt aan de betrokken vissers. Onder deze 260 vergunningen zijn er 160 voor de ansjovisvisserij. De Spaanse vissers wijzen er op, dat intussen de beste tijd voor de ansjovisvisserij aan het voorbijgaan is.

— O —

— De regels op de bepaling van de toelaatbare bijvangst, zorgen weerom voor herrie bij de sprotvissers van de Firth of Forth en de Moray Firth omdat zij zich reeds verscheidene malen verplicht gezien hebben hun vangst sprot overboord te zetten omdat de bijvangst aan jonge haring te groot was. Nu hebben de sprotvissers een parlementair onder de arm genomen om te trachten het t.h. aan bijvangst van 10 op 20 te brengen. Het is doorgaans op bevel van de visserij-officier dat de totale vangst weer overboord dient gezet te worden. Begrijpelijk niet aantrekkelijk voor de visser, maar het beperkt de misbruiken.

— O —

— Een buitenkansje voor Hull toen zich vorige week drie IJslandse vaartuigen aan de afslag aanboden die samen voor 9.000 van onze bennen zorgden waarvoor eveneens gezamenlijk bijna 13 miljoen B. fr. besomd werd, zijnde een gemiddelde van 1.440 fr. de ben.

— O —

— Juist buiten Bergen in Noorwegen wordt een mosselkwekerij opgericht die zal bevoorrad worden door de lokale broedmosselvisseren. Het bedrijf zal binnen enkele jaren duizend ton mosselen behandelen voornamelijk bestemd voor de marktvoorziening in West-Duitsland en de Beneluxlanden. De kwekerij zal 18 miljoen kosten en door automatisering heel wat beterkoop werken. Men neemt aan, dat het bedrijf vanaf het derde jaar winst zal opleveren.

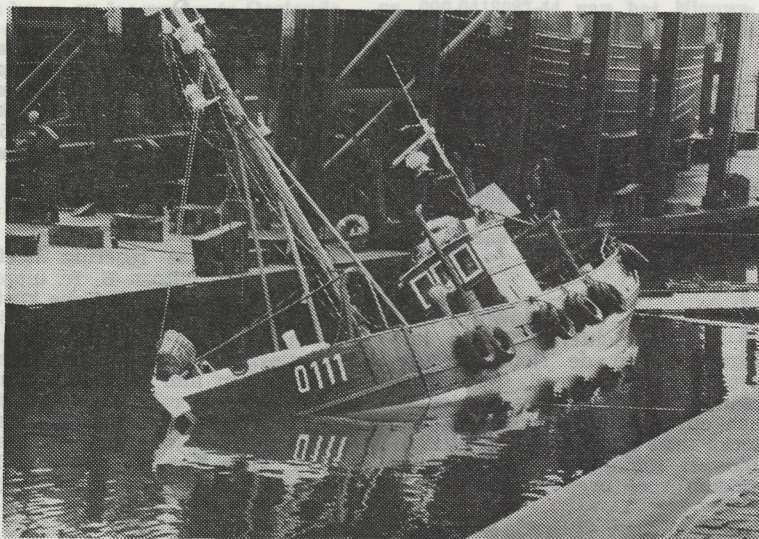
VAN MANNEN EN DE ZEE

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

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

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Kusttreiler gezonken in Oostendse vissershaven



Maandag, in de late namiddag, is de kusttreiler O.111 «Maria» gezonken in het vissersdok van de Oostendse haven, nabij de slipway. De feiten deden zich voor tijdens het proefdraaien met een gloednieuwe motor. Op een bepaald ogenblik stootte de «Maria» met de achtersteven tegen de aldaar gemeerde stalen treiler O.114 «Normauwill» waardoor een portiek door het dek en de achterspiegel werd geduwd. Onmiddellijk maakte het vaartuij veel water en zank met zware slagzij. De brandweer slaagde er in het scheepje opnieuw recht te trekken en leeg te pompen. Voor de rederij in ieder geval een serieuze deuk want naast zwaar financieel verlies zal ook wel economisch verlies geleden worden ingevolge visverlet. (Foto NVDK-WDB)

De nieuwe kaart der Vlaamse Banken

VERKRIJGBAAR

op de drukkerij

« NIEUWSBLAD VAN DE KUST »

en

« HET VISSERIJBLAD »

H. Baelskaai 30, Oostende

Tel. (059) 32.11.13 49

(6246N—8187V)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

Een commando-actie in echte western-stijl te Boulogne

De „Global-Med” een cargo onder Liberiaanse vlag van een Griekse reder lag sinds enige tijd aan de kaal te Boulogne. De overwegend Indische bemanning was in staking gegaan tegen de hongerlonen (3.500 B.fr. per maand) en het totaal gebrek aan sociale voorzieningen voor de werknemers en families.

