

## De Brandstoffenmiserie

# MINISTER CLAES EN DE MULTINATIONALS

De laatste weken zijn de EEG, de kwota, de maaswijdte en de spookschepen binnen de 12 mijl uit de dagelijkse gesprekken en discussies verdwenen, sinds alle aandacht gaat naar de gasoil, zowel met betrekking tot de prijs als tot de leveringsmogelijkheden.

Straks komt het zover dat de visserij, door verdedigers en tegenstanders, opnieuw verscheurd geraakt, wanneer door sommigen de bestaansnoodzakelijkheid van de coöperatieven in twijfel wordt getrokken. Al zal geen zinnig mens het nut van de coöperatieve werking der laatste tien jaar durven in twijfel trekken.

Kleine reders maar ook midden-slagreders, die niet bij de coöperatieve kochten, kunnen niet loochenen dat zij hebben gekocht en dat zij kopen tegen een gasoilprijs die zij geheim moeten houden voor hun kollega's, waardoor zij in felte niet alleen hun kollega's hebben bedrogen maar waardoor zijzelf heel dikwijls bedrogen zijn geworden.

### MULTINATIONALS

Toen wij voor onze leden op de gasoilmarkt gekomen zijn, hebben wij ons bevoorradad bij een of andere grote olieleverancier, dus niet op de vrije markt.

Het resultaat was dat wij verkochten tegen dezelfde prijs als de andere verdelers, maar omdat wij geen winst beogen, konden wij telkens een aanzienlijke eindejaarsristourne uitkeren, waardoor de coöperatieve prijs uiteindelijk veel gunstiger lag.

Plaatselijke verdelers waren daar uiteraard niet gelukkig mee en moesten van hun persoonlijke winsten afstaan om in de markt te kunnen blijven, hoewel zij de mogelijkheid hadden om aan grote redereien goedkoper te verkopen dan aan de kleine reders, terwijl de coöperatieve ieder liter, zowel aan de

groten als aan de kleintjes, aan dezelfde prijs levert.

Uit solidariteit onder elkaar en omdat ze bereid waren de koek onder elkaar te verdelen werden onze aankooprijzen plots „aangepast” zodat wij zelfs met onze ristournes niet langer konden goedkoper leveren. Aldus werden we verplicht op de vrije markt betere voorwaarden te bedingen, niet in ons belang, maar ten voordele van onze leden, doch ook de niet-leden hebben daarvan geprofiteerd want, om op de markt te kunnen blijven, waren de andere verkopers verplicht opnieuw hun prijs aan onze prijs aan te passen.

Zelfs nog de eerste drie maanden van dit jaar hebben wij gasoil kunnen verkopen aan 20 centiem en meer beneden de marktprijs.

Maar sindsdien is de kwestie Iran beginnen spelen en kennen wij daarenboven een koude golf, waardoor het dagelijks verbruik van brandstof veel hoger ligt dan normaal. Andere jaren moest men nu beginnen rekening houden met gasoiloverschotten, die men maar al te graag kwijt wilde op de vrije markt. Door uitzonderlijke toestanden echter kan men dus nu de vrije markt boycotteren.

Toch zijn er die dit verhaal een logisch gevolg vinden van onze vrije markteconomie, maar men schijnt zich niet bewust te zijn van het gevaar dat boven ons hoofd hangt, wanneer de trust oppermachtig wordt, zowel wat de leveringen betreft als de prijsvorming.

### DE REGERING

Niet zonder belang is ook het feit dat de regering een akkoord had met de petroleumfederatie (wat eerstdaags ten einde loopt), waardoor in België de brandstofprijs bepaald wordt volgens meerdere indicatoren en waar de federatie geen

nadeel van ondervonden heeft als men de prijzen vergelijkt in de ons omringende landen.

Deze prijsvorming is echter voor een buitenstaander weinig doorzichtig en zowel de ene als de andere partij beweert dat het akkoord met de regering meer nadelen dan voordelen bevat.

**Natuurlijk heeft de federatie een zwaar wegend argument: in het akkoord met de regering wordt immers bepaald dat de federatie moet instaan voor een strategische stock, wat uiteraard geld kost en waarvoor een compensatie wordt verwacht.**

Anderzijds weet iedereen dat de prijzen door sjeiks worden opgetrokken en dat de verbruiker in zijn portemonnaie zal moeten grijpen. Zou dit voor de federatie geen voldoende reden zijn om op deze te verwachten prijsverhoging te wachten en de voorraden zoveel mogelijk te bevriezen? Ons kunnen ze immers zogezegd niet leveren wegens gebrek aan voldoende produkt, maar ze hebben wél voldoende produkt om rechtstreeks aan onze leden te leveren!

**Onvoldoende ingelicht over de werkelijke toestand heeft Het Visserijblad enkele weken terug een scherpe uitval gedaan tegen minister Claes van Economische Zaken; er werd hem toen verweten dat hij laks zou zijn en geen oor zou hebben voor de vraag van de coöperatieve die de eenvoudige reder wil beschermen tegen de onbetaalbare prijs die morgen voor gasoil kan worden gevraagd.**

Op 1 mei is minister Claes dan echter heel fel uitgevaren tegen de multinationals, die van de economische crisis zouden profiteren ten nadele van 's lands industriële toekomst.

Het is ons duidelijk geworden dat ook de regering heel voorzichtig en heel bedachtzaam moet handelen om ergens toch nog iets van de prijsvorming te kunnen in de hand houden.

De komende maanden kunnen dan ook van enorm belang zijn voor onze onmiddellijke toekomst, die van de visserij in het bijzonder. Want als de visserij, die immers haar uitbatingskosten niet kan reputeren, straks moet leren leven met een gasoilprijs van 7 of 8 frank voor 1 liter, zullen onze reders vooral moeten leren sterven.

We beseffen dat minister Claes slechts op het allerlaatste moment gasoil kan „opeisen”, met alle gevolgen van dien, en dat hij derhalve voor de verplichte levering aan coöperatieven heel weinig kan doen, hoezeer hij ook bekommerd is de visserij te helpen en hoe bewust hij ook is van het nut der coöperatieven, die hem beter dan wie ook kunnen helpen in de prijsdrukking.

De coöperatieven bestaan immers niet voor zichzelf, maar ze zijn er vooral voor de kleine reders. Dat sommige reders dit niet inzien en uit kortzichtigheid hun eigen toekomst zouden verkwaselen, is niet erger dan de belachelijke afgunst, die bestaat tussen de „kreeftenputters” en de „bokkers”, tussen de gullenvangers en de „plankers”.

We kunnen de wereld niet veranderen. We kunnen hoogstens een beetje helpen, vooral diegenen helpen die zelf varen en daardoor niet in staat zijn de kosten van hun uitbating te benaastigen.

Jozef De Roose  
Direkteur  
Hand in Hand  
Zeebrugge

# Schadegevallen

Daar de O.110 „Jeanine Margaret” een vreemd voorwerp in de schroef had gekregen, werd de sleephulp ingeroepen van de O.455 „Zeesymphonie” die het vaartuig veilig in de haven bracht. De hulp van een kikvorsman werd gevraagd om de schroef te klaren.

Tijdens het bedrijven van de visserij sloeg de Z.465 „Asdic” plots vast met de SB boel aan een onderwater zittend voorwerp. Pogingen om los te komen mislukten en de SB boel diende als verloren beschouwd.

De Z.500 van Mevr. D'Hoore en Vlietinck is komen vast te slaan aan een op de zeekaart gelocaliseerd wrak. Getracht werd de BB boel in veiligheid te brengen. Ze voelden een paar harde rukken, gevolg van de zware zeegang, toen ze plots loskwamen. De BB visdraad werd gewonden en vastgesteld werd dat beide spranken (kettingen waaraan visboel vastzit) gebroken waren en de visboel verloren was.

Tijdens het manoeuvreren van de O.303 „Girl Linda”, van de vismijn naar de H. Baelskaai, is een vreemde in het water drijvende tros in de schroef verward geraakt. Het schip werd op de slip geplaatst en vastgesteld werd dat de schroef lichtjes beschadigd werd.

Het is onbegrijpelijk dat men in het visserijdok nog allerlei vuil, waaronder touwtrossen gooit. Bij vaststelling van wie dit doet, zou zeer streng opgetreden moeten worden.

# Onderzoeksraad voor de Zeevaart

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart kwam woensdag te Oostende opnieuw bijeen; op de rol stonden meerdere zaken waaronder uiteraard weer enkele overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel in het Nauw van Kales. Deze keer slechts twee en daarin kon rijkskommissaris Bentein slechts in één zaak vorderen. Met name tegen schipper Johan Degroote van de Z.19. Deze schipper voer over een afstand van 15 mijl tegen de voorgeschreven richting in en hoorde een waarschuwing vorderen. Ook de schipper van de Z.38 beging een zelfde overtreding maar de rijkskommissaris wilde hem als getuige eerst onderhoren.

X X X

Verder werd ook gevorderd inzake de aanvaring die zich in maart van vorig jaar voordeed tussen de O.123 „Jami” en de Liberiaanse tanker „Titan”. Rijkskommissaris Bentein liet in zijn vordering verstaan dat er enige onzekerheid bestaat nopens de koers van de beide vaartuigen maar dat de „Titan” in ieder geval naliet een ruim en bijtijds uitwijkingsmanoeuvre uit te voeren. Hij laat wachtsman Dirk Vanelderdinghe het voordeel van de twijfel en het vonnis aan de wijsheid aan de Raad over. Wel dringt hij er op aan dat de schippers preciese instructies geven aan hun wachtmannen, zelfs al genieten deze dan nog het volste vertrouwen.

Tenslotte werden nog vier beslissingen uitgesproken:

— Inzake het dodelijk ongeval dat zich op 18 oktober van vorig jaar voordeed aan boord van de Z.576 „Rubens” waarbij matroos Yves Slosse over boord sloeg en verdronk, is de Raad van oordeel dat er geen specifieke beroepsfouten werden begaan door de opvarenden van dit vaartuig en dat het ongeval te wijten is aan een ongelukkige samenloop van omstandigheden. De Raad brengt hulde aan de nagedachtenis van Yves Slosse en wenst tevens de voorbeeldige houding van Ronny Bil te onderstrepen die over boord sprong om te pogen zijn varensgezel te redden. Het mocht evenwel niet baten.

— Ook inzake het ongeval dat zich op 7 december 1977 voordeed aan boord van de Z.405 „Kamina” en waarbij matroos Felix Rombout levenslang verlamd werd, werd een beslissing getroffen. Terzake werd schipper Gilb, Calus betrokken die volgens de Raad naliet een versterking aan te brengen op het veilig-

heidssysteem van de bokken. Te meer omdat hij vóór de afvaart op de hoogte was van de sleet. Schipper Calus wordt geschorst voor een periode van vijf dagen. Tevens is de Raad van oordeel dat de openbare overheid — onder een of andere vorm — controle moet uitoefenen betreffende het gebruik van kabels, kettingen en draden welke aan hevige krachten zijn blootgesteld.

— Schipper Vlietinck François van de Z.500 „De Hoop” kreeg een schorsing gedurende drie dagen van zijn schippersbrevet. Zijn vaartuig was op 9 november 1978 in aanvaring gekomen met de Nederlandse treiler BR. 19 uit Breskens.

— Tenslotte viel er nog een beslissing inzake de aanvaring die zich op 25 november 1977 voordeed tussen de Z.518 „Cutty Sark” en het M/S „Mihall” op de Zuidkust van Engeland. De Raad stelt vast dat schipper Adams van de „Cutty Sark” al het nodige heeft gedaan om de aanvaring te vermijden en dat er hem derhalve geen beroepsfouten ten laste kunnen gelegd worden.

## Onderlinge Verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

### HULP IN NOOD

### STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

Overeenkomstig art. 31 van de statuten worden de leden uitgenodigd op de Statutaire Algemene Vergadering van de maatschappij die zal plaats hebben op vrijdag 18 mei 1979 om 16 u. in het Hotel „Europa”, Kapellestraat, 181 te Bredene.

Dagorde:

- 1) goedkeuring van het verslag van de Raad van Beheer over de maatschappelijke werking gedurende het jaar 1978;
- 2) verslag van het College van Commissarissen;
- 3) goedkeuring van de balans, winst- en verliesrekening, afgesloten op 31-12-1978;
- 4) ontlasting te verlenen aan beheerders en commissarissen voor 1978;
- 5) vaststelling van de vergoeding voor commissarissen ingevolge art. 29 van de statuten;
- 6) uitbetaling voorbehoudingsfonds aan uittreedende leden en rechthebbenden op het aandeel van het boekjaar 1970;
- 7) bekrachtiging van de beslissing van de Raad van Beheer tot aanstelling van de h. Vantorre André als beheerder;
- 8) verscheidene;

N.B. — alle voorstellen of punten welke de leden onder de rubriek „verscheidene” wensen te bespreken dienen ten laatste vijf dagen vóór de algemene statutaire vergadering per aanteekend schrijven op de zetel der maatschappij toe te komen. Deze voorstellen moeten ondertekend zijn door minstens tien leden.

Namens HULP IN NOOD

P. Vandenberghe  
Directeur

E. Verleene  
Voorzitter

(8201N — 8310V)

## S.V. S.C.A.P.

H. Baelskaai, 27, Oostende

### STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

Wij hebben de eer U hierbij uit te nodigen tot de Statutaire Algemene Vergadering, welke zal gehouden worden in het Hotel „Europa”, Kapellestraat 181 te Bredene op vrijdag 18 mei 1979 te 14.30 u.

Dagorde:

1. Verslag van de Raad van Beheer;
2. Verslag van het College van Commissarissen;
3. Goedkeuring Balans en Winst- en Verliesrekening per 31-12-1978;
4. Ontlasting te geven aan Beheerders;
5. Ontlasting te geven aan Commissarissen;
6. Vaststellen teruggaven voor 1978 en bestemming van het saldo;
7. Vaststellen vergoeding Commissarissen;
8. Vaststellen lidgeld voor 1979;
9. Allerlei.

Gezien de belangrijkheid der dagorde, rekenen wij ten stelligste op uw aanwezigheid.

Met de meeste hoogachting,

Namens de Beheerraad

DE DIREKTEUR  
P. VANDENBERGHE

DE VOORZITTER  
E. VERLEENE

(8200N — 8309V)

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN



# Reder Hubert RAMMELOO van Nieuwpoort plots overleden

Het leven is een schouwtoneel, elk speelt zijn rol en krijgt zijn deel, is zaterdag eens temeer bewezen, toen een onzer knapste en intelligentste reders van de Westkust, vergezeld van een vriend, tijdens het sportvissen met een bootje niet ver van de haven van Nieuwpoort bij het inhalen van zijn netje, plots onwel werd en overleed.

Hubert Rammeloo was pas enkele maanden 49 jaar geworden. Hij is één der drie zoons van wijlen Remi Rammeloo, zeer goed gekend in de visserijmiddens van Boechoute en na de oorlog aan de kust.

Vader Remi Rammeloo overleed immers op 5 oktober 1968 in de ouderdom van 75 jaar. Hij was te Philipine geboren en baatte vóór de oorlog te Boechoute een mosseischiut uit tot in 1937, niettegensaande de familie reeds sedert 1930 zich te Zeebrugge gevestigd had. Het was t.a. in het jaar 1930, dat de N.753 te Zeebrugge gebouwd werd, waarop Hubert immers op 17 augustus 1945, toen hij pas 15 jaar was, zijn eerste stappen ter visserij deed.

Bij het uitbreken van de oorlog was de jonge Rammeloo immers met de familie terug te Boechoute, waar de N.753 als lichtschip door de Duitsers was opgeëist om in 1942 vrij te komen en tijdens de zomermaanden en herfst, de garnaal en sprotvisserij uit te oefenen. Tijdens de wintermaanden vaarde men van uit Nieuwpoort ter haringvisserij.

Nadat eerst Hilaire en Hubert zich vooral als knappe haringvangers met vader hadden doen kennen, kwam de jongste broer André hen in 1953 vervoegen, waardoor vader Remi het bijtje er bij neerlegde en in die tijd zelf de visserijbelangen als voorvechter gedurende 18 jaar in de gemeenteraad van Nieuwpoort en de beroepsverenigingen verdedigde.

De drie knappe zoons hielden de banier hoog, voeren regelmatig uit Nieuwpoort en waren tenslotte gekend als behorende tot de knapste haring- en sprotvissers van onze tijd.

Op 19 juni 1961 kocht Hubert de N.734 van Desaever Georges die met defekte motor aan de kaai lag. Daar werd een nieuwe motor Moëls ingebouwd van 100 pk. Het vaartuig kreeg de naam « Maridor » naar de verkorting van de naam van zijn twee dochters (een derde meisje kwam later). Met dit vaartuig maakte Hubert reeds naam als een « krak » gezien zijn vangsten aan tongen en platvis op de Oostkust van Engeland, en de sprot en haringvangst, die hij in span kon vissen, samen met zijn broer André, die dan ook reeds schipper geworden was op zijn vaders oude boot, de N.753. Hubert bleef de N.734 bevaren tot in 1969, verkocht dan deze en durfde het aan, samen met zijn broer André, twee schepen te laten bouwen op de werf « Beliard ». Dit waren de N.708 en N.709, De Ruytingen en Mardyck. Twee vaartuigen van 110 Bruto ton met ABC motoren van 375 pk.

We herinneren ons nog toen de N.708 en N.709 op de werf Beliard tewater gelaten werden, hoe in de visserijmiddens van een gewaagd spel werd gesproken, de vaartuigen 15 % duurder uitvallend dan andere, maar hoe die twee knappe vissers, er in korte tijd in slaagden, opnieuw de weg naar de haringvisserij te tonen als een lonend bedrijf. Hun voornaamste doel was immers haring en sprotvisserij. Dit is dan ook buitengewoon goed meegevallen, zodat er mag gezegd worden, dat zij de haringvisserij terug bij ons in gang gestoken hebben en tal van navolgers hebben gekregen! Met het « Danish Pairstelsel » werd ook dit koppel gekend en dikwijls werden ze bestempeld als « gelukvogels ». 't Geluk speelt wel eens mee, maar nooit opgeven en vooral stielkennis blijven de grootste troef.

Dit hard sjouwen had ook zijn nadelen. De drie Rammeloo's waren immers dag en nacht aan 't werk. Ze gunden zich geen uur rust, wanneer er wat te vangen was en togen onafgebroken zeewaarts. Hubert was reeds van dokterswege geweest op het gevaar welke hij liep, wanneer hij zo voort ter visserij zou varen. Hij was verplicht het stil te leggen, maar dit belette hem niet met zijn broer, het bijwijlen te vergeten.

Vrijdagnamiddag had hij nog de vergadering van de koöperatieve SCAP bijgewoond, waar hij sinds jaren beheerder was.

Zijn tussenkomsten en argumenten waren steeds zeer verstandig en vakkundig. Hij en zijn broers zijn immers als zodanig gekend en SCAP had gehoopt hem nog lang in haar midden als goede raadgever met veel ervaring en werklust te mogen behouden.

Maar de roep van de zee en van het visje, was sterker dan de noodzaak aan wal te blijven en om van daaruit met broer André, voor de N.708 en N.709 te helpen. Hij zou zaterdag met een kleine schuit die hij samen gekocht had met een vriend, gaan spelevaren om met een netje op schol, schar en tongetjes te gaan vissen. Dat was zijn verstrooiing en verzet. Dat was zijn leven. Maar ook die verstrooiing, ook die liefde voor de zee en de visserij, zouden hem noodlottig worden, zodat hij plots een hartaanval kreeg en aan boord van dat bootje op diezelfde zee welke hij als visser, als sjouwer, zo lief had gehad en meer dan 30 jaar bevaren had, zijn leven liet.

Heden donderdag werd hij onder een massale toeloop van overheden, vrienden en familie te Nieuwpoort ten grave gedragen.

Redevoeringen zijn er niet nodig geweest om het leven van een onzer knapste visserszonen met zijn vele gaven en werklust te schetsen.

Het ware onbegonnen werk er in vele kenschetsende details over uit te wijden. Hij is er niet meer, zodat de zware taak de rederij te leiden, thans op zijn broer André berust.

Hubert, gij zijt heengegaan. Wij zullen U niet meer zien in onze visserijkringen. Uw heengaan is een groot verlies voor Uw vrouw en Uw familie, voor Uw vrienden, voor de visserij.

Aan Uw moeder, Uw echtgenote en kinderen, broers, zuster en familie biedt ons blad zijn innige deelneming aan in het onherstelbaar verlies welke zij komen te ondergaan.

Wij verzekeren U tevens dat allen steeds op onze steun, op onze genegenheid en op onze vriendschap zullen mogen blijven rekenen.

## KORTE ROUWPLECHTIGHEID

Met grote verslagenheid werd maandag in de visserij het plots overlijden vernomen van de joviale en knappe reder Rammeloo Hubert, medereder, samen met zijn broeder, van de N.708-709.

Even voor de afslag van de vangst van beide schepen werd door een vertegenwoordiger van de stad Oostende, mededeling gegeven van het overlijden van Hubert Rammeloo in totaal onverwachte omstandigheden op zee, aan boord van een sportvissersvaartuig. Tevens werd van de kopers en omstanders één minuut plechtige stilte gevraagd, die onmiddellijk werd beantwoord.

# Weetjes...

Nederlandse en Belgische bokkentreilers zouden op de zuidkust van Engeland, Cornwall, te dicht bij voorbehouden plaatsen voor lokale vissers met staande netten, gevestigd hebben, waardoor verscheidene schaden opliepen. Dit zou beroering teweeg gebracht hebben te St. Ives en Newquay.

X X X

Ook de liberalen hebben in Groot-Brittannië gebruik gemaakt van de verkiezingsatmosfeer om dure eden te zweren dat zij het gevecht voor de vrijwaring van de belangen van de Britse visser nooit zullen opgeven. Een verkiezingsbelofte als een ander?

X X X

Tegen het jaareinde 1978 moesten ook 500 Deense vissersvaartuigen op de Noordzee opliggen vanwege de vangstbeperkingen en de uitputting van de kwota. De redrijen verkregen staatshulp voor dit opliggen. Denemarken is dan ook aan een sterke uitsanering van zijn visserijvloot toe. In het buitenland verwacht men dat dit vooral zou gebeuren in de industriële visserijvloot voor vismeeldoeleinden.

X X X

Te Corcarneau in Frankrijk hebben 35 verenigingen van sport- en pleziervissers vergaderd om zich in één enkele federatie te verzamelen en zich te verweren tegen de volgende hen ongerechtvaardigde aanvallen van de beroepsvisserij tegen hun aanwezigheid op zee. Betalen zij ook dezelfde belasting als die beroepsvissers en verkopen ze hun vis officieel?

X X X

De ansjovissers van het Franse baskenland uit St. Jean de Luz hebben besloten na het indienen van hun monsterrollen en een staking van 14 dagen, terug in zee te steken omdat zij van de organisatie F.I.O.M., 3,50 B. Fr. per kgr subsidie krijgen bij de 14 B. Fr. het kgr, aangeboden door de inleggerijen, zodanig dat ze hierdoor de prijs door hun federatie geëist bereiken.

X X X

Een regelrechte zeeslag had in de Portugese wateren plaats ter hoogte van de Portugese stad Porto, tussen Spaanse en Portugese vissers. Toen de vissers van een 70-tal Portugese vaartuigen zich gereed maakten om in de 12-mijlszone hun netten uit te werpen botsten zij op een paar tientallen Spaanse vissersvaartuigen die er reeds hun netten hadden uitgeworpen. Het kwam tot een regelrechte zeeslag, met enteringen en aanvallen tot de Spaanse vissers, met achterlating van hun netten, het hazenpad kozen.