Niettegenstaande beloften en bedreigingen vanwege de rederij, bleef de bemanning het schip bezetten, gesteund door de syndikale actie van Boulogne die mede aan boord waren. Een actie van de rederij tegen de aanwezigheid van vreemde syndikalistenaan boord van het vaartuij had sukses, zodat deze naderhand verplicht waren aan de kaal te blijven in een oude kamionette. De bemanning werd gesteund door de syndikaten en door de bevolking die met eten kwam. De bezetting had reeds sinds zes maart plaats. Op 25 maart ging een gala door in de stad ten voordele van de bemanningsleden, zodanig, dat er nog slechts een zestal aan boord bleven. Van deze gelegenheid had de rederij gebruik gemaakt om van uit Antwerpen met een autocar met een nieuwe bemanning te komen aanstormen. Toen de car ter plaatse kwam, stormden de mannen naar buiten recht op de „pas-serelle” toe. De eerste man hield een revolver in de hand. Een syndikalist aanwezig in de ter plaatse gebleven kamionette, kon de deur van de car toewerpen en blokkeren en alarm geven. Intussen waren slechts tien man aan boord geraakt waaronder twee machinisten die de motoren op gang dienden te brengen. Het alarm gegeven door de syndikalist bracht veel volk te been die de toegangsbrug bezette. Toen naderhand de aanwezigen op het galabal ten voordele van de stakende bemanning eveneens met allerlei vervoermiddelen aankwamen, zag men in dat de commando-actie mislukt was en de zich reeds aan boord bevindende bestormers verlieten langs alle kanten het vaartuij om in de duisternis te verdwij-

nen. Ondertussen oordeelde een verantwoordelijke van de rederij die de leiding had van de actie, het geraadzamer met de autocar te verdwijnen. Op geen enkel ogenblik kwam de politie tussen niettegenstaande zij verwittigd werd.

Niettegenstaande dit de wrevel van velen opwekte, menen wij dat de politie moeilijk kan tussenkomen wanneer de eigen reder bezit wenst te nemen van zijn vaartuij. De bezettingsactie werd gesteund door de I.F.T. met zetel te Londen, nl. de Internationale Federatie van Transportbonden. Alhoewel we doorgaans de syndikale acties niet kunnen onderschrijven, gaan we toch ook niet akkoord met de rederijen onder goedkope vlag die bemanningen uit onderontwikkelde landen aan een hongerloon ronselen, het schip niet uitrusten met de nodige apparatuur, internationale voorschriften zoals de trafikeregeling in het Kanaal, Nauw van Kales en Noordzee aan hun laarzen lappen en aldus dikwijls oorzaak zijn van aanvaringen, waarbij de kapiteins dan nog doorgaans de konsigne medekrijgen om liefst ongemerkt te verdwijnen.

We herinneren ons dat de N.147 ook door dergelijk vrachtschip aan gevaaren werd en vergaan is. Deze vaartuigen veranderen dan doorgaans, na dergelijk ongeval veroorzaakt te hebben, van vlag en van thuishaven, nemen een andere naam en laten de slachtoffers stikken. Verder zijn deze rederijen de schuld dat ernstige rederijen het niet meer aan kunnen. Dat deze rederijen dan nog commando-acties in western-stijl inrichten, bewijst nogmaals dat zij niet voor een geruchtige vervaard zijn. Ten slotte vernamen we nog, dat de Griekse reder naar Boulogne gekomen is en een overeenkomst getroffen heeft met de bemanningsleden op basis van de tarieven van de I.F.T. We vragen ons echter af, wat er van deze overeenkomst zal overblijven eens het schip zich buiten de Franse territoriale wateren zal bevinden.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Twee IJslanders zorgden deze week voor voldoende schelvis maar bleven enigszins in gebreke waar het de bonen betrof. Daar werd nu een flinke prijs voor betaald die varieerde tussen 40 en 47 fr het kg. Nochtans waren die niet zo veel groter dan verleden week. Ook voor schelvis werd trouwens een betere prijs betaald, hier moede de invoer zich nu in de prijsvorming door honderden bennen op te kopen. Schelvis kreeg meteen tussen 28 en 36 fr het kg. Kabeljauw en gul noederen eveneens gunstiger prijzen terwijl verder soorten als schotse schol, schaat en heilbot zeer duur verkocht werden. Bij de bokkennisers bleef het redelijk gunstig, er werden trouwens weer een paar op-