X X X

De autocar zogezegde matrozen die het, door de onderbetaalde be-

manning in bezetting gehouden Griekse schip, de «Global-Med», te Boulogne hebben getracht te ontzetten en met behulp van een paar machinisten en een stuurman in open zee te krijgen, waren te Parijs speciaal gerekruteerde mannetjes die gewoon zijn voor dergelijke karweiën geronseld te worden. Zij zijn het ook die voor de orde en tucht zorgen ten voordele van de uitbaters van plaatsen van plezier. Men weet, dat zij hierin niet slaagden.

X X X

De bliksem heeft brand gesticht aan boord van een Liberiaanse tanker de «Zeetijger» die aan het lossen was in een haven van Texas. Verscheidene op elkaar volgende ontploffingen deden zich voor aan boord. Achtien bemanningsleden van de 33 aan boord, de meesten hiervan Italianen, werden gewond en één wordt vermist.

X X X

Van 12 tot 19 mei houdt de Internationale Vereniging van de zeehavens voor de eerste maal een internationale bijeenkomst, en dit te Le Havre. De Franse minister van verkeerswezen Le Theule zal er onder meer het woord voeren.

X X X

Een vrachtschip van de Duitse rederij «Ollendorf» werd te Nantes weerhouden door de syndikaten wegens overtreding van de regels van de Internationale Transportbond van Londen. Met schip vaart onder goedkope vlag en de bemanning is fel onderbetaald.

X X X

Het uitzoeken voor minder brandstofverbruik en uitsparen van energie heeft een Franse werf er nu toe gebracht voor kleine kustvaartuigen tot 12 meter, een romp te bouwen in aluminium, die vooraf behandeld werd tegen aantasting door zee-organismen. De lichte romp en de gladde wand bezorgt het vaartuig veel minder weerstand en een brandstofbesparing.

X X X

Italië bouwt vier hekdiepvriezers voor Ghana. De schepen hebben een brutotonnemaat van 1.400 Brt en zullen allen in 1979 geleverd worden. Zelfde scheepswerf van Viareggio heeft ook een order voor Ghana voor de bouw van twee tonijnschepen van 80 meter van 1600 ton die een snelheid van 17 knopen zullen halen. Binnen enkele jaren zullen we ons waarschijnlijk mogen verwachten aan een overspoeling van onze markten van diepvriesprodukten uit de ontwikkelingslanden, zoals dit nu onder andere reeds gebeurt met de tekstielprodukten uit Hong-Kong, Korea enz..... We leveren hen de fabrieksschepen en zij zullen ons produkten leveren buiten concurrentie voor onze eigen schepen.

X X X

De Schotse seinervloot kreeg wederom 2 grote seiners bij, namelijk de 42 m «Stella - Nova» en de 42-meter «Kings Cross». Het zijn tweedehands vaartuigen maar toch nog van tamelijke recente constructie, 1967 en 1975. Beide vaartuigen werden uitgerust met een motor van 1.500 P.K. Toch wederom twee treilers met grote vangstkapaciteit die de EEG-vloot komen vervoegen. Het is dus begrijpelijk, dat de Engelsen de Schotten verwijten toesturen over een ongecontroleerde uitbouw en de Schotten omgekeerd de Engelsen!

X X X

Eén van de redenen waarom men de netmaaswijdte voor de vangst op langoustine tot 70 mm wenst op te trekken, is het feit van de bijvangst. Op vele vangplaatsen worden grote bijvangsten aan wijting, pladijs, gul, pollack enz..... gemaakt met netten waarvan de maaswijdten lopen vanaf 35 mm voor Denemarken en Noorwegen, tot 50 mm in de Ierse Zee en 70 mm in Britse wateren. Door deze kleine maaswijdten wordt veel ondermaatse vis van bovenvermelde soorten gevangen en vernietigd.

X X X

Ook in Engeland zijn er protesten opgegaan tegen het houden van oefeningen door de Britse marine in zeer rijke visgronden. Vissers uit St.-Ives, Newlyn en Falmouth, die met staande netten vissen, werden de voornaamste slachtoffers van akties gevoerd door mijnsleepvegers.

X X X

De Britse vertegenwoordiger van de Belgische schepen die in Fleetwood verkopen of het inzicht hebben er te verkopen verklaarde dat aan deze schepen al de steun en faciliteiten zullen geboden worden als maar mogelijk. Hij voegde er letterlijk aan toe dat dit op de Belgische schippers en reders een sneeuwbal effect zal hebben, wanneer zij zullen vaststellen wat wij hen te bieden hebben.

X X X

In Sri-Lanka, het vroegere Ceylon wordt voor de romp van kleinere vaartuigen rubber aangewend, een produkt dat men in Sri-Lanka ter plaatse aantreft en goedkoper uitvalt dan staal, hout of polyester. De rubber wordt aangebracht op een vlechtwerk van stalen buizen. Dit projekt staat onder leiding van de plaatselijke afdeling van de F.A.O.

X X X

Drie man die door de reddingsboot van de vissersplaats Amble in Engeland aan boord van een op drift geslagen en op een zandbank gestrande 21 meter treiler geplaatst werden om deze terug naar de thuishaven te brengen, moesten door een helikopter terug van boord gehaald worden toen het weder te slecht werd en het gestrande vaartuig dreigde op de klippen geslagen te worden, hetgeen naderhand ook gebeurde.

X X X

Binnenkort komt in Nederland de mosseladvieskommissie en Zevibel bijeen om te beslissen over de mosselprijs voor het nieuwe seizoen en voor een eventuele verhoging van de heffing per ton aan de kwekers en de groothandel bestemd voor publiciteitsdoeleinden. Deze is nu 0,5 gulden waarvan de helft voor de kweker en de helft voor de groothandel.

X X X

Een nieuwe 27 meter stalen hekreiler voor rekening van een Ierse reder, zal in Januari 1980 de Ierse vissersvloot komen vervoegen. Het vaartuig zal om en om de 30 miljoen B. Fr. kosten. Er zullen, behalve de traditionele visruimen om de vis weg te steken, eveneens tanks aan boord zijn waar de vis in verkoeld zeewater kan bewaard worden hetgeen de vis een betere kwaliteit bezorgt.

X X X

De Britse diepvriestreyler St. - Benedict van de Hamlin-rederij heeft te Hull 800 ton blauwe wijting op de afslag gebracht na een reis van 18 dagen. Deze vis werd door een verwerkingsbedrijf opgekocht die hiervan 250 ton filetvijl wil uit maken. Volgens een woordvoerder van het bedrijf, blijft het echter een risico omdat men nog een afzet voor deze 250 ton kleine visfilets dient te zoeken.

X X X

Een tweede diepvriestreyler van de Hamlingrederij, de St. - Loman, komt naar de thuishaven Hull met een lading blauwe wijting van 1400 ton (28.000 van onze bennen). Deze lading zal waarschijnlijk wel voor diervoeding bestemd worden, bestemd worden. De verbruikskommercialisatie staat inderdaad nog in de kinderschoenen.

**REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD**

# HETZE IN GROOT-BRITTANNIE TEGEN DE E.E.G.

In Groot-Brittannië gaat tegenwoordig een werkelijk georchestreerde hetze tegen de EEG waarbij alle middelen goed zijn. Aan de hand van de cijfers blijkt dat de Britse diepzeevloot op 30 sept. 1978 reeds 200 miljoen B.fr. verlies had geleden, wordt aan het in gemeenschap brengen van de visserij in EEG-verband, de schuld gegeven van deze verliezen. Ernstige dagen weekbladen nemen dit klakloos over, wel zorg dragende niet op de werkelijke oorzaken van het verval en het verlies door de Britse diepzeevloot geleden, te wijzen. Rechtstreekse aanleiding is inderdaad het eigenzinnig en autoritair optreden van Groot-Brittannië in de beide laatste kabeljauwoorlogen. De Britten weigerden een overeenkomst met IJsland waarbij hen 65 duizend ton kabeljauw toegestaan werd. Ze verkozen de oorlog en verloren deze, met het gevolg dat hun schepen zich, bij het einde van de Oslo-overeenkomst, in november '76 dienden terug te trekken uit de IJslandse wateren zonder toezegging dan van één enkele kg. kabeljauw. Verder kwam de uitbreiding van de Noorse visserijlimieten tot 200 mijl eveneens ten zeerste ongelegen voor de Britse diepzeevloot. We vragen ons af wat de EEG hiermede te zien heeft en of de EEG wellicht IJsland en Noorwegen kon dwingen de Britse diepzeevloot verder toe te laten in hun wateren. In feite mogen we zeggen, dat de Britse diepzeevloot één der voornaamste slachtoffers is van de uitbreiding door IJsland en Noorwegen van de visserijlimieten. Deze diepzeetrelers zijn niet geschikt voor de visvangst voor de Britse deur en voor de Noordzee. Wel heeft men getracht deze vaartuigen om te schakelen op andere visserijen en in het bijzonder op de makreelvangst. Hun voornaamste concurrenten waren hier echter de Schotse en ook Engelse seinetrelers die speciaal voor deze visserij ingericht zijn. Het is dus een Britse perfidie om met de verliefcijfers van de Britse diepzeevloot de Europese Economische Gemeenschap aan te vallen en hiermede vooral de gemeenschappelijke visserijpolitiek. Groot-Brittannië heeft een groot (?) koloniaal verleden en we hebben de indruk dat zij nog altijd moeilijk van hun kolonisatiementaliteit af te brengen zijn, ook al zou dit hier tegen de acht overige partnerlanden gaan. Als we de uitspraken van de leidende figuren uit de Schotse en Engelse visserijfederaties nagaan, dan werd de Britse visserij in de laatste jaren en maanden te geweldig uitgebreid met seinetrelers met grote vangstcapaciteit. We menen dat het vooral dezen zijn die ergens de omschakeling van de diepzeevloot in de weg hebben gestaan of die de ombouw of nieuwbouw voor deze visserij aan de diepzeereederijen had moeten afstaan. We menen dat de regering hierin een leidende rol had moeten spelen.

Waarom publiceren de Britten de cijfers niet van hun middenslagvloot, waarover we regelmatig in hun vakbladen over nieuwe rekorduitslagen horen? Welke winsten hebben deze rederijen niet verwezenlijkt met hun overladingen op zee aan de fabrikschepen van het Oostblok? En waarom zwijgt men zedig over het feit, dat minister Silkin aan de makreelvisserij voor de Britten slechts een einde stelde,

nadat het duidelijk bleek, dat de Britse vloot reeds meer dan 100 duizend ton over het toegewezen contingent heen was! Dit zijn dan nog cijfers die met een korreltje zout te nemen zijn, omdat men onmogelijk de massa's makreel die overgepompt werden op de fabrikschepen van de Oostbloklanden, naar juistheid heeft kunnen controleren.

Het is duidelijk dat de Britse lezer (in deze tijd vooral kiezer), verkeerdelijk, we mogen bijna zeggen met inzicht, vals voorgelicht wordt en het tekort aan kabeljauw op de Britse markt ten laste gelegd wordt van de EEG en niet van het uitbannen van de Britse vloot uit IJsland en Noorwegen.

Inderdaad heeft men nog maar onlangs in Noorwegen beschermingsmaatregelen uitgevaardigd voor een groot gebied in de wateren van de Noordoostelijke IJzee. Hierdoor wordt de Britse diepzeevloot nogmaals getroffen. Dit bericht werd door Noorwegen aan Brussel overgemaakt, die het de partnerlanden doorspeelde. Hierdoor worden 22 Britse diepzeetrelers getroffen. Dit zal nu ook wel de schuld van de EEG zijn. Kortom alle middelen zijn voor de Britse visserijkringen goed om een hetze op het getouw te houden tegen de EEG en tot het bekomen van het opzeggen door Groot-Brittannië van het lidmaatschap. Hierdoor zouden ze dan natuurlijk baas worden in een groot gebied van de Noordzee en de viskoek voor zich zelf houden. Wat het dan elders met hun economie zou worden, eens buiten de EEG, raakt de visserij natuurlijk niet.