brengsten boven het miljoen geboekt, dit met vangsten tong die in de afslag tussen 5100 en 5800 kg bevatten. De bijhorende vangsten werden verder ook redelijk duur verkocht. Tarbot tot boven de 330 fr, griet tot 130 fr en staartvis tussen 90 en 185 fr. Rog deed het ver van slecht en haalde tot 65 fr het kg. Ook voor platvis werden behoorlijke noteringen geboekt die niet alleen schommelden volgens de grootte maar ook volgens de kwaliteit. De gulvissers kregen dinsdag betere prijzen waarbij grote shelfcod gul tot 50 fr noteerde. De kleine soorten gingen weg tussen 23 en 30 fr. Wijting deed het iets beter met grote sortering tot 28 fr en kleine tussen 13,80 fr. (minimum) en 15 fr. Voor soorten als rode knorhaan (46 tot 61 fr), keilrog (74 fr) en haai (42 tot 46 fr) bleef de prijsen op een hoog peil. De kustvisserij komt stilaan onder stoom. Deze week kenden ze de bedrijvigste en meest renderende week van het jaar. De vis- en garnaalvangsten worden groter. Garnaal kreeg tussen 80 en 145 fr volgens grootte. Voor platjes en schar van de kust werd tamelijk veel betaald, platvis haalde hier zelfs meer dan 50 fr het kg. Nog iets warmer weer en de garnaalaanvoer wordt weer normaal.

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER/ FOLKESTONE

voor de week van
8.4.1979 tot 14.4.1979

A'vaarten uit Oostende naar
Dover Western Docks :

- Dagelijks te 02u30, te 08u15, te 11u05 en te 15u40

A'vaarten uit Oostende naar
Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 08u15, te 11u15, te 14u15, te 17u15 en te 20u15
- Op 8.4.1979 bijkomende afvaart te 23u15
- Op 9, 10, 11, 12 en 13.4.1979 bijkomende afvaarten te 05u15 en te 23u15
- Op 14.4.1979 bijkomende afvaart te 02u15

A'vaarten uit Oostende naar
Folkestone :

- Dagelijks te 06u00
- Op 9.4.1979 bijkomende afvaart te 07u40
- Op 10, 11, 12 en 13.4.1979 bijkomende afvaarten te 03u30 en te 7u40

A'vaarten uit Dover Western
Docks :

- Dagelijks te 12u40, te 16u45 en te 19u40
- Op 9, 10, 11, 12, 13 en 14.4.1979 bijkomende afvaart te 08u40

A'vaarten uit Dover Eastern Docks

- Dagelijks te 00u20, te 09u20, te 12u20, te 15u20, te 18u20 en te 21u20
- Op 9, 10, 11, 12, 13 en 14.4.1979 bijkomende afvaart te 03u20

A'vaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 23u45
- Op 9, 10, 11 en 12.4.1979 bijkomende afvaarten te 01u10 en te 21u00
- Op 13.4.1979 bijkomende afvaart te 01u10

Vissersvaartuig TE KOOP

Vroegere N.804 (Mirval) Nieuwe motor Cummings 165 pk. radar, sonar, dieptemeter, radio VHF. Met alle toebehoren korren enz. Tel. 055/38 84.85.
(8065N-8307V)

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 6 APRIL 1979

KANAAL : O.275 (350 m., 500 kg. tong, 80 ronde, 270 gutvis).
WEST : N.40 (300 m., t.t.z. 60 gul, 230 wijting, 10 varia).

MAANDAG 9 APRIL 1979

KANAAL : O.306, O.309, O.35, O.134.
MONKEY BANK : Z.62.
WEST : N.3, O.243, Z.509, O.206, N.706, N.719, N.45, N.408

DINSDAG 10 APRIL 1979

WEST : N.41, O.235, Z.72.

WOENSDAG 11 APRIL 1979

WEST : N.708.

OOSTENDE

VRIJDAG 30 MAART 1979

KANAAL
O.114 9 15 790 141.557
O.303 14 60 3745 667.017
WEST
Z.209 12 240 — 242.310
N.708 10 290 — 400.319

MAANDAG 2 APRIL 1979

IJSLAND
O.202 18 1530 — 2.438.772
O.216 18 1340 — 2.225.676
KANAAL
Z.502 19 110 5050 914.120
O.141 17 250 230 627.935
O.83 17 110 5120 1.020.536
O.369 19 255 390 428.980
O.127 13 35 3485 601.702
WEST
N.752 9 395 — 451.360
O.279 8 245 — 269.440
N.709 10 345 — 560.990
Z.583 11 145 2715 695.952

DINSDAG 3 APRIL 1979

KANAAL
O.33 14 55 2660 550.186
O.229 14 305 — 407.595
Z.499 18 195 5851 1.295.735
WEST
O.26 9 370 — 287.730

WOENSDAG 4 APRIL 1979

O.82 18 130 3645 842.074
KUST
O.23 1 7 — 12.617
O.260 1 9 — 9.720
O.737 1 8 — 15.380
O.192 1 13 — 17.630
O.190 1 12 — 16.450

PECHERIES A VAPEUR, N.V. in vereffening

14, H. Baelskaai, Oostende

H.R. Brugge, afdeling Oostende
nr. 172

De Heren aandeelhouders wordt verzocht deel te nemen aan de algemene vergadering op 17 april 1979 te 16 uur, te Brussel, Luxemburgstraat, 19 (vierde verdieping).

Dagorde :
1. Verslag van de vereffenaars.
2. Toestand einde boekjaar.
Neerlegging van de aandelen, vijf volle dagen vóór de vergadering ten maatschappelijke zetel of bij de Bank Brussel Lambert te Oostende en te Brussel, Regentiestraat, 2.
(8305V)

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 29 MAART 1979

Z.55 W 9 250 45 179.071
O.313 W 13 3000 460 1.455.840
1.634.911

VRIJDAG 30 MAART 1979

Z.196 N 11 6500 400 1.894.760
Z.405 W 10 1000 150 537.120
Z.462 W 13 100 165 554.020
Z.14 W 1 200 10 74.910
Z.161 W 15 2700 200 895.274
Z.128 Kr 10 900 200 600.540
Z.505 W 9 100 10 124.970
Z.474 W 9 100 25 82.961
Z.12 W 9 200 25 152.020
Z.538-554 85.660
Z.430 45.740
Z.536 48.710
Z.494 66.980
Z.201-560 64.510
Z.403-501 91.750
Z.437-558 91.520
Z.184-447 88.710
Z.601-551 109.960
Z.471-472 115.250
5.725.365

MAANDAG 2 APRIL 1979

Z.176 N 5000 400 1.845.005
Z.321 W 1100 100 429.570
Z.16 W 3200 260 1.278.020
Z.573 Kr 1000 130 518.770
Kust (gul)
Z.536 49.840
Z.494 100.550
Z.430 76.080
Z.201-560 155.060
Z.403-501 97.680
Z.471-472 266.570
Z.601-551 234.900
Z.437-558 186.850
5.238.895