## Het kiezersmes op de keel

Eén van de onderdelen van de chantage die de visserijkringen op hun verkozenen spelen, is het toetsen aan alle lijstkandidaten van een „Fisheries Policy for Europe“. Er wordt hen duidelijk gesteld, dat zij dit te ondertekenen hebben en terug te sturen, zoniet dat hun namen zullen gepubliceerd worden en ruchtbaar zullen gemaakt worden, dat ze tegen de Britse belangen zijn en in het bijzonder tegen de belangen van de Britse visserij en van de Britse visverbruiker.

De Labourpartij en de Liberalen hebben reeds geantwoord dat al hun leden gevraagd werden het document te ondertekenen waarin zij zich verplichten de eisen van de producentefederaties na te komen. De conservatieve partij heeft meer genuanceerd geantwoord met een brief die hulp belooft aan de visserij. Het is duidelijk dat bepaalde vakbladen voor de visserij deze houding hebben aangevallen.

Wij zelf vinden het jammer, dat de conservatieve partij, die door haar minder sektaire houding wellicht het slachtoffer wordt, terzelfdertijd niet gewezen heeft op het feit, dat Groot-Brittannië niet alleen over een visindustrie beschikt, maar daarnevens over een economie die honderden malen belangrijker is dan deze van de visserij en waarvoor het noodzakelijk is dat Groot-Brittannië over de mogelijkheden en faciliteiten beschikt die het lidmaatschap van de EEG dit land bezorgt.

# De Statutaire Algemene Vergadering van de O.V.A. te Oostende

Vrijdagvoormiddag hield de OVA niet alleen een beheerraadszitting maar ook zijn statutaire algemene jaarvergadering. In deze vereniging, welke volgend jaar haar 30-jarig bestaan kent, waren als uittrekkende en herkiesbare beheerders voorgesteld de hh Bauwens, die straks 30 jaar voorzitter zou zijn, Pedro Hennaert en Frans Serie was uittrekkend en niet herkiesbaar omdat hij geen reder meer was.

Voor deze vergadering was er in bepaalde visserijmiddelen een zekere animositeit ontstaan omdat reder H. Pintelon, aan de voorzitter een schrijven had gericht, waarbij hij oordeelde dat de hh Bauwens, Menu, Vandenbergh, P. Hennaert en Verleene, gezien zij, volgens hem geen reder meer waren, het recht niet meer hadden nog te zetelen en dat hij, zo de beheerraad het anders oordeelde, er de nodige voetstappen zou voor aanwenden.

De heer Bauwens wees op het feit dat de vereniging volgend jaar 30 jaar bestaat en zou dienen vernieuwd te worden. Hij had gehoopt dat dit in alle eenvoud en zonder persoonlijke ambities noch veten zou geschieden. Hij stelde vast dat dit spijtig genoeg niet het geval was en wenste dan ook zijn kandidatuur niet meer te stellen en zijn mandaat niet meer te zien vernieuwen.

De heren C. Menu en Emiel Danneel hadden dit voor wat hen betreft, reeds schriftelijk gemeld.

De heer P. Hennaert, nog reder zijnde, bleef zijn kandidatuur behouden en de heer Vandenbergh oordeelde dat, gezien hij door de Algemene Vergadering in 1977 zijn mandaat voor vier jaar zag hernieuwen, het niet aan de heer Pintelon was de wetten te komen stellen en weigerde in te gaan op de eis van deze. Ook de heer Verleene wenste eveneens zijn kandidatuur te behouden, gezien zijn mandaat tot 1981 liep.

Daar de beheerraad minstens uit zeven leden moet bestaan en er drie ontslaggevers waren, moest er minstens één beheerder verkozen worden.

Gezien statutair het niet voorzien is, dat men minstens 24 uur vooraf zijn kandidatuur moest stellen, kwamen plots een stel kandidaten van de groep Pintelon naar voren.

Daar om gekozen te worden de Algemene Vergadering oordeelde dat men minstens de helft van de stemmen plus één moest hebben was de uitslag, in acht nemend dat men één stem heeft per vaartuig de volgende: op 23 stemgerechtigde aandeelhouders luidde de uitslag:

Frans Serie	17
P. Hennaert	16
Jean Vlietinck	11
R. Vanneville	11

De andere kandidaten, nl. de hh Jean Vlietinck, Rob. Vanneville, G. Lebluy, Camiel Versluys, Bos-

toen A., W. Van Waes, L. Neijt, R. Lambrecht en A. Hertsens (die afwezig was) haalden niet de helft van de stemmen.

Na veel geharrewar werden de hh Jean Vlietinck, R. Vanneville, Lebluy G. en W. Van Waes als beheerders toegevoegd.

Tenslotte nam de heer Vandenbergh als stichter en oudste lid van de OVA het woord om er aan te herinneren dat deze coöperatieve in 1945 gesticht werd als Ver. Vissers Reders onder voorzitterschap van de heer Pol Verbanck, dat de heer Bauwens en de visafslag Pêche à Vapeur zich twee jaar later erbij aansloten, zonder de minste financiële vergoeding te eisen en dat 14 jaar geleden er ook een akkoord werd bereikt met de motorvisserij, waardoor de visafslag één coöperatieve zaak werd en de verliezen welke toen reeds geleden werden daarna elk jaar tot een winst leidden, dank zij een rationeel beleid.

Het valt eens te meer te betreuren dat er steeds mensen zijn, die dergelijk werk, dank zij verstandig beheer en een knap personeel opgebouwd, menen te moeten vergrieten omdat persoonlijke veten niet de gemeenschap kunnen dienen op een ogenblik dat de toestand van de Oostendse vissershaven er al zo schitterend voor staat. Als men ziet dat de visafslag te Oostende slechts 90 centiem per honderd kost, volstaat het een kijkje te nemen in andere havens en in het buitenland.

De heer Vandenbergh bracht dan ook hulde aan de onbaatzuchtige en serene wijze waarop de heer Bauwens gedurende 29 jaar als voorzitter de OVA had geleid en betreunde, dat hij in omstandigheden, door niemand gevraagd of gewild, heden zijn kandidatuur niet hernieuwde.

We brengen dan ook graag hulde aan de heren Bauwens, Danneel en C. Menu voor de jarenlange goede leiding, mede dank zij een knap personeel en goede organisatie en hopen dat hun heengaan het verder bestaan van de coöperatieve gedachte voor aller belang opgericht, niet zal te loor gaan.

● 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)

VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN

# DE INTERNATIONALE KONFERENTIE OP HET ZEEVAARTRECHT TE GENEVE EEN INTERNATIONALE FLOP

Als we zeggen dat de internationale konferentie op het zeevaartrecht een flop geworden is, dan hebben we het speciaal op het hete hangijzer van het zeebodemonderzoek en zeebodemontginning. De konferentie die op 19-3 van start ging te Genève is deze week uiteen gegaan zonder dat men overeenstemming kon bereiken in verband met de zeebodemontginning. Wel werden er enkele resultaten behaald wat het uitbreiden van de territoriale wateren van 3 tot 12 mijl uit de kust betreft en over de rechten van uitbating van de biologische rijkdommen in zee tot 200 mijl uit de kust.

De groep der 77, namelijk de ontwikkelingslanden zijn wat de zeebodemontginning betreft, echter niet tot toenadering gekomen tot wat men, het standpunt der rijke nijverheidslanden noemt. De Verenigde Staten, hierbij gesteund door andere landen en zelfs deze maal niet volledig tegengewerkt door Rusland, wensen nu echter op eigen houtje te handelen. Wel komt er op het einde van het jaar nog een vervolg aan de konferentie van Genève, ditmaal te New York, maar de meeste vertegenwoordigers zijn van mening dat de Verenigde Staten niet zolang meer zullen wachten om met de ontginning van de zeebodemrijdommen, over te gaan.

De groep van de „77” ontwikkelingslanden zullen dan voor het volgende feit komen te staan en zullen waarschijnlijk verplicht zijn eieren voor hun geld te kiezen, dat is het nodige water in de wijn te doen. Deze landen die niet over de middelen beschikken om tot bodemontginning over te gaan, omdat dit geweldige investeringen vergt, wensen echter hun deel van de koek, omdat de bodemschatten in de zeebodem, volgens het internationaal zeerecht van niemand zijn, of anders uitgedrukt, van iedereen, dus ook van hen. Ze wensen dan ook een internationaal beheercomité dat de ontginningen controleert en de rijkdommen verdeelt. In dit internationaal beheercomité eisen zij, volgens de nijverheidslanden, en dan vooral volgens de Verenigde Staten, een te groot aandeel op, vooral in evenredigheid tot de middelen die zij kunnen aanbrengen. Zij wensen zich dus, met andere woorden, te veel te laten

betalen om niets te doen, niets te riskeren en niets te investeren. Het is nu uit te kijken naar de reacties zowel van de nijverheidslanden als van de ontwikkelingslanden.

Een positief punt als resultaat van de konferentie is anderzijds toch wel een akkoord over de strijd tegen de zeeverontreiniging. De onderscheidene regeringen zullen rechtbanken oprichten om de eigen inwoners die schuldig bevonden zijn aan verontreiniging in de territoriale wateren van andere landen, te berechten. Verder moeten deze rechtbanken vergoedende schadeloosstellingen uitspreken ten laste van de kapitein en de rederij van de vervuiler. Verder zullen de kuststaten de nodige wetenschappelijke centra moeten oprichten ter vaststelling en ter studie van de bezoedelingen en de gevolgen hiervan.

Men is niet zover gegaan als het voorstel van Frankrijk behelsde waarbij de schulden aan de vervuiling mochten opgesloten worden. Frankrijk is inderdaad een voorstander van harde maatregelen om dat dit land nog al vaak het slachtoffer is van milieurampen met olie-tankers. Spanje verkreeg het recht niet voor sancties tegen schepen die zeeëngten doorkruisen en zich niet houden aan de internationale reglementen. Dit land had hier natuurlijk in het bijzonder de zeeëngte van Gibraltar op het oog.

## DODE WALVISSEN

Op het eiland Navarino in de Windhondbaai bij Kaap Hoorn, de uiterste zuidpunt van Chili, zijn 125 dode walvissen ontdekt. De dode dieren zijn twee tot zes meter lang en wegen tussen de twee en drie ton.

Een wetenschappelijk instituut heeft verklaard dat „deze ware ecologische ramp blijkbaar door een parasiet veroorzaakt is, die de richtingszin van de walvissen heeft aangetast”. Het vlees van de dieren zal worden gebruikt als aas voor de visserij.

## KUSTVISSERS OP DE LOOP VOOR PLOTS OPSTEKENDE STORM

In de nacht van dinsdag op woensdag even na 1 uur kwam een plots opstekende storm de visvangstpret van de kleine kustvisserij storen. De meesten hadden het toch zien aankomen en hadden kans gezien nog rap hun boelen in te halen. Een vaartuig moest echter met uitstaande boelen op de vlucht en de haven aandoen. Drie kustvaartuigen vonden het veiliger Nieuwpoort aan te doen. De loods- en reddingsdienst waren in standby. Voor een ogenblik zag het er zelfs naar uit dat de O.104 op het strand zou terecht komen, als gevolg van het uitvallen van zijn motor, die hij gelukkig toch nog kon op gang brengen, terwijl de loodsboot reeds op vinkenslag lag om het scheepje verder van de kust af te brengen en naar de haven te loodsen.

De kustvaartuigen waren rond negen uur in zee gestoken voor de tongenvangst en hadden reeds een aardig visje gevangen toen de eerste tekenen van een naderende storm zich aanmeldde.

Van enkele rederij kregen we hier het verzoek om de loodsdiensten en ook de mailbootdienst te danken, dat zij, binst het binnenvluchten van de haven van Oostende door de vissers, de haven open hielden en de mailboot met een twintigtal minuten vertraging lieten vertrekken. Dit weze ook eens nadrukkelijk gemeld. Het is inderdaad zo, dat in dergelijk slecht weder, waarin in korte tijd kracht „10” bereikt werd door de wind, het zeker gevaarlijk zou geweest zijn voor de kleine kustvaartuigen om een half uur en meer voor de ingang van de haven te gaan kruisen.