DINSDAG 3 MAART 1979

Z.99 Ka 17 3500 260 1.248.230
Z.506 N 7 — 320 571.920
Z.538-554 386.360
2.206.510

WOENSDAG 4 APRIL 1979

Z.126 N 11 220 110 665.360
Z.465 W 6 1100 65 440.230
Z.471-472 333.390
Z.403-501 315.470
Z.184-447 330.810
2.085.260

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)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	2-4-1979		
Schelvis grote	29,—36,60		
Schelvis midden	27,60-30,60		
Schelvis klein	25,80-27,—		
Kabeljauw	34,—38,—		
Gul	26,40-32,—		
Wijting	25,80-30,60		
Schaat	68,—74,—		
Zeebaars	41,60-46,60		
Leng	31,80-51,—		
Schartong	32,—56,—		
Heilbot	150-243		
Koolvis	21,60-31,—		
Hondstong	45,—,—		
Zeewolf			
Staart	151 —,—		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	2-4-1979	3-4-1979	4-4-1979
Lappen	128 -138	134 -142	136 -138
Grote	169 -178	177 -179	183 -187
Grote	170 -185	180 -190	187 -189
3/4	165 -189	189 -200	182 -183
Blok	163 -175	171 -190	174 -180
Voor-kleine	148 -167	154 -163	157 -159
Kleine			

Zeebrugge

	2-4-1979	3-4-1979	4-4-1979
Grote	164 -167	162 -165	165 -167
Blok	193 -198	195 -197	203 -211
Fruit	176 -189	181 -187	210 -227
Schone kleine	172 -183	177 -182	204 -230
Kleine	160 -169	169 -174	191 -202
Tout petit	152 -156	166 —,—	180 -187
Slips	132 -138	138 —,—	160 -172

Nieuwpoort

	2-4-1979	3-4-1979	4-4-1979
Tong I	134 —,—		148 -153
Tong II	186 —,—		196 —,—
Tong III	172 -180		220 —,—
Tong IV	173 —,—		220 —,—
Tong V	160 -168		196 —,—
Kleine	150 -160		172 —,—

PLADIJS

Oostende

	2-4-1979	3-4-1979	4-4-1979
Grote	23,40-26,—	31,—,—	33,—,—
Grote iek	22,—24,—	31,60,—	
Kleine iek			
Derde slag	20,80-23,—	28,—,—	
Platjes	16,40-20,40	18,—21,—	18,40,—,—

Zeebrugge

	2-4-1979	3-4-1979	4-4-1979
I	23,—28,—	26,—28,—	32,—,—
II	30,—34,—	29,—34,—	42,—,—
III	28,—34,—	32,—34,—	32,—34,—
IV	22,—26,—	28,—30,—	27,—,—
V			

Nieuwpoort

	2-4-1979	3-4-1979	4-4-1979
Moelen			
Grote pladijs	23,—,—		30,—,—
Platjes	25,—,—		44,—,—
Drielingen	24,—,—		25,—,—

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

30-3	4	34.735	1.533.213			
2-4	11	254.990	10.340.999			
3-4	4	54.761	2.751.659			
4-4	1	10.145	1.089.911			
	20	354.631	15.715.782			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

2-4	6	521	60.681	103,—	123,—	
3-4	7	380	46.046	80,—	144,—	
4-4	7	326	40.872	87,—	155,—	

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

29-3	1	105	15.141	140,—	147,—	
30-3	1	105	16.670	158,—	159,—	
30-3	1	498	57.768	116,—	116,—	
3-4	2	199	21.795	106,—	121,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

30-4	4	4.327	166.146			
2-4	6	8.898	740.599			
3-4	1	5.920	147.795			
4-3	9	15.695	895.650			

NIEUWPOORT

VRIJDAG 30 MAART 1979

N.738	116.736
N.700	Kust
N.88	Kust
N.349	Kust

Slechts één vaartuig op de markt van de West met een vangstje van op en al 70 bentjes en heel kleine vangstjes van de kustvisserij.

Alle soorten werden dan ook aan goede prijzen verkocht, dit met het vooruitzicht van de winkeliers voor het komend weekeinde en nogmaals stormweder met praktisch weinig vooruitzichten voor aanvoer.

MAANDAG 2 APRIL 1979

N.15	581.473
N.1	Kustvisserij
N.700	
N.788	
N.88	
N.349	

Buiten de kustvisserij, met kleine vangstjes stond de N.15 alleen op de markt, met 100 bennen vis en 2.000 kg tongen.

Heel wat handelaars stonden rond deze vangst en elk wilde zijn part hebben en er werd luid geroepen. De rare vis, tarbot en grieten (20 bennen) kregen heel goede prijzen. Een 20 bentjes gulsoorten gingen ook we aan 2270 tot 2100 F de benne. Vlammers 2400 F de benne. Tongoschar 85, 80 en de kleine 54 F. De tongen 1e soort 134 F, de 2e 186, de 3e 174, de 4e 173, de 5e 157 en 165, kleine 150 F. Staartvis 197 en 150 F de kg. Platvis 1150, drielingen 1250 en visjes van 880 à 1200 F. Robaard 2200 F de benne, tweede sortering 1300 tot 1500 F. Knorhaan 1050 F. St Jacobsschelpen werden gekocht aan 1620 F voor 100 stuks. Zo verliep de maandagmarkt.

DINSDAG 3 APRIL 1979

N.579 147.795
De N.579 moest zijn reis onderbreken en verkocht de dinsdag zijn vangst. Samen 110 bennen gullen

en wijting. Kabeljauw kreeg 3340 F. De gulsoorten van 2550 tot 1500 F de benne. Voorkleine 1310 F. Wijting grote 1280, kleine 300 F de benne. Een paar bennen knorhaan kreeg 940 F de benne.

WOENSDAG 4 APRIL 1979

N.705	380.509
Z.589	150.522
N.172	94.670
N.720	153.740

Een aanvoer van 15.600 kg, waarbij 2.000 kg tongen. Rare vis werd heel duur verkocht. De tongen kregen 155 F voor de grootste en dit liep op tot 230 F voor de 4e, zelfs de kleine kregen 175 F de kg. Kabeljauw werd gekocht aan 74 F de kg. De gullen van 30 à 50 F. Grote wijting 1400, kleine van 800 à 700 F. Alle andere vissoorten werden «duur» verkocht, zelfs kregen speerhaaien 2600 F de benne en knorhaans 1600 F. Beter zo, dan dat massa's vis moeten opgevangen worden.

ZEEHOND OP STRAND TE NIEUWPOORT

Op het strand van Nieuwpoort-Bad werd door de leerlingen van de RMS-Wetteren (zeeklassen) op 3 april jl. in de voormiddag een grijze zeehond aangetroffen. Het dier had een wonde in de halsstreek en was niet meer bij machte om terug in het zeewater te gaan. De heer J. Verbanck, vismijndirecteur, die ook als plaatselijk contactman voor meldingen van zeezoogdieren fungeert, werd van deze vondst op de hoogte gebracht. Na samenspraak met het Rijksstation voor Zeevisserij werd besloten het dier onder te brengen in het Dolfinarium van Brugge voor verzorging en voeding. Het is de bedoeling om het volwassen exemplaar dat 19,5 kg weegt en 81 cm lengte heeft, eerlang bij voldoende genezing terug de Noordzee stock (op 50.000 stuks geraamd) te laten vervoegen.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	2-4-1979	2-4-1979	3-4-1979	3-4-1979	4-4-1979	4-4-1979	2-4-1979	4-4-1979	2-4-1979	4-4-1979	2-4-1979	4-4-1979	2-4-1979	4-4-1979
Tarbot : groot (123)	308 -335	314 -333	327 -335		322 —,—	344 -380								
middel (123)	235 -267	186 -242	189 -260	293 -210	173 -205	202 -255	205 —,—	270 —,—						
klein (123)	135 -180	145 -182	105 -161	155 —,—	150 —,—	160 -174	130 —,—							
Griet : groot (123)	118 -129	126 -132	104 -129	128 —,—	120 -124		124 —,—	140 -150						
middel (123)	104 -111	105 -118	97 -109	121 —,—	92 -99	138 -158								
klein (123)	82 -96	98 -107	65 -100	102 —,—		120 -136								
Schelvis : groot														
middel		25 -34												
klein		16 —,—												
Heek : groot	80 -82													
middel	65 -73													
klein	45 -51													
Lom														
Leng	32 —,—	27 —,—	37,40 —,—											
Rog (I)	28 -63	65 -66	42 -65	68 —,—		76 -79	58 —,—	70 —,—						
Keilrog (123)	70,40 —,—		70 -73											
Rog (23)														
Tilten (23)		52 —,—		61 —,—		73 —,—	58 —,—	70 —,—						
Scherpstaart (23)		66 —,—		71 —,—		78 -80		70 —,—						
Halve mans (23)		29 -33		52 —,—		58 —,—								
Teelt (2)		33 -35		50 —,—		58 —,—								
Katrog (2)		17 —,—		20 —,—		32 —,—								
Kabeljauw	37 -51	42 -46	37 -55	64 —,—		30 -52	54 —,—	75 —,—						
Gul (groot)	23 -38	31 -34	23,80-50	54 —,—	22 -32	34 -51	26 -47	50 -58						
Gul (middel)		30 -34		30 -41		32 -40								
Gul (klein)		22 -26		28 -34		22 -23								
Hozemondhamme	103 -168		91 -186		87 -170									
Wijting : groot	13,80-29,80	31 -34	13,80-28,40	40 —,—		40 -42		27 —,—						
klein		18 -21		18 —,—		22 -24	16 —,—	13 -18						
Schar	14 -19	14 -16	21 -23,60	13 —,—		17 -22	14 -20	22 -26						
Steenhol	17 -91	87 -88	19,80-90,40	53 -17	14 -73,60	82 -84								
Zeehaai	45 -51,40		45,80-47,20			60 -63		50 —,—						
Hondshaai	21 -27,60		23,80 —,—											
Doornhaai														
Pieterman														
Makreel														
Horsmakreel														
Zeekeeft														
Schaat														
Zeebaars (klipvis)														
Kongeraal	9 -14,80	24 —,—												
Schartong														
Volle haring														
Ijle haring														
Haringshaai														
Steenhol	8 -10,80		8,20- 9,80											
Heilbot														
Koolvis														
Zeewolf														
Pollak														
Zonnevis	25 -46,80		33 -51,20		32 -34									
Koningsvis			219 —,—											
Vlaswijting			65 -110											
Zeeduivel														
Schotse schol		97 -166		107 -190		169 -198								
Zeehond				61 —,—										
Bot		38 —,—												
Rode Poon (robaard)														
Grauwe Poon (knorh.)		48 —,—					30 -44	35 —,—						
Rode Knorhaan	28 -52	34 —,—	23 -35				22 —,—	33 —,—						
Posten	42 -53,80		46 -60,40											
Langoesten (midden)		11 —,—		22 —,—										
(klein)														