# REDERS LEEST UW VAKBLAD

## NIEUWE NETMAASWIJDEN VANAF 1 JULI

Om Groot-Brittannië zo weinig mogelijk aanleiding te geven tot het nemen van eenzijdige maatregelen heeft de Commissie te Brussel besloten een voorstel te formuleren om de netmaaswijdten te verhogen. Aldus zou :

### IN DE NOORDZEE

vanaf 1 juli e.k. de maaswijdte voor enkelgeknoopte netten op 75 mm gebracht worden en voor dubbelgeknoopte netten op 80 mm. Hiermede is men aan de wens van Groot-Brittannië tegemoet gekomen die gedreigd had deze maatregel vanaf 1 juli zelf door te drijven.

### IN HET KANAAL EN DE WEST-ATLANTIEK

vanaf 1 september e.k. moet de maaswijdte van enkel geknoopte netten 75 mm bedragen en van dubbel geknoopte netten 80 mm.

We hebben in een vorige uitgave reeds geschreven dat, voor wat dergelijke beschermingsmaatregelen aangaan, we wel het Brits standpunt enigszins konden bijtreden. Het is inderdaad een maatregel die ten slotte in het voordeel zal uitdraaien van de visserij in het algemeen en we mogen dus niet gaan beweren dat Groot-Brittannië met deze maatregelen alleen maar de eigen Britse belangen op het oog had.

Hopen we dus dat dit voorstel minstens vóór 1 juli wet wordt, zodat een nieuwe konfrontatie met de Britten en de Britse marine vermeden wordt, waarvan de visserij ten slotte toch maar het enig slachtoffer is.

De vraag stelt zich nu : wat moeten onze vissers doen? Het zou best zijn dat onze Visserijdienst vaste instructies geeft. Men gooit anderszids maar zo geen kapitalen in het water. Een tijdspanne van zes maanden zou zeker nuttig zijn.

## Belgische nieuwsjes uit Engeland

Geen meevaller voor de

### 0.81 „John” te Fleetwood

Verleden week was de 0.81 de „John” met schipper Anseeuw aan de markt te Fleetwood met een vangst van rond de 3.300 bennen. De lading bestond uit iets meer dan 1.600 ben kabeljauw en gul, 500 ben schelvis, 630 ben koolvis en een 380 ben rode poot als voorname soorten. De brutobesomming van de 0.81 lag rond de 3,4 miljoen B.fr. De vis werd verkocht

via de bemiddeling van de firma Ken Hayton. De gemiddelde prijs lag dus juist iets boven de 1.000 B.fr. Na de ontgoocheling die schipper Anseeuw en de rederij te Oostende opliep met een vangst van 3.300 ben waarvoor in de Oostendse afslag de reis voordien rond de 4 miljoen gemaakt werd, lagen de verwachtingen voor een Fleetwood-besomming toch wel hoger dan de 3,4 miljoen. Men had te Fleetwood de kwaliteit van de vis liefst wel iets beter wensen te zien, aldus de Engelse vertegenwoordiger.

### Goed resultaat voor de 0.198

Verleden week verkocht de 0.198 onder schipper Norbert Hennaert te Grimby. Een vangst van rond de 600 ben werd in de afslag gezet en maakte een brutobesomming van 840 duizend B.fr., hetzij zowat een gemiddelde van 1.400 B.fr. de ben. De 0.198 kwam terug van een acht-daagse reis in de Noordzee.

### Zieke Belgische visser met reddingsboot naar Brits hospitaal overgebracht

Verleden week woensdag werd de

reddingsboot van St. Ives uit Cornwall op de Engelse Zuidkust ingezet om hulp te bieden aan een zieke visser aan boord van de Belgische treiler „Rubens”. Er was een dokter mede aan boord van het reddingsvaartuig die na de zieke, Frankie Depaeppe onderzocht te hebben, deze aan wal meebracht wegens blindedarmonsteking. Frankie Depaeppe werd naar het hospitaal van Penzance afgevoerd.

# 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 ;
- Handelondernemingen MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen ;
- Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam ;
- Nieuwe Rotterdamse Instrumentenrubriek Observator, Steenhoudersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

ER KOMT GEEN EINDE AAN :

## TERUG EEN OLJETANKER GEZONKEN !

Op ongeveer 25 mijl van het eiland Ouessant voor de Bretoense kust kwam het terug tot een aanvaring tussen een Liberiaanse en een Noorse tanker. De Liberiaanse tanker de „Gino” die een lading zware olieprodukten aan boord had, is na de aanvaring gezonken. Het is duidelijk dat op de Bretoense kust onmiddellijk alarm geslagen werd en te Brest de nodige voorzorgmaatregelen getroffen werden voor het geval van eventuele olierampen. De Franse marine vaarde onmiddellijk uit, terwijl vaartuigen in gereedheid werden gebracht voor het bestrijden van olietapijten op zee. Gelukkig bestond de lading van de „Gino” uit een substantie dikke olie die zwaarder is dan het water zodat men aanneemt dat er geen gevaar bestaat voor kustvervuiling daar dit produkt naar de bodem zal zinken. Het zal wel een gevaar betekenen voor de netten der vissers die op deze plaats vissen. Een paar kleinere olietapijten vormden zich op zee, als gevolg van het vrijkomen van de mazout uit de brandstoftanks. Deze olietapijten, die toch een uitgestrekteheid bezaten van enkele km, konden echter vrij vlug onder controle

gehouden en behandeld worden met afbraakprodukten. De 33 bemanningsleden van de gezonken tanker konden aan boord genomen worden van een schip van de Franse marine en aan land gebracht. Volgens de gezagvoerder van de „Gino” zou de Noorse tanker geen voorrang gegeven hebben aan zijn schip en vermoedt hij dat men daar met behulp van de automatische piloot vaarde daar ook niet geantwoord werd op de aandachtseinen van de „Gino”. Het onderzoek moet uitmaken wie in gebreke bleef. Ondertussen is men op de Bretoense kust nogmaals aan een ramp ontsnapt omdat het produkt dat de „Gino” vervoerde, zwaarder is dan het water en naar de bodem zinkt. Deze nieuwe aanvaring leert onder tusschen toch weer, dat men zich, vooral op de Bretoense kust, op ieder ogenblik aan een nieuwe olieramp mag verwachten. Internationale maatregelen die dan ook opgelegd worden, zoals de trafiekgeregeling en andere, zouden nog strikter dienen toegepast en de overtredders die een potentieel gevaar vormen voor oliebezoedeling, streng gestraft.

# KORTE BERICHTEN

## GULZIGE DEENSE VISSERS

Het contingent vis dat door Zweden aan de EEG toegekend werd, zonder specificatie per land, werd reeds in de eerste dagen van januari door de Denen in zijn totaliteit weggevangen zodanig, dat de andere landen van de EEG er niet meer bij te pas kwamen. Het zijn vooral de West-Duitse kotters die hier het schaaft van de historie werden.

Alhoewel Zweden reeds heeft laten weten, dat in het vervolg het toegestaan contingent aan de EEG onderverdeeld zal worden per partnerland, menen wij toch dat ook de EEG hier had moeten ingrijpen en het contingent naar billijkheid onder de traditionele vissers van dit gebied, voorafgaandelijk had moeten verdelen. Dit neemt niet weg, dat we nog altijd het optreden van de Denen als unfair kunnen betiteln, want zij zelf moeten ook weten, dat zij anderen hiermede onrecht aandeden. De Denen hebben echter in de visserij weinig gewetensbezwaren, dit heeft men ook reeds kunnen vaststellen bij het wegvisen door hen van grote hoeveelheden ondermaatse vis, zodanig zelfs, dat bij een bezoek van een Britse delegatie uit visserijmiddens aan Dene-marken, deze laatste echt geschokt terugkwamen.

blijven van de gewone reder. Dit alles wijst er terug op, dat ook de visserij de richting opgaat van een computerbedrijf en de bemanning eerlang zal herleid worden tot eenvoudige apparatuur- en computerbedieners. De tijd, toen de visser het uit zichzelf aanvoelde, waar hij zijn net het best diende uit te zetten, dat hij aan de kleur en de dikte van het water en dergelijke meer instinktmatig aanvoelde waar hij moest vissen, is voorbij. Het aanschaffen van een dergelijk computerschip is echter voor een enkeling onmogelijk geworden en daarom zullen de zelfstandige reders binnenkort nog slechts de mogelijkheid overgelaten worden aan kleine kustvisserij te doen. Anderzijds zullen de landen, die hun visserij niet wensen te zien verlopen gaan, zich verplicht zien de Staatssteun op te voeren, zoniet zal mededinging met die landen waar dat wel gebeurt, niet meer mogelijk zijn. In ieder geval zal het in de visserij wel de richting uitgaan van minder, maar beter uitgeruste schepen met enorme vangstcapaciteit, gezien de vangstbeperkingen en kwoteringen slechts een gelijke aanvoer toelaten dat in het bereik zal liggen van een immer meer beperkt aantal schepen.

## ZES MAN EN EEN JONGEN VAN 12 JAAR VAN ZINKENDE BRITSE TREILER GERED

Een 20-meter Britse treiler, de «Renown II» die uit Lossiemouth naar de visserij was gevaren, moest over de radio om onmiddellijke hulp verzoeken, gezien de treiler veel water maakte. Verbaasd hoorde de kustwacht dat er 6 man aan boord was en een jongen van... 12 jaar. Door een bevoorradingschip van de olieboortorens, die de «Mayday» eveneens opgevangen had en slechts een 10 mijlen uit de buurt was, werd de bemanning aan boord genomen. Het schip zonk amper een vijftiental minuten later. De reddingsboot uit «Wick» die onmiddellijk uitgestuurd werd moest onverrichterzake terug naar de thuishaven. De 12-jarige jongen aan boord, is de zoon van de schipper van de «Renown II» die voor het eerst zijn zontje voor een kennismaking met de zee medegenomen had.

## EEN POOLSE VIJFMANSKOTTER VOORZIEN VOOR DE VANGST VAN 500 TON VIS !

Volgens de AFZ uit Hamburg, heeft men op de Poolse werf «Wisla» in de Dantziger-bocht een prototype van een 5-mans kotter voorgesteld die uitgerust is voor een 500-tonnen visvangst, hetzij 10 duizend van onze bennen !

Deze grote visvangstcapaciteit met een bezetting van slechts 5 man, wordt verwezenlijkt door een speciale conceptie van de bouw van het vaartuig en het inschakelen van het modernste visopsporingsapparaat en van de modernste vangst- en wegsteektechnieken. Het vaartuig beschikt over een autonomie van tien dagen op de volle zee. We konden niet vernemen hoeveel dergelijk vaartuig kost, maar dit zal wel buiten bereik

# 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.

# DE VERKOOP DOOR BELGISCHE IJSLANDERS IN ENGELAND NIET ZONDER GEVAAR!

Een vishandelaar schrijft ons :  
De eerste week van mei zal te rug een week in de Oostendse visafslag zijn zonder IJslandse vis. Inderdaad, na de 0.81 gaat nu ook de 0.317 in Engeland verkopen. We menen dat deze manier van handelen door de Belgische IJslanders, toch een zeker gevaar inhoudt, in de eerste plaats voor hen zelf. Inderdaad was één der grote argumenten voor het doorverlenen van de vergunning voor de Belgische vaartuigen op de IJslandvaart, dat België voor zijn markt absoluut de IJslandse vis nodig heeft, omdat de aanvoer van deze vis, doorslaggevend is voor de bevoorrading van de Belgische markt. We zeggen wel één van de argumenten.

Nu blijkt het plots dat dit niet waar is, of dat deze mening nu in eens niet meer gedeeld wordt door deze reders die, in de toenmalige tijd, toch munt uit dit argument hebben kunnen slaan. Anderzijds komt er nog bij dat de Belgische IJslanders nu nevens de echte IJslanders zelf komen verkopen in Britse havens, zodat dit ook door de IJslanders, als een concurrentie kan aangezien worden. Een reder oordeelt altijd in de zin, dat hoe minder aanbod, hoe beter prijzen. Het is voldoende dat sommige IJslandse rederijen hierover vallen en hun beklag maken bij hun regeringsinstellingen, dat ze in de Britse havens, wat de IJslandse vis betreft, gekonkurreerd worden door Belgische vaartuigen, die toch maar, op de gratie van God, of beter nog, op de gratie van IJsland aangewezen zijn wat hun vergunning in IJslandse wateren betreft, en het spel zit misschien op de wagen. We houden er dan ook aan dat de Belgische IJslanders ter overweging mede te geven.

Men moet niemand uitdagen, al was het dan ook langs een achterpoortje, of een beetje onopvallend. De ganse vishandel, de afslag en vooral de Belgische IJslanders rederijen, zijn de IJslandse regering ten zeerste dankbaar voor de toegestane vergunningen, maar ten slotte heeft de handel, de afslag, de stad Oostende, en de verwerkingsindustrie niets aan deze goedkeuring wanneer men hierdoor de vis aan een verhoogd invoertempo uit het buitenland dient te betrekken.

We menen dat dit de IJslandse rederijen wel de overweging waard is.

## Nota der red. :

Dit alles is wel mooi bekeken en waarheidslievend. Maar voor om het even welke reder, in Engeland, Holland, IJsland, gaat het om de centen, nu bijzonderlijk de uitbatingskosten met de brandstoffen geweldig opgelopen zijn.

Dat vishandelaars zo'n stelling innemen en de vishandel daardoor ontniefd wordt, nemen we aan.

Dat de reders hun beturs zien, is ook normaal.

**VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN**

Hier is moeilijk een lijn te trekken al brengt het niet bevoorraden van onze markt, ook grote nadelen mee, en moet men dan niet verwonderd zijn, dat vishandelaars zich in het buitenland trachten te bevoorraden om hun klanten te dienen.

## DE TIEN VOORNAAMSTE VISSERIJNATIES

In de visserijstatistiek van de FAO is de statistiek verschenen met de vangstcijfers over 1977 met cijfers van 1976 ter vergelijking van de 40 voornaamste visserijnaties op ons wereldje. We geven hieronder de lijst der 10 voornaamste :

1977		
Plaats	Land	Vangst in ton
1	Japan	10.733.316
2	Rusland	9.352.204
3	China	6.880.000
4	Noorwegen	3.562.213
5	Ver. Staten	3.101.544
6	Indië	2.544.000
7	Peru	2.529.995
8	Zuid-Korea	2.419.019
9	Denemarken	1.806.612
10	Thailand	1.770.094

1976		
Plaats	Land	Vangst in ton
1	Japan	10.662.538
2	Rusland	10.133.670
3	China	6.880.000
4	Peru	4.344.125
5	Noorwegen	3.435.256
6	Ver. Staten	3.175.558
7	Zuid-Korea	2.405.266
8	Indië	2.400.000
9	Denemarken	1.911.637
10	Thailand	1.659.996

Verder krijgen we nog de volgende West-Europese landen :

1977		
Plaats	Land	Vangst in ton
14	Spanje	1.454.000
15	IJsland	1.374.432
20	Groot-Britt.	991.798
24	Frankrijk	760.323
31	West-Duitsland	432.089
32	Italië	426.946
35	Nederland	313.044
37	Faroë	310.281

1976		
Plaats	Land	Vangst in ton
13	Spanje	1.475.498
19	Groot-Britt.	1.007.012
20	IJsland	986.137
23	Frankrijk	805.925
29	West-Duitsland	454.440
30	Italië	420.278
34	Faroë	341.962
37	Nederland	420.278

Japan heeft haar eerste plaats niet alleen kunnen behouden, maar zelfs verstevigen, gezien een lichte vooruitgang, gepaard gaande met een gevoelige achteruitgang van ongeveer 8 t.h. door de tweede in de lijst, Rusland. De cijfers voor China hebben vooral een geschatte waarde, maar de aanvoer is wel zo, dat dit land met zekerheid op de 3de plaats komt. Noorwegen is een plaats opgeklommen, van de 5e plaats in '76 naar de 4e in '77. Voor landen met een grote en uitgestrekt kust, zijn de mogelijkheden met de uitbreiding tot 200 mijl van de

# WERKT DE A.I.D. IN NEDERLAND DE ZWARTVERKOOP IN DE HAND ?

In Nederland worden er nog altijd vragen gesteld naar aanleiding van het antwoord gegeven door Minister Van der Stee in verband met de openlijke beschuldiging dat de Algemene Inspectiedienst bij illegale aanvoer, medewerkend de andere kant opkijkt.

Het antwoord van de minister is dubbelzinnig. Het ontkent dat de Algemene Inspectiedienst OPZET-TELLJK de andere kant uitkijkt, want op zoiets komt het antwoord uit. We hebben het woordje «opzettelijk» in kapitalen aangeduid, omdat dit niet wegneemt dat de A.I.D. de andere kant uitkijkt. Ook ontkent dit antwoord niet het bestaan van een soort georganiseerde illegale verkoop en zelfs afslag. Betekenisvol is eveneens het antwoord gegeven door het hoofd van de Algemene Inspectiedienst, de heer Vancrayellinche die zegt dat zijn ambtenaren niet de andere kant uitkijkt, maar dat de mogelijkheden van de A.I.D. te beperkt zijn om de illegale verkopen te kunnen bestrijden. Met andere woorden houdt dit toch tevens de erkenning in, dat de vangstbeperkingen wel ontduken worden en dat er wel illegale aanvoer is, maar dat, ofwel er te weinig ambtenaren zijn om dit te kunnen verhinderen, ofwel dat deze ambtenaren over niet voldoende machten beschikken om dit te kunnen te keer gaan. Wat anders behelst de zin dat de «mogelijkheden van de A.I.D. te beperkt zijn»? Anderzijds laat de heer Vancrayellinche nog opmerken, dat de laatste jaren 1.500 processen verbaal werden opgemaakt.

Hieruit kunnen we dan wederom besluiten, aan de hand van dit fabelachtig cijfer van «1500» dat de illegale aanvoer en de ontduikingen wel een normale zaak zijn in de Nederlandse afslagen en dat praktisch de hele Nederlandse vloot ergens onder dit cijfer moet zitten. Wat er niet bij verteld wordt, is het gevolg dat aan deze 1.500 processen verbaal werd gegeven, of er effectieve sancties volgden en of deze sancties wel voldoende zijn om de aanvoerders tot andere gedachten te brengen?

Volgens een interview die de minister met een journalist van het dagblad «Trouw» had, zou de heer Van der Stee zelfs openlijk verklaard hebben, dat het er overtreden wordt, maar dat de ambtenarij machteloos staat. De verplicht bestaat niet in Nederland en wanneer de vissers slechts met een klein gedeelte van hun vangst naar de afslag gaan, dan zou de A.I.D. in feite machteloos staan. Wel heeft minister Van der Stee beloofd binnenkort maatregelen te treffen waarover hij zich niet wens te laten.

Engens vinden wij het toch maar jammer dat onze noorderburen een loopje nemen met de vangstbeperkingen omdat dit koren op de molen is van de «ultra's» in Groot-Brittannië die om een exclusieve zone schreeuwen en beweren dat kwoteringen en visserijplannen er toch maar zijn om door de kontinentalen overtreden te worden. We zouden zelfs bijna durven zeggen dat wij het ergens spijtig vinden dat Nederland deze vuile boel niet wast in eigen midden en door deze ruchtbaarheid voer geeft aan het buitenland om zich af te zetten van de toepassing van de wetten en reglementen op de vangstbeperkingen of om hieruit munt te slaan voor het nemen van nationale maatregelen tegen de andere partnerlanden.

visserijgrenzen, inderdaad vergroot. De aanvoer in de Verenigde Staten is praktisch gelijk gebleven, alhoewel dit land haar 4e plaats in 1977 heeft moeten afstaan aan Noorwegen. Denemarken heeft een plaatsje verloren met een minderaanvoer van 5 t.h. in 1977. Spanje op de 14e plaats in 1977 heeft, met praktisch dezelfde aanvoer, een plaats moeten prijs geven tegenover 1976. Voor Spanje is dit toch een hele prestatie, want dit land is één der voornaamste slachtoffers van de algemene uitbreiding tot 200 mijl van de visserijlimieten.

IJsland is duidelijk één der grote winnaars van de uitbreiding van de visserijgrenzen. In 1976, tevens het eind van de Britse IJslandvergunning, kwam dit land op de 20e plaats. Nu komt IJsland op de 15e plaats met een meeraanvoer in 1977 van 40 t.h. in dit zal in 1978 nog verhogen. Groot-Brittannië verliest slechts één plaats in de ranglijst en blijft praktisch op hetzelfde peil wat de aanvoerhoeveelheid betreft. Dit land heeft zich dus aardig weten aan te passen en het verlies van de IJslandvisserij weten te compenseren door een groter inzet en aanvoer uit de Noordzee. Frankrijk is met 5 t.h. in de aanvoer achteruit gegaan en verliest hierdoor één plaats. West-Duitsland verliest eveneens 5 t.h. in de aanvoer en 2 plaatsen in de rangschikking. Voor Italië zien we een status-quo in de aanvoer met nochtans een verlies van 2 plaatsen. De aanvoer in Nederland is in 1977 met ongeveer 11 t.h. toegenomen en dit land komt hierdoor van de 37e naar de 35e plaats. Dit is wel opmerkelijk voor een land dat toch gevoelig aan uitsanering van schepen gedaan heeft. Zullen we dit misschien in 1978 best uitmaken? De Faroë ten slotte is van de 34e plaats naar de 37e plaats gekomen met een minderaanvoer van 6 t.h., hetgeen omgekeerd merkwaardig is voor dit land, dat nu toch over de vrijheid van vissen in een uitgestrekt gebied beschikt.

Ten titel van vergelijking geven we voor België de cijfers over 1977 en 1978 die respectievelijk 35.414 en 39.311 ton zijn. Wat de cijfers van de FAO betreft, gaat het hier doorgaans om cijfers van hetgeen men noemt, levend gewicht, dat wil zeggen ongetut. Voor België zijn het de cijfers van doorgaans gegutte vis, op rode poot, rog, makreel, haai, enz..... na. Aldus zou men deze cijfers wel met een kleine 10 t.h. mogen verhogen.

Eveneens ten titel van inlichting waren de waardecijfers van de Belgische aanvoer in onze havens voor 1977 en 1978, respectievelijk 1,434 miljard en 1,614 miljard B.fr.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een week om zo snel mogelijk te vergeten, een bij de veel andere van de laatste tijd. Geen IJslandse vis op de markt, die schepen verkochten hun vangst in Engeland. Waar normaal wat schelvis mocht verwacht worden van de Monkey Bank viel ook dat verkeer uit aanzien ook een paar van die schepen niet naar Oostende kwamen. De schelvisprijs was hier de laatste tijd blijkbaar te goed. Niet alleen geen schelvis, ook geen rode zeebaars en geen leng. En zo gaat de markt hier helemaal om zeep. De kopers zijn inderdaad steeds meer aangewezen op ingevoerde vis. Kabeljauw was er wel maandag, dank zij de vangst van de N.708/N.709 die zowat 550 bennen loste, een groot deel daarvan was kabeljauw.

De prijs bereikte hooguit 35,40 fr., ook al niet om over naar huis te schrijven. De gullen kregen zelfs betere prijzen met grote shelfood gul tot 42 fr. De enkele bennen totten waren zeer duur, niet te verwonderen. Roggen zijn al even schaars geweest en nog duurder. Grote sortering kreeg tot 68 fr., de andere sorteringen tussen 40 en 60 fr. Alleen vrijdag was er geen belangstelling voor die roggen, de kwaliteit was toen ook niet zo goed als maandag. Wijting deed het niet slecht en noteerde tot 30 fr., kleine sortering werd evenwel weer gedeeltelijk opgevangen. Voor schol werd een erg bevredigende prijs genoteerd oplopend tot 44 fr. voor de grootste sortering.

De tongen zijn ook weer duurder geworden. Nadat zaterdag de kleine sortering terugliep tot 100 fr. (waarom nog verkopen op zaterdag waar telkens profiteursprijzen betaald worden) kreeg diezelfde sortering maandag tot 125 fr. (slips). De middensortering kreeg tot 200 fr., bloktong, zaterdag nog aan 145 fr. kreeg maandag tot 180 fr. Mindere week ook voor de kustvisserij die wel geremd werd door het slecht te weer.

## ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER/ FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten

voor de week van  
6-5-1979 tot 12-5-1979

### Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks

— Dagelijks te 02u30, te 08u35, te 11u05 en te 15u40

### Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks

— Dagelijks te 17u15 en te 20u15  
— Op 7, 8, 9, 10 en 11-5-1979 bijkomende afvaarten te 05u15, te 14u15 en te 23u15  
— Op 6-5-1979 bijkomende afvaart te 23u15

### Afvaarten uit Oostende naar Folkestone

— Dagelijks te 06u00  
— Op 8, 9, 10, 11 en 12-5-1979 bijkomende afvaarten te 03u30 en te 07u40  
— Op 7-5-1979 bijkomende afvaart te 07u40

### Afvaarten uit Dover Western Docks

— Dagelijks te 12u40, te 16u45 en te 19u40  
— Op 7, 8, 9, 10 en 11-5-1979 bijkomende afvaart te 08u00

### Afvaarten uit Dover Eastern Docks

— Dagelijks te 00u20, te 09u20 en te 21u20  
— Op 7, 8, 9, 10 en 11-5-1979 bijkomende afvaarten te 03u20 en te 18u20  
— Op 12-5-1979 bijkomende afvaart te 03u20

### Afvaarten uit Folkestone

— Dagelijks te 23u45  
— Op 7, 8, 9, 10 en 11-5-1979 bijkomende afvaarten te 01u10 en te 21u00  
— Op 12-5-1979 bijkomende afvaart te 01u10.

## OOSTENDE

### VRIJDAG 27-4-1979

KANAAL				
O.275	16	395	—	449.386
O.114	17	65	5.920	843.694
WEST				
N.41	11	385	—	425.049

### MAANDAG 30-4-1979

WEST				
N.752	12	310	—	249.643
O.26	12	350	—	375.200
KANAAL				
O.309	16	420	—	524.000
O.306	16	425	—	610.979
NOORD				
Z.72	14	120	2.950	707.308
NOORDZEE				
N.708-709	9	540	—	870.280

### WOENSDAG 2-5-1979

WEST				
Z.38	11	305	—	309.260
N.408	8	215	—	347.120
Z.597	8	245	—	394.258
MONKEY BANK				
O.135	14	295	—	519.210

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

### GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

26-4	1	79	13.667	173,—	173,—	
28-4	2	453	48.382	92,—	148,—	
2-5	1	141	16.800	117,—	122,—	

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

26-4	1	212	30.275			
27-4	6	3.232	319.391			
28-4	3	650	76.181			
30-4	7	17.354	538.605			
2-5	7	19.774	594.376			

## VERWACHTINGEN

### VRIJDAG 4 MEI 1979

KANAAL : O.518 (6.000 tong, 10 rare vis 60 gutvis, 15 ronde vis, 15 rog).  
WEST : O.35 (140 m., t.t.z. 5 rare vis, 35 ronde vis, 20 wijting en posten, 15 steenschol, 10 rog, 40 haaien, 5 soldaten, 10 varia).  
O.206, N.719, O.243.

### MAANDAG 7 MEI 1979

IJSLAND : O.81 (1.800 m., t.t.z. 1.500 kabeljauw en gul, 50 bonen, 100 kools, 100 schelvis en totten, 50 varia, 20 st. heilbot).  
O.129 (400 m., t.t.z. 200 kab.-gul, 60 kools, 80 schelvis, 10 leng, 25 varia, 25 heilbot en staart).  
KANAAL : Z.34, O.274.  
MONKEY BANK : Z.209.  
WEST : N.45, Z.509, N.736.

### DINSDAG 8 MEI 1979

NOORD : Z.183.  
NOORDZEE : O.279-N.3.

### WOENSDAG 9 MEI 1979

NOORDZEE : O.141-O.369.

## ZEEBRUGGE

### DONDERDAG 26-4-1979

Z.69 218.350

### VRIJDAG 27-4-1979

W				
Z.537	—	250	50	138.870
Z.599	—	—	85	135.570
KRP				
Z.569	—	650	55	331.730
K (gul)				
Z.536				119.860
K				
Z.512	—	250	10	116.720
K (gul)				
Z.538-554				77.300
Z.437-558				88.670
Z.551-601				17.920
				1.026.640

### MAANDAG 30-4-1979

W				
Z.465	9	800	60	293.050
Z.429	10	1.500	40	252.560
Z.510	10	1.400	75	630.820
Z.600	10	150	50	136.680
Z.516	10	700	50	399.920
KRP				
Z.402	11	600	60	269.885
KN				
Z.424	11	2.600	150	760.700
W				
Z.431	11	1.700	120	727.360
K				
Z.497	11	2.000	100	523.030
Z.492	11	1.700	120	602.420
Z.536	1	100	2	18.620
W				
Z.578	—	400	25	175.210
K				
Z.512	—	500	15	155.630
Z.430				35.560
				4.981.445

### WOENSDAG 2-5-1979

KRP				
Z.427	6	100	25	94.868
KN				
Z.571	18	7.000	240	1.473.310
Z.574	17	3.000	110	782.318
W				
Z.16	10	4.500	275	1.346.140
KN				
Z.324	19	4.200	270	1.047.462
Z.200	19	6.000	200	1.108.490
Z.19	18	8.800	250	1.537.270
Z.196				44.450
				7.434.308

## REDERS LEEST UW VAKBLAD

## VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

## VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek  
Oude Stationsweg 15  
Zaltbommel Holland  
☎ 00-31-4180-2654

Vert. voor België  
J. Theunissen  
Terneuzen Holland  
☎ 00-31-1150-94117

Reparatie-werkplaats voor België  
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.  
Dijkstraat 7, Rupelmonde  
☎ 031-752051 - 742051

(5723V)

Schelvis grote	.....
Schelvis midden	.....
Schelvis klein	.....
Kabeljauw	.....
Gul	.....
Wijting	.....
Schaat	.....
Zeebaars	..... (niet medegedeeld)
Leng	.....
Schartong	.....
Heilbot	.....
Koolvis	.....
Hondstong	.....
Zeewolf	.....
Staart	.....

## Tong- en pladijsprijzen

### TONG

#### Oostende

	30-4-1979	1-5-1979	2-5-1979
Lappen	136 -155	.....	.....
Grote	191 -194	.....	.....
3/4	188 -202	.....	.....
Blok	179 -193	.....	.....
Voor-kleine	164 -180	.....	.....
Kleine	131 -149	.....	.....

#### Zeebrugge

Grote	153 -156	.....	151 -162
Blok	194 -199	.....	194 -196
Fruut	210 -216	.....	180 -184
Schone kleine	179 -192	.....	158 -162
Kleine	131 -140	.....	115 -118
Tout petit	118 -124	.....	104 -108
Slips	110 -116	.....	101 -108

#### Nieuwpoort

Tong I	127 —,—	.....	129 —,—
Tong II	185 —,—	.....	190 —,—
Tong III	198 —,—	.....	204 —,—
Tong IV	182 —,—	.....	192 —,—
Tong V	158 —,—	.....	174 —,—
Kleine	130 —,—	.....	130 —,—

### PLADIJS

#### Oostende

	30-4-1979	1-5-1979	2-5-1979
Grote	44, —,—	.....	.....
Grote iek	39,20 —,—	.....	.....
Kleine iek	.....	.....	.....
Derde slag	31,80 —,—	.....	.....
Platjes	17,60-27,40	.....	.....

#### Zeebrugge

I	40, —48,—	.....	40, —43,—
II	54, —60,—	.....	36, —48,—
III	59, —66,—	.....	30, —38,—
IV	23, —30,—	.....	16, —19,—
V	.....	.....	.....

#### Nieuwpoort

Moeien	.....	.....	.....
Grote pladijs	40, —,—	.....	35, —50,—
Platjes	48, —,—	.....	48, —,—
Drielingen	38, —,—	.....	40, —,—

## NIEUWPOORT

### VRIJDAG 27-4-1979

Z.525 124.088  
Kustvisserij:  
N.1, N.349, N.88, N.788, N.700.

Slechts één vaartuig op de markt, die een 400 kg. tongen en een dertigtal bentjes vis loste. Verder de vangstjes van de 5 kustvisserij! Veel rare vis was er niet, buiten enkele koopjes grieten, die 135 fr. de kg. kregen en op de staarten werd geroepen aan 200 fr. en 158 fr. de kg. De tongen kregen voor de lappen 128 fr., de 2de soort 182, de 3de van 185 à 193 fr., de 4den kenden een dalende prijs van 180 à 162 fr., t zelfde voor de 5den, dit van 157 naar 136 fr. De kleine van 118 à 123 fr. Buiten een zestal bennen rogsoorten, waren alle andere soorten slechts in kleine hoeveelheden te koop. Over deze prijzen mag er niet geklaagd worden.

### MAANDAG 30-4-1979

N.590 210.060 N.720 71.240  
N.719 157.782

Kustvisserij:  
N.1, N.88, N.349, N.700.

Slechts 3 vaartuigen op de markt met « Westvis » en de kustvisserij. Alles samen 17.300 kg. vissoorten. Grote tarbot kreeg 325 fr. de kg., zelfs middenslag-tarbotjes 280 fr. Grieten 125 fr. Tongen kregen weer betere prijzen dan verleden week, dit van 127 voor de lappen en de andere soorten van 158 à 198 fr. Zelfs de kleinere werden gekocht aan 130 fr. Kabeljauw van 2.650 tot 3.100 fr. de benne. Gulsoorten van 2.000 à 1.700 fr. De « voor-kleine » van 1.600 tot 1.720 fr. de benne. Grote wijting van 1.320 en oplopend naar 1.900 fr. Kleine van 700 à 840 fr. Weinig platvis, die duur verkocht werd. Ook de tong-scharren waren duur: dit van 105 fr. voor de grootste, de middenslag 95 en de kleine kregen ook 50 fr. Alle andere soorten, knorhaan, robaard, zandschullen, en enkele bennen speerhaaien werden „goed” verkocht! Er was vis te kort. In evenredigheid van het aantal kopers, en hun vraag!

### WOENSDAG 2-5-1979

N.579 1.3.499 N.723 237.796  
N.172 44.458  
Kustvisserij:  
N.1, N.349 N.788, N.88.

De uitschietende storm van dinsdagmocht, zal zeker niet rap vergeten worden door onze vissers! Vooral de kustvisserij, die door het plotse noodweer verrast werd, had het hard te verduren, om visboels te vinden en de haven aan te doen! Gelukkig, is alles goed afgelopen, maar velen hebben met de «nijper» gezeten, en... terecht! Moest de Belgische bevolking, en overheid dit eenmaal persoonlijk moeten meemaken, of er slechts een film kunnen van zien, dan zouden ze een ander gedacht krijgen, van wat ons vissersvolk is, en waar er geen sprake is van zoveel uren te werken, en in welke omstandigheden!

Laat ons dit voorwoord nemen als een « interludium »!

Zo kregen we op de woensdagmarkt 19.800 kg. vis, waarvan de grootste pak gulsoorten en wijting waren.

Enkele kopen tarbot kregen rond de 300 fr. de kg. De tongen van 129 voor de grootste tot 204 voor de 3den. De kleinste soort werd gekocht aan 130 fr. de kg.

Kabeljauw 2.650 fr. Gulven van 2.350 tot 1.700 fr. voor de « voor-kleine ». Grote wijting van 1.300 à 1.550 fr. Kleine slechts 700 fr. en opvangen.

Weinig platvis, die dan ook 50 fr. de kg. kreeg, ook de visjes 38 fr. Speerhaaien 1.840 de benne voor de grootste, 1.620 voor de middenslag. Knorhaan 600 à 750 fr. de benne.

Zo was de woensdagmarkt!

## HET HINDEREN VAN HET BINNENLOPEN DOOR UITSTAANDE BOMEN VAN KRUISNETTEN OP HET STAKETSEL TE OOSTENDE

Het is niet de eerste maal, dat door gelegenheidsvissers op het staketsel schaden veroorzaakt of zelf opgelopen worden door binnenkomende of buitenvarende vissersvaartuigen. Onlangs nog werd een binnenlopend vissersvaartuig door de sterke stroming en het slechte weder, zo dicht naar de kant van het staketsel geduwd, dat de uitstaande bomen van het vissersvaartuig een uitstaande boom van een kruisnet afrukte. Ook bij uitwijkingsmanoeuvres kan het gebeuren dat een vissersvaartuig tamelijk dicht naar het staketsel moet uitwijken en de kans bestaat voor het afrukken van een uitstaande boom van een kruisnet. We vragen ons dan ook af, of een haven, die nu toch speciaal dient voor het binnenkomen en uitvaren van schepen, en voor wat Oostende betreft, van de visserijvloot, hinderende voorwerpen op het staketsel mag toelaten die de bewegingsvrijheid van de in- en uitvarenden toch gedeeltelijk belemmert? We menen zeker dat een staketsel niet dient voor het uitstellen van bomen van kruisnetten, maar wel als bescherming voor de binnenkomende en uitvarende schepen. We menen dan ook dat het eventueel verlenen van toelatingen voor het plaats van bomen voor kruisnetten niet in overeenstemming te brengen is met de normale veiligheidsvoorschriften en met de veiligheid zelf van de haven, vooral van de in- en uitvaart. Indien de gelegenheidsvissers deze bomen eigenmachtig aangebracht zouden hebben, zou minstens dienen ingegrepen te worden.

REDEERS  
LEEST UW  
VAKBLAD

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	30-4-1979	30-4-1979	30-4-1979	1-5-1979	2-5-1979	30-4-1979	2-5-1979	30-4-1979	2-5-1979	30-4-1979	2-5-1979	30-4-1979	2-5-1979	
Tarbot : groot (123)	240	-259	298	-313	238	—	264	-275	326	—	313	—	—	
middel (123)	156	-200	200	-228	190	—	198	-204	280	—	280	—	—	
klein (123)	—	—	150	-158	—	—	136	-140	130	—	120	—	—	
Griet : groot (123)	134	—	108	-118	—	—	90	-94	125	—	125	—	—	
middel (123)	109	-120	94	-98	—	—	68	-76	—	—	—	—	—	
klein (123)	—	—	80	-84	—	—	58	-62	—	—	—	—	—	
Schelvis : groot	29	-37	—	—	25	-29	—	—	—	—	—	—	—	
middel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Heek : groot	64	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
middel	43	-55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
klein	28	-34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Leng	29,40	-34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Rog (I)	43	-68	64	-72	—	—	45	-51	—	—	—	—	—	
Keilrog (123)	69	-73	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Rog (23)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Tilten (23)	—	—	50	-54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Scherpstaart (23)	—	—	68	-76	—	—	35	-41	—	—	—	—	—	
Halve mans (23)	—	—	42	-46	—	—	46	-49	—	—	—	—	—	
Teelt (2)	—	—	43	-45	—	—	32	-36	—	—	—	—	—	
Katrog (2)	—	—	24	-28	—	—	32	-36	—	—	—	—	—	
Kabeljauw	26	-35	—	—	—	—	12	-18	—	—	—	—	—	
Gul (groot)	41	—	48	-54	33	-46	40	-43	55	-65	55	—	—	
Gul (middel)	—	—	48	-56	21	-44	32	-38	32	-40	33	-45	—	
Gul (klein)	—	—	40	-46	—	—	33	-39	—	—	—	—	—	
Hozemondhamme	—	—	40	-44	—	—	36	-39	—	—	—	—	—	
Wijting : groot	102	-150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
klein	18	-27	28	-34	—	—	14	-19	26	-38	28	-30	—	
Schar	6	-27	17	-19	—	—	14	-19	14	-17	15	-14	—	
Steenschol	13,60	-91,60	10	-16	40	-115,4	10	-13	14	-20	15	-28	—	
Zeehaai	37	-42	56	-62	43	-47,40	48	-54	—	—	—	—	—	
Hondshaai	14	—	40	-44	27	—	24	-32	46	—	32	-37	—	
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zeekreeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Kongeraal	10	-16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Schartong	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Steenholk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Heilbot	—	—	—	—	15,60	—	—	—	—	—	—	—	—	
Koolvis	—	—	—	—	162	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zeeewolf	29,60	-34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Pollak	—	—	—	—	28	-41	—	—	—	—	—	—	—	
Zonnevis	32	-43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Koningsvis	223	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zeeduivel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Schotse schol	—	—	94	-181	—	—	92	-131	—	—	—	—	—	
Zeehond	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bot	24	-32	—	—	—	—	18	-22	—	—	33	—	—	
Rode Poon (robaard)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Grauwe Poon (knorh.)	36	—	32	-54	45	—	26	-34	55	—	55	—	—	
Rode Knorhaan	12	-23	28	-34	12	-15	12	-20	15	—	12	—	—	
Posten	33	-44,80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Langosten (midden)	—	—	10	-14	—	—	10	-19	—	—	—	—	—	
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Lees "HET VISSERIJBLAD"

Kantoor Gerechtsdeurwaarder BOSSUYT G.,  
Stockholmstraat 59, 8400 Oostende  
Roepzaal « OUD OOSTENDE », Amsterdamstraat 52,  
8400 Oostende

— 0 —

OP ZATERDAG TWAALFDE MEI 1979 VANAF 14 UUR  
IN DE ROEPZAAL « OUD OOSTENDE », Amsterdamstraat 52  
8400 OOSTENDE

## UIT OORZAAK VAN FALING OPENBARE GERECHTELIJKE VERKOOP

OM 14 UUR : INBOEDEL RESTAURANTUITBATING

Dubbele elektrische fritouse — elektrisch kiekenspit Old Hickens — elektrisch hot-dog bak — elektrische braadplaats — grote dampkap — kasregister — warme luchtinstallatie — expresso-koffiemachines Faema — industriële afwasmachines — diepvriezers — microwave oven — bain-marie 6 kommen — aardappelschilmachines — allerhande opzetvoorwerpen — conserven, enz.  
OM 15 UUR : INBOEDEL VAN SCHEEPSMAGAZIJN EN SMISSE  
Loten oud ijzer omvattend o.m. drijfbollen — wings — plaatijzer — ijzeren ringen — kettingen — enz... — ijzeren masten — bokijzers — slepers — bouten — moeren — koperen en bronzen stukken voor bussen — (nieuw) smeedgereedschap — plaat-schaar — schaaftank — horizontale draaibank centerafstand ± 2 meter + één centerafstand ± 1,5 m. — ijzerzaagmachines — nieuwe band-rond-hoek en U ijzers — draagbare lasposten met benzinemotors — draadsnijders voor buizen — elektrische las-toestellen — nieuwe laselektroden — nieuwe scheepsschroeven in brons — scheepsmotor ± 500 PK. — diesel — keerkoppelingen — reddingsvlot en materiaal — snelblussers — gebruikte en nieuwe visnetten — aandrijfmotorwinch — verplaatsbare winch — storckpompen — garnaltreierder of viswaaser — radarinstallatie Somar type FH.203 — elektronisch materiaal — Motor Diesel 240 PK. — verstelbare schroefbladen in brons — enz...

TE BEZICHTIGEN :

INBOEDEL RESTAURANT : Roepzaal Oud Oostende, Amsterdamstraat nr. 52, Oostende. Vrijdag 11.5.1979 vanaf 16 tot 20 uur. Zaterdag vanaf 10 tot 12 uur.

INBOEDEL MAGAZIJN EN SMISSE : MAGAZIJN : Hendrik Baelskaai 29, Oostende; SMISSE : Victoriaalaaan nr. 31, Oostende : Vrijdag 11.5.1979 vanaf 14 uur tot 18 uur ; Zaterdag 12.5.1979 vanaf 10 tot 12 uur.

KONTANTE BETALING — ZONDER KOSTEN

De verkoop wordt gehouden op het verzoek van Mter R. Volckaert, Advokaat te Oostende, Elisabethlaan 163, Mter G. Soete, advocaat te Oostende, H. Serruyslaan 42, in hun hoedanigheid van curatoren over het faillissement VAN LUL André, reder.

(8222N—831TV)

## 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.

# NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 24 april werd aangevoerd : 5.290 kg tong; 82 kisten tarbot en griet; 709 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 132 kisten wijting; 559 kisten schol; 61 kisten schar; 5 kisten makreel en 15 kisten diversen.

Prijzen in gulden :  
Per 1 kg.: tarbot 14,90-13,51; grote tong 10,80-10,28; grootmiddel tong 14,64-13,69; kleinmiddel tong 11,61-11,03; tong één 9,98-9,03; tong twee 8,45-7,72.

Per 40 kg.: tarbot 517-226; griet 276-180; kabeljauw één 144-114; kabeljauw twee 140-120; kabeljauw drie 108-78; kabeljauw vier 102-76; kabeljauw vijf 98-76; schelvis vier 124; schol één 102-80; schol twee 100-78; schol drie 96-78; schol vier 76-66; wijting drie 94-56; schar 81-39; makreel twee 74-67; bot 23-24; steenbolck 67; poontjes 92-72; tong-schar 248-112.

De besommingen waren :  
KW 29 f5.100; KW 167 f20.300; UK 208 f10.280; IJM 18 f1.380; IJM 24 f39.900; IJM 154 f17.500; YE 25 f700; verder waren er één Deens vaartuig de VE 244 f33.950, één Duits vaartuig de OR 31 f14.790, twee Goedereders en twee Texelaars welke tezamen f63.700 besomden.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 27 april werd aangevoerd : 5.930 kg tong; 129 kisten tarbot en griet; 1.119 kisten kabeljauw; 1.381 kisten koolvis; 121 kisten schelvis; 528 kisten wijting; 572 kisten schol; 79 kisten schar; 8 kisten makreel en 52 kisten diversen.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg.: tarbot 15,34-14,17; grote tong 11,14-10,49; grootmiddel tong 14,50-14,21; kleinmiddel tong 11,52-10,58; tong één 10,09-9,46; tong twee 9,12-7,88; zalm 17,67.

Per 40 kg.: poontjes 92-48; krab 66; schar tong 85-68; hake 180; hammen met kop 248-124; tarbot 520-192; griet 288-152; kabeljauw één 148-82; kabeljauw twee 144-98; kabeljauw drie 110-84; kabeljauw vier 100-82; kabeljauw vijf 94-68; koolvis één 62-47; koolvis twee 62-52; koolvis drie 65-54; koolvis vier 58-48; schelvis één 150; schelvis twee 96; schelvis drie 124-68; schelvis vier 132-67; schol één 98-68; schol twee 108-74; schol drie 100-78; schol vier 106-75; wijting drie 102-78; makreel twee 88-84; makreel drie 72; schar 77-34; bot 24; tong-schar 251-127.

De besommingen waren :  
HD 80 f24.680; KW 117 f25.210; KW 123 f109.880; KW 173 f11.670; UK 17 en UK 18 f6.190; UK 18 en UK 20 f4.170; UK 135 en UK 145 f5.250; UK 159 f3.250; IJM 18 f1.110 verder waren er 10 Texelaars present met een totale besomming van f175.200.

DEN HELDER

In de week van 25 tot en met 27 april werden door 106 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd : 36.636 kg tong f409.952,81 r14,40-8,31 ; 21.490 kg tarbot f131.455,00 f16,60-4,34 ; 133.185 kg schol f266.455,78 f2,68-1,35 ; 79.410 kg kabeljauw f167.745,79 f4,68-1,54 ; 8.708 kg griet f46.907,32 f6,10-3,95 ; 16.729 kg schar f18.325,54 f1,89-0,61 ; 8.185 kg wijting f12.697,29 f2,10-1,04 ; 124.411 kg diversen f599.857,80. Totaal 430.810 kg. Totaal f1.813.391,33.

## 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