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 27 maart werd aangevoerd: 80 kg tong 27 kisten tarbot en griet; 195 kisten kabeljauw; 1.014 kisten koolvis; 101 kisten schelvis; 334 kisten wijting; 88 kisten schol; 7 kisten schar; 6 kisten haring; 19 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 19,84-19,38; grote tong 12,03-11,87; grootmiddel tong 14,17-13,74; kleinniddel tong 12,98-12,31; tong één 12,72-11,86; tong twee 11,18-10,60.

Per 40 kg.: poontjes 90; haai 140; haring 46; tong-schar 212-126; tarbot 666-424; griet 382-305; kabeljauw één 132-88; kabeljauw twee 150-85; kabeljauw drie 90-80; kabeljauw vier 92-77; kabeljauw vijf 86-57; koolvis één 72-69; koolvis twee 78-71; koolvis drie 78-68; koolvis vier 75-70; schelvis één 150-124; schelvis twee 102; schelvis drie 102-92; schelvis vier 96-87; schol één 74-66; schol twee 84-78; schol drie 104-84; schol vier 96-87; schar 75-72; wijting 71-62.

De besommingen waren:

KW 74 f15.500; KW 117 f11.100; KW 123 f93.500; VL 90 f23.500; IJM 19 f11.900; één Duits vaartuig de OR 31 f10.000.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 29 maart werd aangevoerd: 2.440 kg tong; 53 kisten tarbot en griet; 231 kisten kabeljauw; 512 kisten wijting; 128 kisten schol; 8 kisten schelvis; 17 kisten schar en 23 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 24,10-23,35; grote tong 12,61-12,31; grootmiddel tong 15,19-14,83; kleinniddel tong 13,85-13,57; tong één 12,32-11,69; tong twee 11,46-11,12.

Per 40 kg.: tarbot 690-435; griet 397-314; kabeljauw één 168-98; kabeljauw twee 124-98; kabeljauw drie 158-132; kabeljauw vier 134-104; kabeljauw vijf 128-92; schol één 84-72; schol twee 110-84; schol drie 142-92; schol vier 110-77; wijting drie 136-90; schar 136-90; hammen met kop 222-114; tong-schar 237-147; bot 34; schelvis één en twee 140-132; schelvis drie 142-114; schelvis vier 88.

De besommingen waren:

UK 135 en UK 145 f3.200; KW 34 f54.800; IJM 18 f790; verder waren er een Goedereeder en twee Texelaars met in het totaal f52.800 aan besomming.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 30 maart werd aangevoerd: 8.465 kg tong; 56 kisten tarbot en griet; 575 kisten schelvis; 273 kisten wijting; 454 kisten schol; 56 kisten schar; 46 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 26,48-24,31; grote tong 13,23-12,18; grootmiddel tong 15,25-14,09; kleinniddel tong 15,17-14,00; tong één 15,36-14,01; tong twee 13,86-13,44.

Per 40 kg.: tarbot 732-440; griet 450-330; kabeljauw één 150-132; kabeljauw twee 192-132; kabeljauw drie 160-102; kabeljauw vier 144-94; kabeljauw vijf 118-86; schol één 114-66; schol twee 102-80; schol drie 112-84; schol vier 104-76; wijting drie 94-66; schar 122-86; bot 36-30; steenholk 73-57; tong-schar 224-190.

De besommingen waren:

KW 106 f15.100; WR 68 f12.400; UK 186 f5.500; UK 135 en UK 145 f9.500; IJM 18 f3.700; IJM 19 f2.100; IJM 25 f1.400; verder waren er 1 Goedereeder en 7 Texelaars met in totaal f158.200 en één Deen, de VE 244 met f74.700 aan besomming.

X X X

Aan de maandagmarkt van 2 april werd aangevoerd: 10.870 kg tong; 87 kisten tarbot en griet; 1.413 kisten kabeljauw; 4 kisten schelvis; 727 kisten wijting; 741 kisten schol; 25 kisten schar; 12 kisten haring en 40 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 23,91-22,32; grote tong 12,01-11,70; grootmiddel tong 14,12-13,69; kleinniddel tong 12,63-11,98; tong één 12,40-11,76; tong twee 11,83-10,98.

Per 40 kg.: tarbot 696-376; griet 384-318; kabeljauw één 132-96; kabeljauw twee 144-96; kabeljauw drie 110-90; kabeljauw vier 98-88; kabeljauw vijf 84-63; schelvis vier 84; schol één 80-61; schol twee 96-71; schol drie 102-77; schol vier 94-67; wijting drie 85-59; schar 106-77; haring één 71-66; bot 24; krab 62-52.

De besommingen waren:

KW 11 f33.800; IJM 29 f7.500; IJM 45 f14.800; KW 51 f2.100; KW 55 f15.900; KW 88 f21.100; KW 113 f8.900; KW 137 f9.800; KW 141 f11.500; KW 149 f8.900; KW 152 f7.000; KW 167 f13.300; KW 173 f9.500; KW 175 f14.600; KW 185 f7.600; KW 189 f17.800; KW 214 f18.800; KW 221 f8.900; KW 226 f15.600; SCH 256 f7.300; VL 90 f10.750; WR 32 f5.000; IJM 20 f3.400; IJM 24 f22.000; IJM 44 f19.900; IJM 115 f59.000; IJM 154 f13.900; IJM 209 f11.000.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 26 tot en met 30 maart '79

Door 42 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

11.750	kg	TONG	f	149.442,59	f	15,57 - 9,74
6.379	kg	TARBOT	f	92.080,92	f	27,04 - 9,06
86.520	kg	SCHOL	f	175.183,32	f	2,38 - 1,64
54.045	kg	KABELJAUW	f	125.310,83	f	5,08 - 1,53
1.328	kg	GRIET	f	11.158,10	f	9,00 - 7,73
4.540	kg	SCHAR	f	8.066,16	f	2,29 - 1,51
12.325	kg	WIJTING	f	17.844,65	f	2,15 - 1,09
124.012	kg	DIVERSEN	f	373.111,23	f	2,15 - 1,09
300.899	kg		f	952.197,80		

Staaldraadtuwwerken 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

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

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN