

# het visserijblad

Vrijdag 19 januari — Nr. 2

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —  
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 132 GULDEN  
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. 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

## Nog de triestige toestand van onze vissershavens

Naar aanleiding van uw zeer goed gedocumenteerd en nuttig artikel van vorige week, menen we nog hiernavolgende bemerkingen te moeten maken:

Sinds de toegang tot de schuilhaven te Zeebrugge nieuwe kaaimuren kreeg, HELLEND IN DE PLAATS VAN RECHT OM ZE ALDUS TOTAAL ONBRUIKBAAR TE MAKEN, heeft men ongetwijfeld een paar ton kaaistenen in overschot in het water gesmeten, want regelmatig wordt juist daar met de schroef ergens op geslagen, met keerkoppelingschade tot gevolg.

X X X

De borstwering op de steigers van de kuisbank zijn door het verkeer meren van de vaartuigen, volgens Openbare Werken, in erbarmelijke staat geraakt; maar Bruggen en Wegen van de Oostkust oordeelt nogal vlug om vast te stellen dat de visserij zelf aan alles schuldig is. Wil Bruggen en Wegen ons eens voordoen om op de kuisbank een vaartuig te meren ZONDER GEVAAR DAT HET SCHIP BIJ DROOGKOMEN ZAL OMSLAAN? Heeft Openbare Werken dan geen lijstje aangelegd van de talloze vaartuigen die op de kuisbank onderdoor zijn gegaan, met soms enorme schade voor reder en verzekering?

X X X

Is het volgens een normaal werkend Bestuur van Bruggen en Wegen geen SCHANDAAL OM DE KAAILADDERS TE VOORZIEN VAN EEN PLANK MET DE VERMELDING DAT HET GEBRUIK VAN DE LADDERS OP EIGEN VERANTWOORDELIJKHEID GEBEURT? MOETEN ONZE VISSERS, MEKANIEKERS, AMBTENAREN, ENZ....., DIE VOORTAAN DEZE LADDERS DUS NIET MEER MOGEN GEBRUIKEN DAN MAAR GEWOON VAN DE KAAI AAN BOORD VAN HET SCHIP SPRINGEN, 4 OF 5 METER DIEPER? OF OP EIGEN VERANTWOORDELIJKHEID ZICH LATEN TE PLETTER VALLEN?

Het is hier immers een tijhaven!

X X X

Wanneer reeds verleden jaar werd aangedrongen op herstel van deze ladders, is ons onverschillig geantwoord, dat er op het Budget van Openbare Werken geen kredieten voorzien waren om deze ladders te herstellen, terwijl er meer dan kredieten genoeg waren om aan de ZAM een slipway te bouwen, die nooit kan nuttig zijn voor de visserij. En er waren ook genoeg budgetten om de kaaimuren van de marinebasis vlugvlug aan te passen, toen bleek, dat deze kade volledig misbouwd was en dat alle

schepen van de Zeemacht met de neus onder de kaaiboord konden geraken en alsdan konden vollopen. Toen waren er voldoende budgetten om alles vlug in de doofpot te krijgen. Maar voor de vissersvaartuigen die dezelfde moeilijkheden ondervinden, daar wordt niets voor gedaan. Onze Zeemacht met hun zoetwaterofficieren zijn immers van groter belang.

Om van de schuilhaven, met akkoord van Vanden Boeynants die leger-grond wilde afstaan, een dok te maken met sluis, waren er natuurlijk geen budgetten beschikbaar hoewel de miserie van ladders, enz. door een vlotdok onmiddellijk zouden opgelost zijn. Het zou één miljard besparen voor het graven van een nieuw dok en visserij en vishandel ook op geen verhuis van honderden miljoenen verplichten.

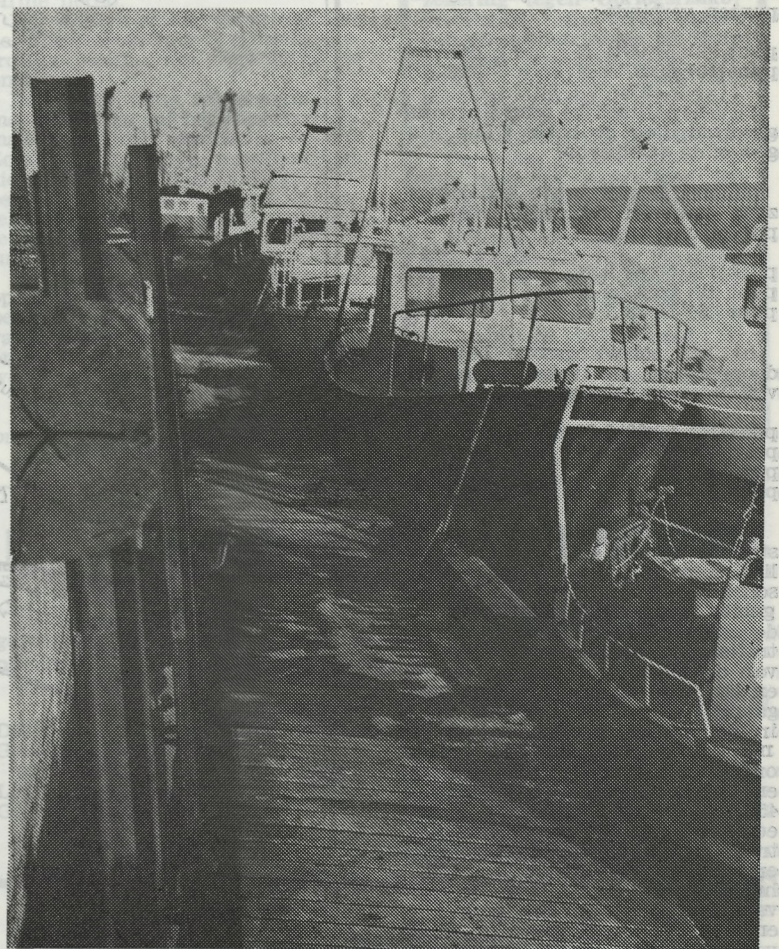
X X X

En men moet niet altijd de schuld op Brussel smijten. Ook de diensten aan de kust hebben verantwoordelijkheid, maar sommige heren van het Ministerie van Openbare Werken van de Oostkust, kunnen vooral geestdrift zwaaien met hun paraplu om die verantwoordelijkheid op te vangen en als ze in de pers een bolwassing krijgen, proberen ze de steller van het artikel bij de politiciers belachelijk te maken en te isoleren.

P. Vandenbergh



Je kan natuurlijk de ladders op en af maar..... dat gebeurt dan wel op eigen risico. Dat wordt de gebruikers duidelijk kond gedaan.



Een beeld van de zeer gammele toestand waarin de steigers van de Zeebrugge haven verkeren. Levensgevaarlijk is de enige kwotering die wij daarop kunnen plakken.

# NIEUWE TRAFIEKREGELING IN WEST-EUROPESE WATEREN

In onze vorige uitgave gaven we de voornaamste verkeersscheidingsstelsels op, waarvan we nu deze van de Straat van Dover en aangrenzende zeegebieden in detail opgeven.

Dit stelsel bestaat uit :

a) een 1 mijl brede scheidingszone waarvan de middenlijn volgende positiepunten verbindt: (de punten zijn aangeduid op de kaart).

punt 1) 51°28'.0 N. 2°07'.1 W.  
punt 2) 51°25'.4 N. 2°03'.7 W.

b) een scheidingslijn die de volgende punten verbindt :

punt 3) 51°25'.4 N. 2°03'.7 E.  
punt 4) 51°23'.7 N. 2°01'.5 E.

c) een 1 mijl brede scheidingszone waarvan de aslijn de volgende punten verbindt :

punt 5) 51°23'.7 N. 2°01'.5 E.  
punt 6) 51°16'.5 N. 1°52'.4 E.

d) een scheidingslijn die volgende punten verbindt :

punt 7) 51°16'.0 N. 1°52'.4 E.  
punt 8) 51°06'.1 N. 1°38'.2 E

e) een 1 mijl brede scheidingszone waarvan de aslijn volgende punten verbindt :

punt 9) 51°06'.1 N. 1°38'.2 E.  
punt 10) 50°57'.2 N. 1°28'.6 E

f) een natuurlijke scheidingszone gevormd door de bank «The Ridge» of de «Colbart».

g) een 2 mijl brede scheidingszone waarvan de aslijn volgende punten verbindt :

punt 11) 50°48'.9 N. 1°16'.2 E.  
punt 12) 50°37'.9 N. 1°04'.4 E.  
punt 13) 50°33'.7 N. 0°57'.8 E.

h) een scheidingszone begrensd door lijnen die volgende punten verbinden in volgorde :

punt 14) 50°33'.0 N. 0°59'.0 E.  
punt 15) 50°34'.4 N. 0°56'.7 E.  
punt 16) 50°28'.3 N. 0°00'.0  
punt 17) 50°25'.0 N. 0°00'.0

Al deze scheidingslijnen, soms bestaande uit een gewone scheidingslijn, soms uit 1 of 2 mijl brede scheidingsstrook en in een bepaald gebied door de «Colbart», is dus de aslijn of de middenlijn van de trafiekzone, met langs de ene zijde van de aslijn, het opgaand verkeer en langs de andere zijde het neergaand verkeer. De zone zelf waarin de trafiek gescheiden op- en neerwaarts loopt is het breedst onderaan het smalst tussen Dover en Calais. Onderaan is deze bijna 45 km. breed, waardoor dan ook een brede scheidingszone ofte neutraal gebied, en iets boven Dover en Calais slechts 15 km. breed met het opgaand verkeer langs de zijde van de Franse en Belgische kust en het neergaand langs de zijde van de Engelse kust. De trafiekzone zelf wordt op de kaart aangeduid door de punten gaande van 18 tot 26 lopende langs de Britse kust over volgende posities.

punt 18) 51°30'.4N - 2°00'.0E  
punt 19) 51°23'.0N - 1°50'.0E  
punt 20) 51°14'.1N - 1°44'.1E  
punt 21) 51°06'.9N - 1°31'.0E  
punt 22) 50°57'.3N - 1°12'.2E  
punt 23) 50°57'.3N - 1°12'.2E  
punt 24) 50°52'.0N - 1°02'.2E  
punt 25) 50°36'.8N - 0°27'.4E  
punt 26) 50°34'.7N - 0°00'.0

begrensd langs de Frans-Belgische Kust door de punten 27, 28, 29 en 31, 32, 33, 34, 35 met de volgende posities :

punt 27) 50°37'.7N - 1°21'.0E  
punt 28) 50°26'.6N - 0°58'.3E  
punt 29) 50°12'.0N - 0°00'.0  
punt 30) 51°22'.8N - 2°12'.4E  
punt 31) 51°12'.5N - 2°05'.0E  
punt 32) 51°06'.4N - 1°49'.0E  
punt 33) 50°53'.6N - 1°30'.8E  
punt 34) 50°44'.5N - 1°27'.0E  
punt 35) 50°37'.7N - 1°21'.0E

Wij hebben hiermede de posities

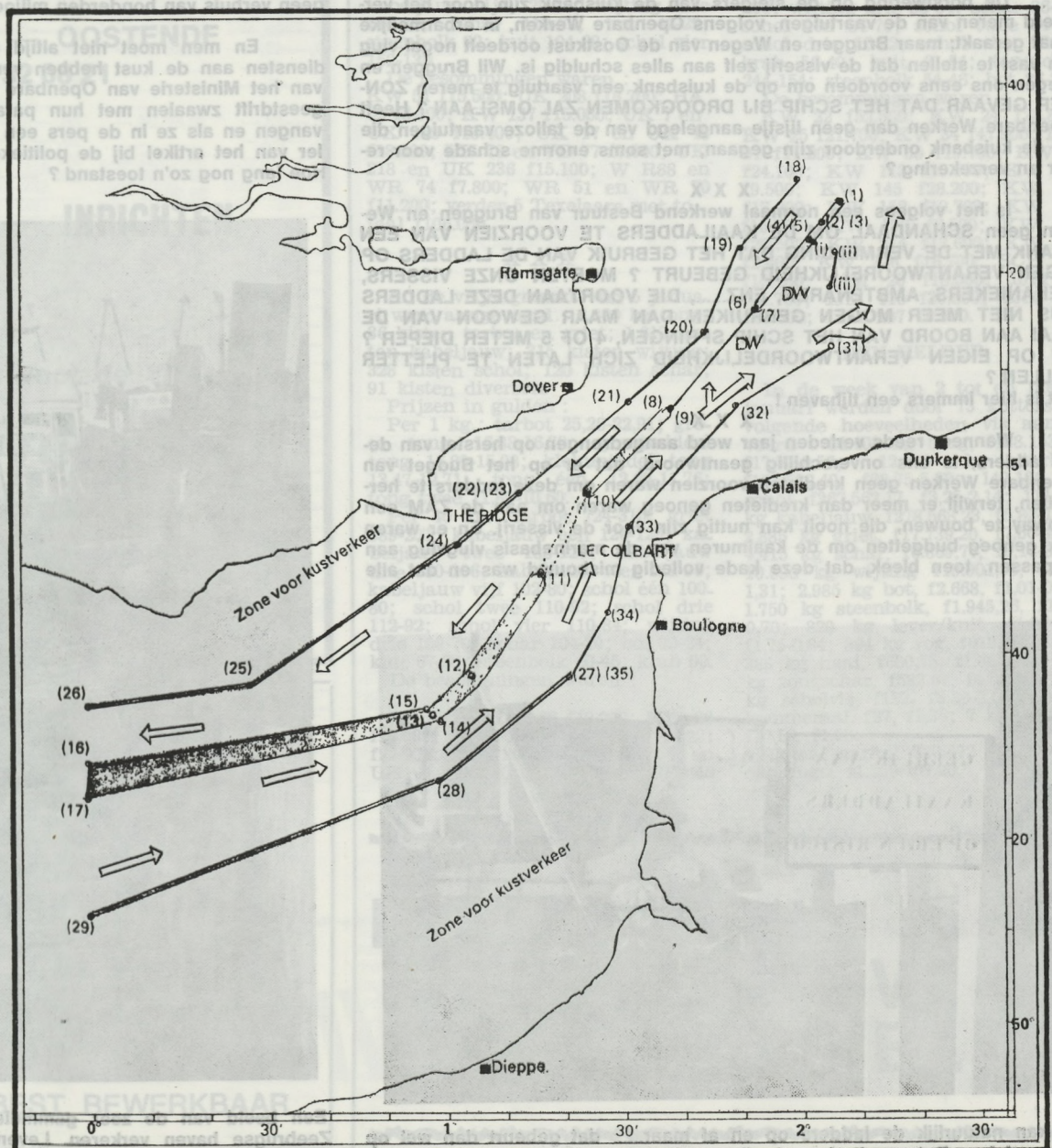
## In Straat Dover en aangrenzende zeegebieden

opgegeven van de scheidingslijn van opgaand en neergaand verkeer, punten 1 tot en met 17 en van de grenzen van de zone respectievelijk punt 18 tot 26 en punt 27 tot 35 op de kaart.

In de ganse zone moet het scheepsverkeer zich scheiden in een trafiek voor opgaand verkeer langs de Franse en Belgische kust zoals de pijltjes het aanduiden. Dus ook de vissersvaartuigen die zich in deze zone bevinden moeten de richting van de pijltjes volgen, hetzij opgaand, hetzij neergaand, naar gelang ze zich langs de ene of andere kant van de scheidingslijn van de trafiekzone bevinden. Wanneer zij de zone kruisen moet het loodrecht op de scheidingsas zijn. In feite mag er dus wel in deze zone gevist worden maar dan de opgaande of neergaande rich-

ting volgende en om terug te korren moet men dus eerst loodrecht dwarsen om dan de omgekeerde richting te volgen. Men mag dus niet op dezelfde plaats heen en weer korren, maar moet altijd de opgaande of neergaande richting volgen naar gelang men zich langs de zijde van de Franse of Belgische kust bevindt van de scheidingslijn of langs de zijde van de Britse kust. Deze scheidingszone begint dus zowat ter hoogte van Dieppe tot voorbij Ramsgate.

VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN



# Tot wanneer VOZOR verzekering ?

## Triestige administratie

Zoals onze lezers weten heeft het kerncomité van de Kabinetsraad op 14 december beslist de VOZOR van af 1 januari 1979 op te doeken, zodat de Staatsverzekering voor Oorlogsrisico van Belgische schepen tot welke soort zij ook behoren, ophoudt te bestaan. Dit werd in alle bladen van het land bekend gemaakt en er werd aan toegevoegd dat de reserves die meer dan 800 miljoen bedragen over de Koopvaardij en visserij zouden verdeeld worden volgens nog te bepalen normen en voor de visserij ter aanmoediging vooral van jonge schippers.

De administratie van het Zeewezen heeft het waarschijnlijk opzettelijk of niet (?), niet nodig geoordeeld de administratie van VOZOR daarvan in te lichten, niettegenstaande Minister Chabert de nodige directieven had gegeven om onmiddellijk een Kon. Besluit op te stellen, om die beslissing ten uitvoer te brengen.

Tenware diezelfde administratie even zoals voor de nieuwe opslingsstarieven 9 maanden nodig zou hebben om een eenvoudig Besluit van enkele lijnen op te maken om ter ondertekening voor te leggen.

**TE HUUR: GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche, speciale winterprijs, nl 2.000 fr. Z.w. « Mon Séjour », Londenstraat, 8, Oost. Int tel (059) 50.19.71 - 80.27.52. (7116N-8199V)**

Het gevolg hiervan is, dat de administratie van de VOZOR op 2 januari 1979 dus 18 dagen na het Besluit in de Kabinetsraad, het nodig oordeelde, hiernavolgend schrijven aan de reders ter visserij en waarschijnlijk ook ter koopvaardij te sturen :

### VISSERSVAARTUIGEN

Wij hebben de eer U hierbij het tarief te zenden dat van toepassing is van 1 januari 1979 af.

Wij herinneren U eraan dat, over eenkomstig artikel 10 van het Kon. Besluit van 7-8-1939, gewijzigd door de Besluitwet van 27-2-1947, op elk tijdstip bijzondere premies op de verzekerde voorwerpen kunnen ingevoerd en het percentage ervan gewijzigd worden.

Wij veroorloven ons er Uw aandacht op te vestigen dat de jaarlijkse bijdrage en de gebeurlijke bijzondere premies dienen vereffend te worden bij aanbidding van onze ontvangkaart door de postdiensten, of bij ontvangst van ons schriftelijk verzoek tot betaling. Indien hieraan niet wordt voldaan moet de verschuldigde som binnen de eerstvolgende 10 dagen gestort worden op onze postrekening nummer 000-0418304-40.

In geval van niet nakoming van deze verplichting wordt de waarborg van onze verzekerde automatisch geschorst bij toepassing van de bepalingen van artikels 31 en 33 van het Koninklijk Besluit van 8-8-1939, gewijzigd door de Besluitwet van 27-2-1947.

De tot dusver uitgegeven Polis- sen met hun eventuele bijvoegsels worden stilzwijgend voortgezet voor de periode van 1 januari 1979 tot

en met 31 december 1979 behoudens hun mogelijke opzegging of wijziging.

Tot daar deze omzendbrief.

X X X

### VERRASSING

En er is meer, reeds op 8 januari werd aan alle reders door de brievenbestellers een kwijtschrift aangeboden hen verzoekend (zoniet waren ze niet meer gedekt voor Oorlogsfeiten (?) de jaarpremie te betalen, wat de brave reders of hun vrouwen onmiddellijk deden.

### KRACHTIG PROTEST

Onmiddellijk richtte de heer Vandenberghe zich namens de Kustvisserij en de verzekering voor vissersvaartuigen Hulp in Nood, tot de minister om op deze betreuwenswaardige handelswijze te wijzen, vooral omdat de verzekering Hulp in Nood zijn leden voor oorlogsfeiten zou dekken, zonder verhoging van premie.

De minister en zijn secretaris-generaal, waarschijnlijk ook verrast deden de administratie van het Zeewezen en VOZOR onmiddellijk de nodige maatregelen nemen om deze administratieve rompslomp gedaan te maken, maar gezien het Kon. Besluit nog niet opgesteld was, werd een nieuwe omzendbrief rondgestuurd, welke luidt als volgt:

Mijne heren,

Wij werden er van verwittigd dat de Ministerraad de beslissing getroffen heeft onze vereniging te ontbinden.

Deze ontbinding zal ingaan op 1 maart 1979 en zal het voorwerp uitmaken van een koninklijk besluit. Zolang dit nog niet verschenen is, dienen de jaarlijkse bijdrage aanbetaald te worden doch het is vanzelfsprekend dat de geinde sommen te gepasten tijde prorata temporis zullen terugbetaald worden.

Wij hebben er aan gehouden U op de hoogte te brengen van deze beslissing ten einde U toe te laten vanaf nu maatregelen te treffen om U te schikken naar deze nieuwe toestand.

Tot daar deze tweede omzendbrief.

### BESLUIT

VOZOR houdt dus op te bestaan vanaf 1 maart 1979.

Binnenkort verschijnt het Kon. Besluit dienaangaande, tenware de administratie van het Zeewezen opnieuw geen tijd heeft.

Al de reders welke hun premie betaald hebben voor 1979, zullen de tien twaalfden er van terug uitgekeerd worden.

Om dit alles te bereiken, werd eens temeer een kostelijke administratieve rompslomp uitgevoerd, waarschijnlijk omdat diezelfde administratie sedert twee jaar alles betracht heeft om VOZOR in leven te houden, waar in gans Europa deze parastatale instellingen reeds lang werden opgedoekt.

## VERZEKERING TEGEN OORLOGSRISICO TER VISSERIJ

Door de Coöperatieve Verzekering voor Vissersvaartuigen „Hulp in Nood” wordt aan haar leden medegedeeld dat vanaf het ogenblik dat in het Staatsblad de datum van likwidatie van VOZOR, (Verzekering tegen Oorlogsrisico) verschijnt, alle leden reders van vissersvaartuigen bij Hulp in Nood verzekerd, OOK GEDEKT ZULLEN BLIJVEN TEGEN OORLOGSRISICO, ZONDER DAT DE PREMIE ZAL VERHOOGD WORDEN.

De leden reders zullen tijdig met een aanvullend bericht hiervan schriftelijk ver Wittigd worden.

Volgens een mededeling van het Ministerie van Verkeerswezen werd deze datum op 1 maart 1979 vastgesteld.

voor de Beheerraad

De voorzitter De zaakvoerder  
E. Verleene P. Vandenberghe

## BELGISCHE TREILERS IN GRIMSBY

In de laatste marktweek van 1978 kregen we verscheidene Belgische treilers aan de afslag te Grimsby, zodanig zelfs dat één vijfde van de aangevoerde verse vis van Belgische eenheden kwam.

**O.318 Belgian Sailor** : kwam te Grimsby aan de markt met 667 kits of ongeveer 840 van onze bennen en besomde hiervoor 1.056 miljoen B. Fr. of een gemiddelde van 1.250 B. Fr. de ben. Hiervoor voerde hij 345 bennen rode poon aan 200 ben koolvis, en verder hoofdzakelijk gul en leng. Het was vooral de prijs van de rode poon die het liet afweten.

**Z.506 Noordhinder** : kwam te Grimsby verkopen onder schipper E. Rappe na een reis van 12 dagen en zette 420 bennen in de markt waarvoor 1.090 miljoen B. Fr. besomd werd. Het was vooral pladijs van zeer goede kwaliteit die aangevoerd werd.

**Z.418 Bleu Bird** : kwam te Grims-

by verkopen onder schipper eigenaar Couwyser na een reis van 10 dagen in de Noordzee. Voor 335 van onze bennen besomde de Z.418 in totaal 860 duizend B. Fr. of een gemiddelde van iets meer dan 2.500 fr. de ben.

**Z.30 Westhinder** : kwam te Grimsby aan de afslag onder schipper Rappe J. na een negen-daagse reis in de Noordzee. Zette 310 van onze bennen in de markt en besomde hiervoor 850 duizend frank iets meer dan 2.700 fr. de ben.

De O.198 die gewoonlijk eveneens te Grimsby verkoopt, kwam met Kerstdag naar de thuishaven verkopen.

Waar men in Engeland goede prijzen bekomt, wegen deze echter niet op tegen de zware kosten welke men er heeft. De enige winst welke men er aan heeft is wanneer men terug ter visserij uitvaart dat men twee à drie dagen wint.

## BRANDSTOFFPRIJZEN VERHOOGD

Vanaf heden vrijdag 19 januari 1979 zijn de brandstofprijzen, gevolg van de toestand in Iran praktisch van tien centiemmen verhoogd plus de B.T.W. Deze prijzen luiden thans :

	Zonder BTW	Met B.T.W.	Zonder BTW	Met B.T.W.
Diesel	8,65	10,03	8,75	10,15
Gasolie				
verwarming	5,32	5,64	5,42	5,75
Lichte fuel	5,26	5,58	5,36	5,68
Gasolie Visser	4,87		4,97	

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# O.807 "MAURICE" VERGING DOOR STORM EN TOEVALLIGE OMSTANDIGHEDEN

Dinsdag kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart opnieuw bijeen na een reeks ingevolge de eindejaarsfeesten. Het werd met een tamelijk ruime rol met helaas de bijzonder droevige zaak van het vergaan van de O.807 "Maurice" waarbij drie Oostendse vissers het leven lieten. Het gaat me, name om motorist Pincket P., matroos Pincket R. en scheepsjongen Groenvynck D. Deze drie mensen verloren het leven en zijn sedertdien vermist, nadat bedoelde treiler ingevolge een plots opstekende storm kapseisde en verging. Niemand van de drie opvarenden werd nadien nog terug gevonden.

De feiten deden zich voor toen de O.807 "Maurice" samen met enkele andere kleine treilers inderhaast naar Oostende liep wegens plots opstekende stormweders. Helaas was er voor dit vaartuig en de drie opvarenden geen weg terug. Het verging op de Oostende Bank Oost, op amper 5 mijl benoorden de thuishaven.

Volgens de Raad is de oorzaak te wijten aan een plots opstekende storm met daarbij enkele neven-elementen die de zaak helaas beaangstigd hebben zoals ondermeer het overslaan van de stuurboordbok naar bakboord waardoor het vaartuig niet meer recht kwam. Ook is er het vermoeden dat de getopte visplanken bovenmatig water hebben geschept waardoor het vaartuig in een slagzij-toestand moeilijk opnieuw kon recht komen. Bovendien kon niet achterhaald worden of de bokken al dan niet degelijk gesjord waren dan wel of de beveiliging onder invloed van de storm begeven heeft.

Tenslotte houdt de Raad er aan hulde te brengen aan de nagedachtenis van de drie omgekomen vissers.

x x x

Een tweede beslissing werd getroffen inzake de aanvaring die zich op 4 maart 1978 voordeed tussen de treiler Z.430 "Maribel" en het Nederlandse motorschip "Twee gezusters". De feiten deden zich voor benoorden de Oostende Bank waar de Z.430 samen met de Z.494 de spanvisserij zou bedrijven. De Raad stelt vast dat de oorzaak van de aanvaring niet te zoeken is in een foutieve handeling van de wachtlopende van de Z.430 en dat geen beroepsfouten kunnen weerhouden worden.

x x x

Een derde beslissing viel tenslotte inzake de brand die zich voordeed aan boord van de Z161 "Knar" tijdens de visserij in het Bristol Kanaal. Volgens de Raad is de oorzaak van de brand vermoedelijk te vinden in het loskomen van een randijzer van de elektrische kabelbaan die door wrijving een lek in de olieleiding van de hydraulische visliet veroorzaakte. Deze olie zou ingevolge contact met de uitlaatgassenkollektor in brand geschoten zijn. Niettemin oordeelt de Raad

dat noch door schipper Flitser noch door motorist Carton beroepsfouten werden begaan.

x x x

Vervolgens werd het onderzoek aangevat inzake de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.500 en de Nederlandse treiler BR. 19. Terzake werd schipper Vlietinck Marcel betrokken. Deze bevond zich op het ogenblik der feiten alleen op de brug terwijl de overige bemanningsleden benedendeks waren. Op een bepaald moment ging hij in de kaartenkamer de positie uitstippelen om de visserij te beginnen maar dat werd hem fataal. Hij deed nog een poging om de aanvaring te vermijden door bakboord uit te wijken maar hij raakte niettemin de stuurboordbok van de Nederlandse eenheid. De Raad vond het onverantwoord dat hij bij een minder goede zichtbaarheid niemand op de uitkijk plaatste.

x x x

En tenslotte was er weer de klasiak geworden reeks overtredingen tegen het nieuw verkeersscheidingsstelsel in het Nauw van Kales. Eerst kwam schipper Calcoen van de N.597 "Jupiter" aan de beurt die tweemaal scheve koers liep. Hij kwam er vanaf met een vermaning.

Ook schipper André Vantorre van de Z.19 "Sonja" moest zich om dezelfde feiten verantwoorden. Deze liet verstaan dat matroos Vandierendonck, wachtlopend, zich niet had gehouden aan de hem opgelegde koers. De Raad vindt het echter weinig ernstig dat betrokken schipper iemand aan het stuurrad plaats, in bewuste zone die pas aan zijn eerste reis toe is. Tegen schipper Vantorre wordt een waarschuwing gevorderd.

## MAG EEN BEMANNING HUN SCHIP VERLATEN ?

Ons wordt de vraag gesteld of bij een ongeval, hier schroefbreuk, waardoor een schip in een vreemde haven opgehouden wordt, de bemanning het recht heeft het schip te verlaten, hier onder voorwendsel dat het schip in een haven ligt, praktisch toegevoeren is en zij daar nog een week moeten blijven vooraleer een nieuwe schroef te kunnen opzetten en uit te varen.

Ons antwoord is dat zonder toestemming van de reder, de bemanning het schip niet mag verlaten en de schipper hier als vertegenwoordiger van de reder de verantwoordelijkheid draagt.

Zo de bemanning of een lid daarvan onwillig is, mag hij beroep doen op de konsul of de plaatselijke politie.

Het schip mag in geen geval aan zijn lot overgelaten worden. Wie het anders doet is strafbaar, kan voor de boetstrafelijke rechtbank geroepen en moet elke kosten van reis zelf betalen.

# ZEEBRUGGE BLIJFT

De leuze van de drukkingsgroep, die de regering wilde doen beseffen dat een dorpsgemeenschap niet zo maar kan afgeschreven worden, mag best door de visserij van de Oostkust overgenomen worden, eensdeels omdat men in Brussel nog altijd niet overtuigd schijnt dat de Oostkust recht en noodzaak heeft aan een moderne thuishaven, anderdeels omdat nu de cijfers over 1978 voorliggen, waaruit ten overvloede blijkt hoe belangrijk de Oostkust is in de nationale visserij economie.

In Het Visserijblad van verleden week werd illustratief aange-toond hoe triestig het gesteld is met de akkomodatie van onze vissershavens. En dan heeft Oostende nog het minst reden tot klagen, alleen al omdat daar tenminste de vaartuigen in een dok kunnen schuilen. In Zeebrugge blijft men zitten met een tijhaven, en over de plannen van een paar jaar terug, om naar het visserskruis toe, een sluis te bouwen, wordt geen woord meer gerept.

Aan de hand van het cijfermateriaal, dat de Zeevisserijdienst publiceerde, met de gegevens van de Zeebrugse vismijn, kunnen we thans zeer scherpe gevolgtrekkingen maken.

Niet uit enggeestig chauvinisme wordt hier de betekenis van Zeebrugge in vergelijking gesteld, maar om de politieke verantwoordelijken, de betrokken ambtenaars en een onverschillige overheid te doen blozen van schaamte bij de confrontatie met een haveninfrastructuur, waarvan enieder moet erkennen dat die een geïndustrialiseerd land onwaardig is, dat die daarenboven voor de gebruikers levensgevaarlijk is geworden en waarvan moet worden verwacht dat die, in een naaste toekomst, noodgedwongen zal moeten afgeschreven worden.

Toen jaren geleden bij secretaris-generaal Verschaeve van Openbare Werken en bij minister Vanden Boeynants van Defensie werd gepleit om van de Zeebrugse schuilhaven een dok te maken, kon nog getwijfeld worden of Zeebrugge ooit Oostende zou evenaren. Vandaag stellen we vast dat Zeebrugge 52 % boekt van de gehele Belgische aanvoerwaarde en dat de Zeebrugse vloot, aan opbrengst, bijna het dubbele waard is van de Oostendse vloot.

Op de 843 miljoen te Zeebrugge aangevoerd, zit er namelijk slechts 16 miljoen Fr. van een Oostends vaartuig, terwijl van de 676 miljoen van Oostende er 115 miljoen voor Nieuwpoortse en 100 miljoen voor Zeebrugse vaartuigen moet afgetrokken worden. De vaartuigen van Nieuwpoort zijn immers goed voor 210 miljoen, de Oostendse vloot voor 480 miljoen en Zeebrugge 925 miljoen; de aanvoeren in het buitenland zullen relatief gelijklopend zijn.

Kon er toch iemand gevonden worden om, elke dag, onderstaand schema onder de neus van de nieuwe ministers te duwen ! Kon er toch iemand gevonden worden om de nieuwe minister van Openbare Werken bij een goede oogarts te brengen !

	Drie Belgische havens		Zeebrugge		
	Fr.	gem. prijs	Fr.	gem. prijs	
(1)					
Tong	429.063.727	162,60	293.708.545	165,05	68%
Schol	100.110.768	25,19	77.179.524	24,36	77%
Rog	53.397.648	38,19	28.194.866	36,60	52%
Wijting	53.495.384	18,48	12.173.322	16,44	22%
Kabeljauw	402.010.403	26,47	111.563.279	26,70	27%
Garnaal	56.121.788	91,42	42.234.551	89,09	75%
Langoestine			59.730.950	104,02	99%
Tot. België	1.613.629.880	41,04	843.067.959	53,71	52%

(1) cijfers voor tarbot, zeeduivel enz., waren niet beschikbaar

Dit is het wat wij, als mensen van de visserij kopen, maar..... wij hebben niet de invloed van gas- en olietankermaatschappijen, niettegenstaande we ook tienduizend mensen in het bedrijf tewerk stellen.

P. Vandenbergh

# REDERS LEEST UW VAKBLAD

# DE MILJARDEN BLIJVEN VOORTVLOEIEN VOOR ZEEBRUGGE !

Voor het waar maken van de handelshaven van Zeebrugge die praktisch geen hinterland heeft, ware het wel eens nuttig na te gaan hoeveel miljarden men er reeds voor gebruikt of misschien verspild heeft.

En dan spreken we niet van deze, zeker verkwist voor het er onder brengen van de Zeemachtbasis, die in tijd van oorlog in 24 uur zou weggevaagd zijn.

En als men dan vraagt 200 miljoen te besteden om aan het Kruis, een doorsteeksluis te bouwen en er een vlotdok van te maken voor de visserij, is dit alles te veel. Men maakt integendeel plannen welke misschien meer dan een miljard zullen kosten om Oostelijker naar de Vuurtoren van Heist iets te bouwen, waardoor gans de vishandel met al haar installaties, nu zo langzaam opgebouwd, nieuwe installingen zou moeten betrekken.

Het is een openbaar geheim dat men liever aldaar de visserij ten dode zou willen opschrijven en doen verhuizen, naar Oostende waar de nodige instellingen bestaan.

Maar dan schrijft men ook de kweek van vissers ten dode op en dus ook de visserij in zijn geheel.

Het is ten andere ook voor die reden dat het sluiten van een visserijschool aan de Westkust zeer nadelig zou uitvallen voor de visserij, al is de vissershaven van Nieuwpoort, nu wel de geschikste haven niet als los- en ligplaats voor grote vissersvaartuigen.

De opbrengst van die haven is zoals in alle drie de havens wel gestegen, maar we zijn overtuigd dat in zijn geheel genomen de vissershaven van Nieuwpoort met zijn onderhouds- en personeelskosten een verlies betekent. België heeft ten andere met zijn vloot geen drie vissershavens nodig. Het heeft slechts een 60 km kust, waarvan Oostende in het middenpunt gelegen is, zodat dit een ideale markt zou kunnen betekenen, moest het groot gevaar van tekort aan personeel er niet ontstaan.

Te Heist heerst ten andere nog de echte visserijgemeenschap.

Om terug te keren tot Zeebrugge, waar heel zeker de visserij een bellemmering zal worden voor koopvaardij en Zeemacht, vinden we het dus uiterst jammer en onverantwoord miljarden te zien verspillen, zoals men het nu doet en te vergeten dat straks deze vissershaven voor één miljard frank aan vis zal verkopen en de instellingen aldaar zoals ze nu zijn, niet aangepast worden aan de noden van het bedrijf.

Ondertussen werd daar nu ook een nieuwe aanbesteding uitgeschre-

ven voor de bouw van een leidingtunnel onder het verbindingdok in de achterhaven. Het laagste aanbod bedraagt zo maar meer dan 202 miljoen en het hoogste voor hetzelfde werk 498 miljoen.

En hoeveel zal daar nog bij komen, terwijl men geen 2 à 300 miljoen vindt voor het verbeteren van de vissershaven als vlotdok op de plaats waar ze nu gelegen is en waarvoor een belofte bestond !

Hebben onze bedrijfsmiddelen, zowel visserij als vishandel, alsook de Brugse instanties dan zo weinig invloed om daaraan te verhelpen?

Of is het ook de bedoeling van de stad op de ene of andere wijze van de visserij af te geraken om zich uitsluitend toe te leggen op de verdere ontplooiing van die havens als transitie en gasterminal ?

De bouw van deze laatste blijft toch steeds een gevaar, hoe miniem ook, zoals de olietankers het zijn en zullen blijven.

De laatste jaren hebben dit ten andere duidelijk bewezen.

Het is ons inziens daarom noodzakelijk, dat de Hogere Overheid

duidelijk stelling kieze en niet rond de pot blijft draaien met beloften van een nieuwe haven die geen steek houden, met het bouwen van een slipway die opnieuw honderden miljoenen gekost heeft en waar men geen enkel vissersvaartuig, noch scheepswerf zal zien heengaan, daar deze slipway zeer ongelegen is en achter de schermen daar niet gekomen is om de visserij te helpen maar wel de Zeemachtvloot, die onder allerlei voorwendsels, als Landsverdediging alles op de begro-

ting ziet brengen, wat ze ook willen, op een ogenblik dat het land behoefte heeft aan het redden van zijn economie, door het moderniseren van allerlei instellingen en bedrijven, welke tevens een werkverschaffing van groter belang zou zijn, waaraan ons land veel meer bate zou hebben, dan kannonnen, tanks en oorlogstuig er op na te houden, welke bij een eventuele toekomstige oorlog, in 24 uur van de kaart zou geveegd zijn.

1940 was er een klein voorbeeld van ! 1900 en..... of 2000 en..... zou het nog vlugger bewijzen, welke ook de beweringen van een legerstaf en alle Vanden Boeynants ook zijn.

P. Vandenbergh

## Een ontvangst ter Zeebrugge vissershaven

Dat de Zeebrugse vismijn goede zaken doet en in 't bijzonder de stad die met de 843 miljoen opbrengst, zomaar 42 miljoen int aan mijn en losrechten, is een feit.

Naar aanleiding van de jaarwisseling werden de personeelsleden van de Vismijn te Zeebrugge door schepen Leys ontvangen in de vergaderzaal van de vismijn. Hij dankte te allen voor hun inspanningen die ertoe hebben bijgedragen, dat de vismijn van Zeebrugge opnieuw een topjaar mocht beleven. Met de reuzenopbrengst van 843 miljoen fr. komt Zeebrugge op de eerste plaats van de Belgische vissershavens. De opbrengstcijfers bewijzen overduidelijk dat de Oostkust de wind in de zeilen heeft.

De ontvangst werd besloten met een gezellig samenzijn, tijdens hetwelk toch de opmerking viel dat de groei van de Zeebrugse vissershaven door het Brugs stadsbestuur nog altijd niet naar volle waarde wordt geschat.

Het is immers in het verleden

gebleken dat tijdens colloquia en tentoonstellingen ingericht over de uitbouw van Zeebrugge onder meer te Zurich, Manchester, Boulogne, enz., er met geen woord gerept werd over de vissershaven. En dat terwijl de 110 vissersvaartuigen van Zeebrugge toch duidelijk hun steentje bijdragen tot de werkverschaffing, handel en nijverheid in eigen streek.

Meer nog, zoals we vorige en deze week deden uitschijnen, verkeert de haven in een ellendige toestand, zijn alle schepen buiten de visserij, yachten inbegrepen er in toegelaten en bekommeren de Brugse autoriteiten zich weinig om die toestand, waar hun personeel het nochtans niet onder de markt heeft.

Wanneer zal voor de visserij daar evenzo goed opgetreden worden als voor de M. Brugse Zeevaartinstellingen. Weliswaar zijn daarin geen beheerdersmandaten te bekomen, maar leven van de visserij aan de Oostkust zeker een 2.000 families !

## PARITAIR COMITE VOOR DE ZEEVISSERIJ

### Vervanging van leden

Bij koninklijk besluit van 20 december 1978, dat in werking treedt op 10 januari 1979 :

a) wordt de heer Alfred Wittevrongel, te Jabbeke, plaatsvervangend lid van het Paritair Comité voor de zeevisserij, als vertegenwoordiger van een werkgeversorganisatie, tot gewoon lid benoemd van dit comité, ter vervanging van de heer Frans Maes, te Koksijde, ontslagnemend gewoon lid, wiens mandaat hij zal voleindigen ;

b) wordt de heer August Puystjens, te Nieuwpoort, als vertegenwoordiger van een werkgeversorganisatie, tot gewoon lid benoemd van dit comité, ter vervanging van de heer André Van Lul, te Bredene, wiens mandaat een einde nam op verzoek van de organisatie die hem had voorgedragen ; hij zal het mandaat van zijn voorganger voleindigen ;

c) wordt de heer Gilbert Lebluy, te Oostende, als vertegenwoordiger van een werkgeversorganisatie, tot plaatsvervangend lid benoemd van dit comité, ter vervanging van de heer Alfred Wittevrongel, te Jabbeke, die tot gewoon lid wordt benoemd ; hij zal het mandaat van zijn voorganger voleindigen.

## SCHADEGEVALLEN MET

## VISSERSVAARTUIGEN

— Ingevolge motordefekt, diende de Z.55 „Goede Hoop” opgesleept te worden door de Z.505 „Valentino”. De sleep verliep normaal en de haven Zeebrugge werd veilig bereikt.

— De O.127 „Okeanos” diende de visserij te stoppen, daar ze moeilijkheden hadden met de schroef. Besloten werd de terugreis aan te vatten. Gekomen op de rede van Oostende, werd de hulp ingeroepen van de Staatssleepboot „Zeevijger” die de O.127 veilig binnen sleepte. Men vermoedt dat de schade aan het roer veroorzaakt werd door het slepen van het korretouw tegen het roer. De nodige herstellingen werden uitgevoerd.

— De N.720 „André-Jeanne” kreeg het spannet in de schroef. Gepoogd werd het net vrij te krijgen doch vruchteloos, zodat hulp gevraagd werd aan de N.761 „Vrede in Christus” die het schip naar Nieuwpoort binnensleepte.

— Bij het aan boord komen van de N.41 „Ter Streep” om zee te kiezen, stelde de bemanning vast, dat schade berokkend werd aan de bb reling van de bank die gans geplooid was. Deze schade werd vermoedelijk veroorzaakt door de Z.62.

# 2 BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN ZWAAR AANGEVAREN TIJDENS VISSERIJ

## MEER DAN 1 MILJOEN FR. SCHADE

De tankers en vrachtschepen schijnen zich minder en minder te bekommeren om de veiligheid, om de uitkijk en om de schepen welke ze aanvaren.

Velen varen op hun automatische „pilot“, hebben geen uitkijk meer, alsof die automatische toestellen een waarborg zijn voor veiligheid.

En als men dan nog met Amerikaanse zuiderlingen of met Aziatische of Afrikaanse kapiteins en bemanning te doen heeft, dan is het zaakje nog gevaarlijker daar

de verantwoordelijkheidszin nog minder is.

DE Z.483

### ZWAAR BESCHADIGD

Zo bereikt ons thans het bericht van de aanvaring door een onbekende tanker der Z.483 „Carolina“ der rederij Hertsens met als schipper Jan Devoogt.

Schipper Devoogt, die een zeer knappe visser is, vertelt ons zater-

dag 6 januari rond 17 uur de haven van Oostende verlaten te hebben met bestemming de visserijgronden van het Noorden.

Tijdens de visserij werd de bemanning rond 0u45 in de nacht van dinsdag op woensdag gewekt om de visnetten in te winden, beide bokken uitstaande, terwijl de reglementaire lichten van vissend vaartuig aan waren.

Even later voelden we een hevige slag en zagen we het achterschip van een groot vaartuig recht voor

onze steven. Wij zagen zijn heklucht en een 4 à 5 witte lichten. Andere navigatielichten konden niet opgemerkt en wat het ergste is, het bekommerde zich om ons niet en vaarde door

Ik kon naam en thuishaven van het schip niet vaststellen, de schijnwerper in de voormast door de slag van de aanvaring buiten werking gesteld zijnde.

Pogingen om op kanaal 16 contact te krijgen met de aanvaarder, waren vruchteloos.

Mijn antenne was afgebroken en vooraleer de netten ingehaald waren, was het vaartuig in die donkere nacht uit het zicht verdwenen.

We konden niets anders doen dan de haven van Grimsby aandoen, er verslag neerleggen bij de Konsul en de schade laten opnemen, waarna we verzocht werden de thuishaven aan te doen, waar we insgelijks verslag neerlegden en het waterschoutambt onmiddellijk Interpol inschakelde om in Hollandse en Belgische havens te trachten na te gaan of de aanvaarder niet kon gevonden worden, wat tot op heden vergeefs is gebleken.

De opgelopen schade is :  
— stuurboord boeg ingedrukt en op geduwd over 4,5 m  
— voorstevenplaat ontzet en gat aan bakboordboeg in de voorstevenplaat  
— Stuurboord voorgalg gescheurd  
— mastje van navigatielichten ontzet  
— bovenste versterking van de voor mast gescheurd  
— schijnwerker in de voormast verdwenen  
— antenne VHF afgekraakt  
— voormast gescheurd en ontzet naar bakboord over een halve meter  
— stuurboord bak beschadigd  
— voorboeg stuurboord bak afgerukt.

Het mag tevens een geluk genoemd dat de aanvaring niet vijf meter naar midscheeps is geschied, daar dit onvermijdelijk veel erger gevolgen had kunnen hebben.

De stoffelijke schade wordt ondertussen op 5 à 600 duizend frank geraamd.

### EEN NIEUWE AANVARING MET DE Z.34

Op het ogenblik van het ter perse gaan, vernemen we insgelijks dat de Z.34 „Twilight“ van de rederij Coudekercke heden woensdag rond 11 u 's morgen, dus bij klaar lichte dag, aan zijn achtersteven, terwijl ze vissend waren, zou aangevaren zijn. Niettegenstaande de reglementaire signalen van vissend vaartuig gevoerd werden en het zicht uitstekend was.

De aanvaarder was de Duitse Cargo „Alicia“ van de rederij Döhle met als thuishaven Hamburg. Volgens kapitein Verleene was er op de brug van de cargo niemand te zien, heeft de Duitse cargo, die 990 ton meet en gebouwd is in 1970, hem nog voor alle zekerheid een tijdje bijgestaan, waarna de Z.34 voor onderzoek naar Newlyn liep om, zo het mogelijk was, vandaar uit vrijdag Oostende trachten te vervoegen.

Ondertussen werd de Duitse rederij door de redersverzekeringmaatschappij Hulp in Nood reeds van het zwaar ongeval ingelicht, welke hier naar schatting ook niet minder dan een half miljoen frank zal bedragen.

## ORIENTATIEPRIJZEN VOOR VISSE RIJPRODUKTEN VOOR 1979

In het publicatieblad van de Europese Gemeenschappen verscheen de verordening van de Raad der Europese Gemeenschappen, waaruit wij het volgende lichten :

1) overwegende dat een oriëntatieprijs wordt vastgesteld op een zodanig peil, dat hij bijdraagt tot de stabilisatie van de marktprijzen en toch niet leidt tot het

ontstaan van structurele overschotten in de Gemeenschap,

2) overwegende dat dit voor enkele produkten voor het visseizoen 1979 leidt tot een verhoging en voor andere produkten tot een verlaging van de prijzen ten opzichte van die voor het verlopen seizoen,

3) overwegende dat moet worden

uitgegaan van de verhouding tussen de gewogen gemiddelde marktprijzen, zoals die bij de vorige vaststelling van de oriëntatieprijzen en de thans vastgestelde marktprijzen,

4) overwegende dit alles, zijn de geldende oriëntatieprijzen voor de produkten hieronder vermeld als volgt :

### Handelskenmerken

Vissoort	Versheidsklasse	Grootteklasse	Presentatievorm	Oriëntatieprijs in fr.
1. Haring	Extra, A	1	in gehele staat	10,28
2. Sardine „Clupea pilchardus Walbaum“ :	Extra	2	in gehele staat	17,47
	Extra	2	in gehele staat	12,15
3. Noorse schelvis (Sebastes marinus)	A	2	in gehele staat	20,25
	A	2	met kop, ontdaan van ingewanden	24,34
4. Kabeljauw	A	3	met kop, ontdaan van ingewanden	14,17
	A	2	met kop, ontdaan van ingewanden	18,34
5. Koolvis	A	2	met kop, ontdaan van ingewanden	19,—
	A	3	met kop, ontdaan van ingewanden	8,77
6. Schelvis	A	2	met kop, ontdaan van ingewanden	16,87
	A	3	met kop, ontdaan van ingewanden	23,03
7. Wijting	Extra	1	in gehele staat	24,65
	A	2	in gehele staat	54,39
8. Makreel	Extra	2	in gehele staat	40,14
	A	2	met kop, ontdaan van ingewanden van 1-1-79 tot en met 31-3-79	
9. Ansjovis	A	3	met kop, ontdaan van ingewanden van 1-4-79 tot en met 31-12-79	
	A	2	met kop, ontdaan van ingewanden	
10. Schol	A	2	met kop, ontdaan van ingewanden	
	A	1	enkel gekookt in water	
11. Heek	A	2	met kop, ontdaan van ingewanden	
	A	1	enkel gekookt in water	
12. Garnalen van de Crangon-soorten	A	1	enkel gekookt in water	
	A	1	enkel gekookt in water	

# Vaststelling Nationale visserijzone

## REDERS OPGEPAST!

In het staatsblad van 28-12-1978 verscheen de wet van 10 okt. 1978 over de vaststelling van een Belgische visserijzone waarvan de bepalingen hieronder volgen.

**Artikel 1.** Buiten de territoriale zee van België wordt een nationale visserijzone ingesteld, zich uitstrekkende over het gedeelte van de Noordzee dat gelegen is tussen de middellijnen waarvan de punten op gelijke afstand liggen van de basislijnen van de territoriale zee van Frankrijk, van het Verenigd Koninkrijk en van Nederland, emerzjds, en van de basislijn van de territoriale zee van België, anderzijds.

Art. 2. Het uitoefenen van de visserij in de in artikel 1 omschreven zone valt onder de rechtsmacht en de reglementering van België.

**Art. 3.** Voor vreemde schepen geldt in de in artikel 1 omschreven zone **visserijverbod**.

Nochtans laat dit verbod de voorzieningen voortvloeiende uit het verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap onverlet.

**Art. 4.** De officieren van de visserijwachtschepen worden belast met het toezicht op de toepassing van deze wet, onverminderd de bevoegdheden van de officieren van de gerechtelijke politie.

Bovendien hebben zij de taak overtredingen van deze wet op te sporen en vast te stellen in processen-verbaal die bewijskrachtig zijn zolang niet het tegendeel is bewezen.

Met het oog daarop hebben zij het recht te allen tijde zich aan boord te begeven van vissersvaartuigen van welke nationaliteit ook die binnen de Belgische visserijzone varen, de overlegging van alle scheepspapieren en van alle bewijsstukken te eisen, alsmede het op heterdaad betrapte schip naar een Belgische haven op te brengen met het doel onmiddellijk een vervolging in te stellen en, als zulks nodig mocht blijken, het schip voor rekening en risico van de eigenaar of exploitant aan de ketting te leggen.

In geval van betrapting op heterdaad hebben zij het recht onmiddellijk beslag te leggen op de vangst en het vistuig.

Indien de vangst in beslag wordt genomen, wordt ze in het openbaar verkocht. Indien de verdachte achteraf wordt vrijgesproken, wordt hem de opbrengst van de verkoop van de vangst uitgekeerd.

**Art. 5.** Wanneer een vissersvaartuig in overeenstemming met de beschikkingen van artikel 4, aan de ketting is gelegd, wordt het vaartuig onmiddellijk vrijgegeven in ruil voor het stellen, door de eigenaar of de persoon die voor diens rekening handelt, van een borgtocht of enige andere zekerheid overeenkomende met een bedrag dat niet meer mag belopen dan de in artikel 6 vastgestelde maximum geldboete.

De borgtocht dient te worden betaald in handen van de verbaalsant die hem in bewaring geeft bij het registratiekantoor in welks ambtsgebied zich de bevoegde rechtbank bevindt.

**Art. 6.** Inbreuken tegen de bepalingen van deze wet of van ter uitvoering hiervan genomen koninklijke besluiten worden bestraft met een geldboete van 1.500 tot 40.000 frank.

Bovendien kan de rechter de opbrengst van de verkoop van de vangst alsmede het vistuig die bij de vaststelling van het misdrijf in beslag zijn genomen, verbeurd verklaren.

**Art. 7.** Bij ontstentenis van andersluidende aanwijzingen in verband met de bevoegdverklaring, zijn de rechtbanken van Brussel bevoegd om over de inbreuken tegen deze wet recht te spreken.

Gegeven te Brussel, 10 oktober 1978.

Tot daar deze wet verschenen in het Staatsblad van 28 dec. 1978.

X X X

Het gaat hier dus om de vaststelling van de economische 200 mijlszone, die echter langs de zijde van Groot-Brittannië begrensd wordt op minder dan 200 mijl, daar de middellijn die de basislijnen van België en Groot-Brittannië op gelijke afstanden scheidt, minder dan 200 mijl bedraagt. In deze nationale zone is de visserij voor vreemde schepen verboden. Onder vreemde schepen verstaat men deze van landen buiten de E.E.G., behalve dan voor sommige die over een vergunning zouden kunnen beschikken als gevolg van bilaterale overeenkomsten tussen de E.E.G. en dit land, en zou kunnen betrekking hebben op de nationale Belgische visserijzone.

Volgens art. 4 worden de officieren van de visserijwachtschepen belast met het toezicht op de toepassing van deze wet onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie. In verband hiermede vinden we het spijtig dat men niet heeft medegedeeld over welke visserijwachtschepen het hier gaat om de vaststellingen te gaan doen over visserij-overtredingen. Bluf of galgenhumor? In dit verband herinneren wij ook aan ons vroeger verschenen artikel over de komst van een politieboot die voorbestemd is om vaststellingen van overtredingen te doen, maar waarop elke bewapening ontbreekt, terwijl eveneens de bemanning niet bewapend is. We hadden het toen over de cursussen die zouden ingebracht worden in het lasswerpen en smijten met paardevijgen! We verwachten dan ook, samen met het verschijnen van opdrachten voor visserijwachtschepen, dat men deze dan ook zo spoedig mogelijk ter beschikking stellen samen met de middelen om zich te doen gehoorzamen, zoniét kunnen we bepaalde wetten niet meer ernstig nemen en ook deze personen niet die deze ter uitvoering laten verschijnen.

En waar blijft de bewaking van de 12 mijlszone tegen de schepen van meer dan 50 bruto ton en 300 pk?

## BELANGRIJKE LEEMTEN

Men schijnt in ons Zeewezen ofwel weinig af te weten van de praktische maatregelen nodig om deze wet uit te voeren en nog veel minder te weten, dat er aan de kust drie waterschoutambten bestaan, waarvan de waterschouten, politieofficiëren zijn die bevoegd zijn voor misdaden of overtredingen op zee begaan.

Deze Wet vermeldt het bestaan

van de Waterschouten niet. Bijgevolg zijn er voor de Waterschouten geen verplichtingen of opdrachten vastgelegd.

**Art. 4** brengt nu de bevoegdheden van de officieren van de gerechtelijke politie (men zou moeten denken, die van de Parketten) buiten ons grondgebied België.

De Officiëren van de visserijwachtschepen (waarschijnlijk die met commissie of misschien ook alle niet gecommisioneerde vaartuigen van de Zeemacht) zijn dus bevoegd om zelf :

- ten alle tijde aan boord van vissersvaartuigen van eender welke nationaliteit te gaan
- overleggen scheepspapieren te eisen
- alle bewijsstukken te eisen alleen inzake visserij
- betrapte schepen naar een Belgische haven op te leiden
- onmiddellijke vervolging in te stellen
- en zonodig het opgebrachte schip aan de ketting te leggen
- beslag te leggen op vangst en vistuig
- eventueel de vangst openbaar te verkopen
- bij vrij spraak van verdachte, de opbrengst van de verkoop van de vangst aan hem uit te betalen.

Volgens Art 5 wordt een borgsom ontvangen en moet men deze storten op de Consignatiekas te Brussel en later deze geheel of gedeeltelijk terug aan de Reder betalen, afhankelijk van het vonnis.

Volgens art. 7 geschiedt de procedure voor de rechtbank van Brussel (waarschijnlijk om de spoorwegen van kust naar Brussel ook iets te gunnen, voor wat transport, bewijsstukken, getuigen, enz)

Er moeten op deze wet nog uitvoeringsbesluiten volgen. Zal men daarin indachtig zijn, welke personen of instanties als gerechtelijke politieofficiëren dienen beschouwd te worden. En zullen de waterschouten wier functie en rol het is, daarvoor aangeduid worden ?

Met betrekking tot het K.B. van 22 september tot reglementering van de uitoefening van de visserij binnen de 12 mijlszone zijn hier de Commandanten en officieren van Visserijwachtschepen bevoegd om processen verbaal op te stellen voor al wat binnen de 12 mijlszone gebeurt. Alle Zeemachtschepen worden dus binnen de 12 mijlszone als visserijwachtschepen aangezien.

Voor wat de 200 mijlszone betreft zegt men dat niet.

En wie op het waterschoutambt is bevoegd ?

De waterschouten en of hun agenten ? Deze laatste zijn geen officieren van gerechtelijke politie en kunnen alleen de verslagen opstellen. Meer niet !

Wij hopen dat de mannen te Brussel die de bevoegdheid (?) hebben, hier klare wijn zullen schenken, want waarom hebben we waterschouten die toch politieofficiëren zijn voor al wat misdrijven betreft op zee en zeeschepen.

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# Wijziging in het zeevaartonderwijs

In het staatsblad van 9 januari verscheen een K.B. van 4 december, waardoor het art. 32 van het bestaande K.B., aangevuld wordt met een nieuw lid, luidende als volgt :

„de vaartijd doorgebracht aan boord van een olieboorschip wordt berekend op basis van twee uren van de kontraktuele diensttijd, met dien verstande dat hij niet mag tellen voor meer dan vier uren van de tijd aan boord.

## HET VISSERIJ-ONDERWIJS

Er is een merkbare strekking in de bevoegde middens van de E.E.G.-landen om voor alle partnerlanden min of meer tot een eengezinde onderwijsstructuur te komen. Aldus zijn er in de „Negen” vooral verschillen wat de verplichte aanvangsouderdome betreft, het aantal jaren onderricht en in het bijzonder wordt in bepaalde landen het aksent in minder of meerdere mate op de praktijk gelegd.

Wat België betreft, wordt een onderscheid gemaakt tussen een voorbereidend onderricht en een be-

roepsponderricht.

Het voorbereidend onderricht is voor leerlingen van minstens 12 jaar voor het volle dagonderwijs en voor leerlingen van minstens 14 jaar voor het avondonderricht. De twee eerste leerjaren worden gewijd aan de algemene praktische en technische vorming over de vaart en de visvangst. De leerling kan naderhand kiezen voor een cursus van schipper of van motorist.

Het beroepsopleiding stelt de leerlingen in de mogelijkheid om na 2 of 3 jaar onderwijs een beroepsbrevet te behalen van lichtmatroos, leerling-schipper en matroos-motorist.

Het wordt nu waarschijnlijk dat deze structuur veranderd wordt met dien verstande, dat de beroepsvorming zal geschieden in 2 stadia, namelijk door 2 jaar observatie en 2 jaar oriëntatie. Na een algemeen jaar van observatie zullen 2 richtingen mogelijk zijn, één voor ondergeschikt personeel van dek en één voor toekomstige schippers en motoristen. Voor varende vissers en om hen de mogelijkheid te bieden hun kennis te verbreiden en hogere brevetten te bereiken, zal er nog een avondonderricht gegeven worden.

● De E.E.G.-ministers, bij afwezigheid van een intern gemeenschappelijk visserijreglement, hebben de voorlopige overeenkomsten met Noorwegen, Zweden en de Faroë verlengd tot eind februari. De voorlopige overeenkomst met Spanje werd slechts tot einde januari verlengd. Het getuigt in ieder geval van optimisme, alhoewel wij zelf niet verwachten dat het intussen tot een overeenkomst tussen de „Negen” zal gekomen zijn.

● In de laatste twee maanden van 1973 kwamen 21 IJslanders aan de markt te Grimsby. Topper onder deze was de „Stalvic”, die met een kleine 2200 van onze bennen, 4,6 miljoen B. fr. besomde, hetzij een gemiddelde van 2.100 B. fr. de ben van 50 kg.

● Voor het eerst sinds mensengeheugen was er met Kerstdag geen enkel vaartuig uit Grimsby op zee. Vroeger was dit wel het geval met de IJslanders die, gezien hun lange reizen, meer dan eens Kerstdag in de IJslandse wateren doorbrachten. Sinds de Britten uit de IJslandse wateren geweerd werden en voor het merendeel opliggen, krijgt men nu de kans alle Grimsby-vaartuigen met Kerstdag in de thuishaven te zien.

● Twee Ierse vissers uit Killybegs die met een kleine yol hun treiler vervoegden die voor anker lag vóór een klein visserhaventje, vonden de dood door verdrinking toen het vaartuigje kapseisde.

● In Ierland zal men een officieel visserij-onderwijs oprichten en van alle varenden een schoolcertificaat eisen. Met de uitbreiding van de Ierse visserijvloot en vooral door het inschakelen van groter eenheden, heeft men het noodzakelijk gevonden een beter technische en intellectuele vorming aan de visserij te bezorgen.

● Op Noord-West van Ierland ter hoogte van St.-Kilda, is er zoveel blauwe wijting te vangen, dat gespecialiseerde Deense eenheden tot 100 duizend kgr. per trek ophalen. De blauwe wijting wordt voor vismeel doeleinden gevangen omdat men er nog altijd niet in geslaagd is, dit visje voor consumptie te verwerken.

● De Grimsby-treiler „de 39 m. „Ross Jackal” die de middenslagvisserij uitoefent, is toptreiler in haar klasse over 1978 met 25 miljoen B. fr. over 21 reizen, hetzij ongeveer 1,2 miljoen gemiddeld per reis.

● De Britse diepzeetreiler „Westella” die sinds ongeveer één jaar te Hull opligt, werd door een Canadese eigenaar opgekocht om te dienen als beschermingschip voor de walvissen en zeehonden! Het 780 Brt. metend vaartuig was in 1974 topbesommer in haar klasse. Eén der meest succesvolle Britse hekreilers, de „Fyldia” uit Fleetwood, werd door de eigenaar J. Marr & Son aan Canada verkocht. Het vaartuig zal nu vanuit Newfoundland uitvaren.

● De Mersea-haring, een afzonderlijke haring die onder de kust van Wivenhoe-Brightlingsea verblijft en waarvoor door de marinebiologen een te vangen contingent van 60 ton voor de lokale visserij uitgeschreven was, werd in enkele weken weggevisst. Het is een lokaal comité dat de vrijgegeven haring onder de lokale visserij verdeelt.

● Groot-Brittannië heeft beslist, op advies van de biologen het vangstverbod op de haring in de „Mourne” tot 12 mijl van de kust

van Noord-Ierland te verlengen van 1 jan. tot 31 maart 1979

● Schotse lokale vissers op de Noord-Oostkust zitten te wachten op de scholen sprot die rond deze tijd tot onder de kust komen. Dit is voor hen het ogenblik om met hun warrelnetten de kabeljauw te vissen die de sprot jaagt. Door het slechte en barre weder laten de sproten echter op zich wachten en daardoor ook de kabeljauw.

De Britse makreevissers die de vreemde faktorijschepen voor de Engelse kust bevoorraden, hebben gevraagd om ook te mogen genieten van de E.E.G.-premie verbonden aan de uitvoer van vis naar landen buiten de E.E.G. Door de E.E.G. was dit geweigerd omdat het hier niet ging om werkelijk uitgevoerde vis, vermits deze nooit aan land werd gebracht en er geen controle over mogelijk blijkt, wat de hoeveelheden betreft.

● Een onderzeese telefoonverbindingskabel werd tussen Noord-Frankrijk en Engeland doorgebroken zodat alles nu met veel moeilijkheden en vertragingen op een andere kabel dient te gebeuren. Men veronderstelt dat een visserivaartuig hiervan de oorzaak is, vastgeslagen met de netten en doorgebroken. Dit gebeurde ter hoogte van een signalisatieboei. Volgens een woordvoerder van de kabelmaatschappij staan deze laatste onder hoge elektrische spanning zodat men gelukkig mag zijn er zonder ongevallen vanaf gekomen te zijn.

● Ook één van de twee IJslandse onderzeese telekommunikatiekabels is doorgebroken. Het is de kabel die IJsland met Schotland verbindt via de Faroë. Door slecht weder en gemis aan voldoende reparatie-uitrusting kon het uitgezonden Deense herstellingsschip het euvel nog niet herstellen.

● IJsland zal vanaf 1980 nieuw geldpapier in omloop brengen. De nieuwe IJslandse kroon, zal een waarde hebben van 100 maal de oude. Men moet nu te veel papieren geld in omloop brengen daar het grootste bankbriefje dat 5 duizend kronen telt, slechts een waarde heeft in onze munt van iets meer dan 90 fr. ! Begin daarmee eens grote sommen te tellen.

● IJsland heeft een visverbod van één maand op de capelin gelegd. Men heeft lange tijd gedacht dat de capelin-stick, gevangen voor vismeel doeleinden „onuitputtelijk” was. Met de uitgevaardigde beperkingen op de kabeljauw ging men nu echter ook aan wintervangst op de capelin doen zodanig, dat deze visstand te snel uitdunde. Volgens de biologen mag er niet meer dan 1 miljoen ton (!) per jaar weggevisst worden.

● Niettegenstaande de IJslandse biologen hadden gewaarschuwd dat niet meer dan 270 duizend ton kabeljauw in 1978 mocht gevangen worden, hadden de IJslandse vaartuigen reeds einde oktober de 300 duizend ton overschreden. Wel kreeg ieder vaartuig in de maanden november en december, drie weken vangstverbod op de kabeljauw, wat niet belet dat men gevoelig over de vooropgezette cijfers zal tilmelen.

● Door de ontploffing en de totale vernieling van de tanker „Batelgeuse” in de Ierse Bantray-baai vonden niet alleen 42 mannen en één vrouw de dood, maar werden 77 kinderen met één klap weeskinderen.

● Een nieuwe stalen kabel werd in

Engeland ontwikkeld met een kern van polypropylene en langs buiten bekleed met een harde laag bitumastic. Terzelfdertijd is het staal voorzien van „anodes” die de electrolyse van het staal met het zee-water tegengaat, waardoor er roest optreedt. De nieuwe stalen kabel heeft tweemaal de levensduur van de vroegere.

● Volgens de vismeelindustrie is er nog altijd voldoende aanvoer van industriële vis, maar worstelt men wel met het probleem van ongelijke aanvoer. Er zijn perioden van overaanvoer afgewisseld met perioden van te weinig aanvoer en dit zit de vismeelindustrie wel dwars vooral omdat men in perioden van overaanvoer niet over voldoende stockageruimte beschikt. Zo kent men telkens toppen in de aanvoer van capelin, Noorse pout, makreel, smelt en nu blauwe wijting.

● In Californië werd een nieuw procédé uitgevonden voor het ontzilt van zeewater. Dit procédé zou heel wat goedkoper en gemakkelijker zijn dan de nu gekende en toegepaste methode. Men perst het zeewater door vliezen die het zout tegenhouden. De vliezen bestaan uit uitgeholde plastiek vezels die weerstaan aan scheikundige ontzanding in contact met het zee-water.

● Door een Franse scheepswerf werd een 27-meter treiler voor een Ierse reder afgeleverd. Het vaartuig is zodanig gemoderniseerd met allerlei technische apparatuur en getuig dat men zich de vraag zou kunnen stellen of men nog met vissers of met techniekers aan boord te doen heeft. Het achterdek van de treiler is net een werkhuus voor scheepsmekaniek. Hier ook zouden ons Rijkssation en onze scheepsbouwers eens hun licht moeten opsteken, met het oog op nieuwbouw treilers van 27 m.

## OOK ELF NIEUWE KUSTTREILERS VOOR BRETAGNE

Het is niet alleen bij ons dat de regering de bouw van nieuwe visserivaartuigen aanmoedigt. Ook in andere landen van de EEG wordt dit flink gesteund.

De regeringsmaatregelen in Frankrijk voor het aanmoedigen van de bouw van nieuwe vissersvaartuigen, hebben voor het zuiden van Bretagne tot een merkbaar resultaat geleid. Deze hulp werd gekombineerd met deze verleend door de F.E.O.G.A. Aldus worden in de vissershaven van Loctudy 5 nieuwe kusttreilers op het orderboek van de scheepswerven geplaatst. De treilers hebben een lengte van 19,50 m. In St. Guénolé werden er 6 orders geboekt, waarvan één treiler van 19,50 m en 5 treilers van 20,50 m. Behalve de nationale steunmaatregelen, is er ook nog een tussenkomst vanwege streekonomie. Het is duidelijk dat dit voorbeeld door nog anderen zal gevolgd worden. We gaan dus merkbaar een periode van vernieuwing van de vloot tegemoet, waar in Frankrijk en ook in Groot-Brittannië het aksept meer op de kust- en middenslagtreiler gelegd wordt.

En zeggen dat sommigen hier in visserijmiddelen als defatisten te werk gaan en de vernieuwing nog zouden bekampen.

De „Norglobal” één in een drijvende vismeelfabriek omgebouwd cargo, werd door zijn Noorse eigenaars verkocht aan een maatschappij in Bermuda. De „Norglobal” dateert uit de tijd dat de industriële visserij haar hoogtepunt bereikte en er dus voldoende grondstof kon aangevoerd worden. Dit begon echter problemen te stellen in de laatste jaren voor een fabriek die tot 3 duizend ton industriële vis per dag kon verwerken en bevoorrad werd door een afzonderlijke vloot van doorgaans meer dan 10 vaartuigen in gebruik. Toen de industriële haringvisserij gevoelig verminderde, werd het vaartuig ingezet in een campagne op de loddevisserij en zelfs verhuurd aan IJsland voor hun industriële visserij. Met de bouw en uitbreiding van een eigen verwerkingsbedrijf voor vismeel, hadden de IJslanders de „Norglobal” niet meer nodig en door de eigen overbevissing konden de Noren geen voldoende grondstof meer aanbrenen voor dit reuzeschip zodat men zich wel graag van dit vaartuig wenste te ontdoen. Zou men verwacht hebben dat de „Norglobal” eerder zou terecht gekomen zijn in Peru, of Chili dan vraagt men zich toch af wat de bestemming van dit vaartuig zal zijn in de Bermuden.

## DEENSE MINISTER VAN VISSERIJ OP BEZOEK BIJ NEDERLANDSE COLLEGA

14 dagen geleden bracht de Deense minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, een bezoek aan zijn Nederlandse collega, de heer Van der Stee. Er werd door de Deense minister, de heer Svend Jakobsen, onder meer een bezoek gebracht aan de afslag te Scheveningen en aan bepaalde visverwerkingsbedrijven, onder meer te Katwijk aan Zee bij de firma „Ouwe Hand”. Naderhand hadden nog besprekingen plaats tussen beide ministers waarvan de hoofdtoon duidelijk zal gelegen hebben op de houding van Groot-Brittannië in de E.E.G. en de moeilijkheid, zoni onmogelijkheid om tot een gemeenschappelijke oplossing te komen. Men verdenkt er de Britse minister John Silkin zelfs van om Groot-Brittannië uit de E.E.G. te halen. In ieder geval is het niet toetreden van Groot-Brittannië tot het Europees muntstelsel toch ook een aanwijzing in die richting om niet meer banden met het contingent en de overige „Acht” te leggen dan beslist noodzakelijk. Na de toetreding van Ierland en Italië, is Engeland inderdaad het enige land dat zich buiten de E.E.G. houdt in het muntstelsel.

En waarom dan ook aan dit land de miljarden subsidie voor hun landbouw niet gestaakt?

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Het koude weer en de moeilijke berijdbare wegen houden de prijzen laag in de vismijnen. Ook in de Oostendse, waar vooral gul en kabeljauw spotgoedkoop waren. Kabeljauw haalde zelfs geen 40 fr. het kg. meer terwijl gul verkocht werd tussen 20 en 35 fr. Voor wijting bleef de belangstelling redelijk goed, de prijs lag tussen 14 fr. voor kleine en 26 fr. voor grote sortering. Schelvis is bijzonder schaars geweest, de prijs was dan ook redelijk hoog, vooral voor de IJslandse soort. De iets grotere partij die dinsdag van de Monkey Bank aangevoerd werd, kreeg al direct weer lagere prijzen.

Voor IJslandvis was het maandag nochtans een erg goede dag. Alle soorten werden toen zeer duur verkocht. Rode zeebaars haalde tussen 49 en 54 fr. het kg en blauwe leng steeg tot 56 fr. Koolvis deed het eveneens erg goed en ging weg tussen 36 en 39 fr. Alleen kabeljauw en gul konden het hier niet waarmaken en bleven zeer goedkoop. Toch een erg goeie uitslag voor de O.334 die met 555 bennen vis een opbrengst lukte van 1.375.000 fr.

Het gros van de aanvoer bestond uit gul en wijting, aangevoerd door schepen die na korte reizen van de West terugkeerden. Zij lukten daar erg flinke vangsten, oplopend tot boven de 500 bennen. De O.369, die vrijdag verkocht, was maandag

zelfs al weer aan de markt met ongeveer 200 bennen. Voor de kustvisserij is het zo vet niet. Die mensen vangen momenteel omzeggens niets, noch garnaal, noch vis. De meesten blijven dan ook wijdseljk aan de kaai, wachtend op betere (en warmere) tijden.

De tongprijzen zijn, zoals de temperatuur, ook gedaald. Kleine tong viel dinsdag zelfs terug onder de 100 fr. nadat er maandag nog tot 115 fr. voor betaald werd. De grote soorten hielden wel stand, met grote tong als duurste: 205 fr. het kg. Opmerkelijke prijsdaling toch wel voor bloktong die zakte naar 150 fr..

Rariteiten als rog, rode knorhaan en rode poon konden dinsdag ook het peil van de maandag niet halen. Rog was zelfs veel goedkoper en zakte van 75 naar 58 fr. (grote rog). Rode knorhaan deed het ook zo best en noteerde tussen 32 en 37 fr., de kleine sortering kreeg amper 13 fr. het kg. Wel duur bleef zeehaai (42 fr.), grote steenschol (ruim 100 fr.), grote tarbot, grote staartvis en griet.

Heel wat meer schepen dan verwacht op de markt en dat is dan te danken aan de flinke vangsten die in korte tijd op de West gelukt worden. De prijzen zijn wel niet schitterend, de opbrengst is toch wel renderend. En daar komt het toch op aan. Vergeten we niet dat ook de handel het nu erg moeilijk heeft om het visje aan de man te brengen.

## OOSTENDE

### VRIJDAG 12-1-1979

WEST				
N 719	6	240	—	290.813
O.369	10	520	—	693.538
NOORDZEE				
RI.397	6	190	—	356.290

### MAANDAG 15-1-1979

IJSLAND				
O 334	18	555	—	1.375.954
WEST				
Z.72	6	75	1.430	345.508
N.736	8	175	—	216.574
Z.509	10	170	240	311.148
O.134	9	335	—	388.330
O.123	8	240	—	325.835
N.752	7	450	—	559.556
O.243	8	395	—	477.560
N 40	8	370	—	422.890
O.369	2	180	—	200.560
O.206	8	500	—	655.916
NOORD				
O.198	7	245	680	369.985
KUST				
Z.183	12	240	3.590	793.696
WEST				
O.37	5	75	—	148.975

### DINSDAG 16-1-1979

WEST				
N.708	7	485	—	541.570
N.45	6	395	—	465.698
O.275	9	360	—	370.183
O.274	7	320	—	385.536
O.66	8	265	—	331.253
O.303	8	60	3.155	503.444
MONKEY BANK				
O.232	14	280	—	393.337
KANAAL				
O.35	12	205	—	229.739

### WOENSDAG 17-1-1979

WEST				
O.229	8	290	—	331.994

## ZEEBRUGGE

### DONDERDAG 11-1-1979

K				
Z.497	5	500	50	286.690
Z.537	5	150	75	138.800
Z.431	7	800	110	341.223
Z.331	6	2.000	120	508.790
Z.313	6	1.000	90	336.090
Z.321	5	600	50	262.500
Z.402	5	—	80	133.850
Z.69	5	300	50	196.920
N				
Z.526	7	1.800	250	589.490
				2.839.353

### VRIJDAG 12-1-1979

K				
Z.405	6	1.000	80	314.540
Z.462	6	1.200	90	415.150
Z.427	6	500	40	246.230
				975.920

### MAANDAG 15-1-1979

K				
Z.492	3	400	50	222.210
KRP				
Z.542	8	400	55	187.670
N				
Z.196	9	1.500	170	722.490
W				
Z.563	6	500	80	240.740
Z.533	6	600	70	311.150
Z.30	8	2.600	200	851.140
Z.506	8	2.600	200	804.985

N				
Z.596	10	1.000	240	672.072
KRP				
Z.307	—	1.000	150	432.019
W				
Z.429	—	300	80	243.000
K (gul)				
Z.536				4.060
				4.691.536

### DINSDAG 16-1-1979

N. W.				
Z.99	—	5.000	360	1.278.500
W				
Z.507	—	1.300	130	470.690
KRP				
Z.569	—	1.000	110	495.930
N. W.				
Z.27	—	4.800	400	1.201.730
W				
Z.324	—	3.000	180	753.090

K (gul)				
Z.494				40.380
Z.536				6.370
Z.430				4.630
				4.251.320

### WOENSDAG 17-1-1979

W				
B.5	10	2.800	350	899.875
Z.126	10	2.000	130	537.570
Z.582	10	1.500	90	441.690
Z.161	10	3.000	300	896.000
Z.162	11	4.000	500	1.265.266

K (gul)				
Z.551-601				57.700
Z.201-560				168.190
Z.538-554				205.130
Z.400-548				76.100
Z.403-501				96.670
Z.184-447				134.320
Z.471-472				133.700
Z.809				30.310
Z.536				5.360
Z.430				1.920
Z.474				3.870
				4.953.671

## VERWACHTINGEN

### VRIJDAG 19 JANUARI 1979

WEST				
O.306	(450 m.)			

### MAANDAG 22 JANUARI 1979

IJSLAND: O.202 (1.000 m., t.t.z. 370 bonen, 180 leng, 200 kools, 100 kab.-gullen, 60 schelvis en totten, 60 schotse schol en mieten, 30 varia).

O.318 (1.200 m., t.t.z. 650 bonen, 400 kools, 20 gul, 40 schelvis en totten, 50 leng, 40 varia).

O.81 (1.100 m., t.t.z. 575 bonen, 75 kools, 100 kab.-gul, 20 gutvis, 10 schaat, 20 schelvis en totten, 300 leng).

KANAAL: Z.34, O.83, O.114, O.135.

WEST: Z.502, O.518, O.26, O.279, O.285, N.3, N.709, O.306, O.118, O.33.

### DINSDAG 23 JANUARI 1979

WEST: Z.209, O.309, Z.499.

KANAAL: O.141.

### WOENSDAG 24 JANUARI 1979

WEST: Z.38, N.41, N.736.

## OOSTENDE DOVER

### FOLKESTONE

#### UURTABEL DER OVERVAARTEN

voor de week van 21 tot 27 jan.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

— Dagelijks te 01u.30, te 07u.35, te 10u.05 en te 14u.40.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

— Dagelijks te 17u.15 en te 20u.15

— Op 21.01.1979 bijkomende afvaart te 23u.15

— Op 22, 23, 24, 25 en 26.01.1979 bijkomende afvaarten te 05u.15 en te 23u.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

— Dagelijks te 05u.10.

— Op 22, 23, 24, 25, 26 en 27 jan. 1979 bijkomende afvaart te 06u.40

Afvaarten uit Dover Western Docks

— Dagelijks te 11u.40 te 15u.45 en te 19u.10.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks

— Dagelijks te 00u.20, te 09u.20 en te 21u.20.

— Op 22, 23, 24, 25 en 26 jan. bijkomende afvaarten te 03u.20 en te 06u.20.

— Op 27 jan. 1979 bijkomende afvaart te 03u.20.

Afvaarten uit Folkestone:

— Dagelijks te 22u.45.

— Op 22, 23, 24, 25, 26 en 27 jan. 1979 bijkomende afvaart te 00u.10

## 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

	15-1-1979		
Schelvis grote	67,80-70,20		
Schelvis midden	44,—60,40		
Schelvis klein	40,20,—		
Kabeljauw	37,—38,—		
Gul	30,—36,—		
Wijting	39,40,—		
Schaat	67,40-78,—		
Zeebaars	48,80-53,80		
Leng	40,—56,—		
Schartong	36,—49,80		
Heilbot	187—223		
Koolvis	36,—39,80		
Hondstong	40,81,—		
Zeeewolf			
Staart	150 —,—		

## Tong- en pladijsprijzen

### TONG

#### Oostende

	15-1-1979	16-1-1979	17-1-1979
Lappen	197 -204	199 -200	
Grote	200 -203	203 -207	
3/4	169 -180	186 -189	
Blok	158 -165	150 -158	
Voor-kleine	136 -144	129 -135	
Kleine	111 -116	96 -103	

#### Zeebrugge

	15-1-1979	16-1-1979	17-1-1979
Grote	201 -204	204 -208	198 -206
Blok	204 -206	207 -210	204 -209
Fruit	171 -184	166 -171	166 -176
Schone kleine	135 -150	129 -131	122 -128
Kleine	123 -129	100 -107	99 -105
Tout petit	108 -114	92 -95	92 -95
Slips	99 -102	84 -91	87 -90

#### Nieuwpoort

	15-1-1979	16-1-1979	17-1-1979
Tong I	185 —,—		181 —,—
Tong II	189 —,—		181 —,—
Tong III	177 —,—		180 —,—
Tong IV	153 —,—		167 —,—
Tong V	125 —,—		157 —,—
Kleine	100 -110		

### PLADIJS

#### Oostende

	15-1-1979	16-1-1979	17-1-1979
Grote	18,80-20,30	18,80-19,—	
Grote iek	18,80-21,—	18,80,—	
Kleine iek	20,40-21,40	19,—21,20	27,80,—
Derde slag	20,—22,60	20,—22,40	23,80,—
Platjes	17,—20,40	17,20-20,—	17,20,—

#### Zeebrugge

	15-1-1979	16-1-1979	17-1-1979
I	19,—,—	19,—,—	19,—21,—
II	20,—23,—	19,—21,—	20,—21,—
III	20,—26,—	24,—28,—	25,—27,—
IV	20,—22,—	20,—24,—	20,—23,—
V			

#### Nieuwpoort

	15-1-1979	16-1-1979	17-1-1979
Moelen	20,—,—		20,—,—
Grote pladijs	22,—,—		22,—,—
Platjes	17,—20,—		19,—,—
Drielingen			

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

### VISAANVOER TE OOSTENDE

12- 1	3	47.500	1.349.396			
15- 1	14	206.190	6.729.787			
16- 1	8	121.655	3.283.155			

### GARNAALANVOER TE OOSTENDE

16- 1	1	31	4.960	160,—		
-------	---	----	-------	-------	--	--

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

15- 1	7	35.742	1.459.365			
17- 1	5	26.792	630.069			

### GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

16- 1	1	55	8.525	155,—	155,—	
-------	---	----	-------	-------	-------	--

## NIEUWPOORT

### MAANDAG 15-1-1979

N.597	348.060 + RC 793		
N.723	341.236		
N.15	621.498 + RC 25.700		
N.590	13.840	N.470	13.840
N.720	9.460	N.761	9.460
N.172	27.260	N.788	27.260
N.700	23.730	N.88	23.730

Twee Westvissers, één bokker, en vier vangstjes van gullevisers. Alles samen 35.742 kg met tongen van de West, en van N.15, samen 3.800 kg. Tevens was variatie van tarbot, grieten, enz. en een partij rogsoorten, platvis en de gulsoorten. Grote tarbot kreeg boven de 300 fr. de kg., de middenslag ± 250 fr. Grieten van 90 tot 125 fr. Tongen kregen de grootste 75 fr., middenslag 54, en 30 fr. voor de kleine. De tongen kregen de volgende prijzen: lappen 185 fr., de 2de 119, de 3de 177, de 4de 153, de 5de 125, en voor de kleine van 100 à 110 fr. Kabeljauw van 2.400 tot 2.700 fr. Gullenvan 2.200 à 2.400 fr de benne.

Platvis: grootste slag slechts de opvangprijs, de drielingen van 1.070 tot 1.150. Voor de visjes werd 850 tot 1.000 fr. gegeven. Moerroggen: 3.000 à 3.250, tilten 2.510 en scherpstaarten 2.650 en 2.400 fr. Wijting 1.150 à 1.200, en op de kleine werd geroepen aan 720 tot zelfs 1.070. Bennen speerhaaien kregen 1.400 en 1.600 fr., en dit was ook de prijs van de zeehonden. Zo verliet de eerste markt na de vriesperiode met een eindcijfer van 1.459.374 fr.

### WOENSDAG 17-1-1979

N.172	10.690	N.788	10.690
N.710	207.519	N.738	195.445
N.346	167.125	N.700	19.300
N.88	19.300		

Drie Westvissers en twee «gullevisers» konden samen 26.800 kg. vis op de markt zetten. Van de Westvissers waren enkele koopjes rare vis. De grote tarbot kreeg 280 à 300 fr. Grieten van 95 à 130 fr. volgens grote Weinig tongen, die gemengd verkocht werden, en dit aan 160 tot 180 fr. de kg. Rogsoorten waren goedkoop! De moerroggen werden gekocht aan 2.600 fr., en dit was ook de prijs van de tilten, scherpstaarten 2.300 fr. de benne. Platvis rond de 20 fr., zowel voor grote als voor drielingen, ook de visjes van 900 à 1.050 fr. de benne. Kabeljauw kwam rond de 45 fr. de kg. De gulsoorten van 2.100, 1.580 en 1.500 fr. De vóorkleine 1.040 à 1.080 de benne. Grote wijting van 1.000 en zakkende prijs tot 910 fr. Kleine, opgaande van 700 tot 830 fr.!

Zo was nu eenmaal de markt, met de leurhandel die bevreest buiten keek, naar de «nieuwe» en toenemende sneeuwval, en waar de kooplust ook onder het vriespunt daalde

Het eindcijfer gaf 630.069 fr.

## BRUGGE IN HET VERLEDEN

In «Het Brugsch Handelsblad» van vóór 14 dagen komt er een interview voor van ere notaris Jos De Vestele, thans 83 jaar over het Brugge van 1900—1918, dat zeer typisch de toestand van toen weergeeft en een stukje mooie geschiedenis van de familie De Vestele, waarvan de grootvader van 1801 dateert en een echte Bruggeling was.

Het is er ons niet om te doen de geschiedenis van de familie notaris Jos. De Vestele weer te geven, maar er toch op te wijzen dat ere notaris De Vestele te Oostende ook zeer goed gekend is.

In zijn vertelling aan het Brugssch Handelsblad zegt hij hoe langs de Gulden Vlieslaan, de fabriek van Jaeghers, de eerste trawlers van de rederij «Pecheries à Vapeur» bouwde. 'k Hoor ze nog kloppen op de rivetten, vertelt hij.

De geschiedenis van het leven te Brugge vóór de eerste wereldoorlog, is werkelijk de moeite waard om lezen.

Ere notaris De Vestele is ten andere vele jaren ook voorzitter geweest van de Ongevallenkas voor vissers. Zijn twee zonen Pietje en Mathieu zijn nu nog steeds de leiders van de werkhuisen Industrielle des Pêcheries te Oostende, waar vader Jos De Vestele, zoals destijds in de «Froid Industriel» en de Pêcheries à Vapeur een der aandeelhouders en zeer goede raadgever was.

De heer Jos De Vestele, als men hem wel de «oude» mag noemen, is steeds een knappe advocaat en later notaris en voorzitter van de Ongevallenkas voor Vissers geweest

Hij kende onze vissers door en door. Het verheugt ons hem thans te hebben gelezen over Brugge.

Het zou waarschijnlijk zeer interessant zijn, hem eens zijn belevenissen over de visserij te horen vertellen.

— P.V.

# REDERS LEEST UW VAKBLAD

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort			
	15-1-1979	15-1-1979	15-1-1979	15-1-1979	16-1-1979	16-1-1979	16-1-1979	16-1-1979	17-1-1979	17-1-1979	17-1-1979	17-1-1979	17-1-1979	17-1-1979		
Tarbot : groot (123)	240	-287	274	-286	250	-280	276	-189	231	—	216	-245	305	—	297	—
middel (123)	135	-186	160	-178	158	—	178	-189	—	—	140	-179	280	—	190	—
klein (123)	91	-112	108	-114	100	-135	110	-128	—	—	82	-114	135	—	120	—
Griet : groot (123)	119	-134	128	-134	106	—	109	-114	—	—	103	-114	125	—	132	—
middel (123)	91	-96	90	-96	80	—	84	-90	—	—	84	-86	—	—	—	—
klein (123)	73	-80	80	-82	—	—	63	-74	—	—	55	-62	—	—	—	—
Schelvis : groot	—	—	—	—	71,80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	—	—	—	—	38	-47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	17	-21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heek : groot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	—	—	—	—	33,20	—	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (I)	34	-73	72	-78	38	-56	58	-64	—	—	66	-70	64	—	54	—
Keilrog (123)	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (23)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tilten (23)	—	—	41	-46	—	—	50	-52	—	—	51	-54	52	—	54	—
Scherpstaart (23)	—	—	64	-67	—	—	54	-60	—	—	60	-68	54	—	46	—
Halve mans (23)	—	—	30	-34	—	—	33	-38	—	—	30	-34	48	—	22	—
Teelt (2)	—	—	30	-34	—	—	30	-34	—	—	30	-32	—	—	—	—
Katrog (2)	—	—	14	-16	—	—	21	-23	—	—	11	-13	—	—	—	—
Kabeljauw	32	-46,40	40	-48	30	-38	48	-54	31	-41	45	-50	55	—	50	—
Gul (groot)	18	-36	36	-40	19	-32,40	40	-42	21	20-37	42	-45	24	-45	22	-45
Gul (middel)	—	—	32	-34	—	—	30	-32	—	—	32	-35	—	—	—	—
Gul (klein)	—	—	32	-34	—	—	23	-30	—	—	26	-28	—	—	—	—
Hozemondhamme	139	-247	—	—	128	-168	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wijting : groot	17,80	-26,80	24	-26	14	-24	18	-22	14	-23	20	-25	24	—	20	—
klein	—	—	14	-16	—	—	13	-16	—	—	14	-16	15	-23	16	—
Schar	16	-23	10	-15	18	-22,40	11	-18	17	-19	18	—	26	—	20	-18
Steenschol	29	-101	84	-87	32	-112,8	74	-70	38	-115	74	-80	—	—	—	—
Zeehaai	33,80	-42	40	-42	41	-42	40	-46	—	—	44	—	30	—	—	—
Hondshaai	19,80	-26,80	—	—	24	-28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekreeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	21	-28	—	—	24,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenholk	—	—	—	—	9,40-10,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeewolf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	—	—	—	—	35,80-41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	41	-47	—	—	34	-38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	68	-70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeduivel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schotse schol	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehond	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bot	—	—	18	-20	—	—	24	-26	—	—	30	—	30	—	—	—
Rode Poon (robaard)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grauwe Poon (knorh.)	17	-29,40	—	—	16,20-24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rode Knorhaan	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Posten	17,40	-44	—	—	18,80-37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Langoesten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

# Visserstvaartuigen reeds tot 28 meter in polyester

Naar aanleiding van ons artikel in een vorige uitgave over de bouw van 6 vissersvaartuigen in polyester van 22 meter in Frankrijk voor reders van het eiland Yeu, hebben we ons licht over de oceaan opgestoken om er te kunnen vernemen of deze vaartuigen van 22 meter nu het voorlopig nieuws van de zalm zijn. Alldus hebben we kunnen vernemen, dat verscheidene Amerikaanse werven zich verenigd hebben in een «Fiberglass-Corporation» voor de bouw van vissersvaartuigen in polyester. De Desco-werf te St. Augustine in Florida, heeft reeds 170 eenheden in polyester gebouwd van 23 meter. De werf Bruno en Stillman uit Newington in New Hampshire begon met vissersvaartuigen in polyester van 10 meter om dan, al over 13 en 17 meter, nu de bouw aan te vatten van 4 eenheden van iets meer dan 28 meter! Delta-Marine in Seattle gaat nu over tot de bouw van polyesters van 22 meter. Het is duidelijk dat dit niet gebeurde zonder voorafgaandelijk «research» en dat nu moet aangenomen worden, dat in feite de toekomst aan de polyester is. Het is wel mogelijk dat wellicht nog bepaalde kinderziekten aan het licht komen, maar de algemene trend voor de bouw van polyester vissersvaartuigen, bewijst toch dat de meeste hiervan reeds overwonnen zijn en dat de goede resultaten van de in dienstneming boven verwachting zijn gebleken.

De kostprijs, vooral bij hoge serieproductie ligt beduidend lager. De onderhoudskosten zijn heel gering en het vaartuig haalt, voor éénzelfde voortstuwingskracht een groter snelheid.

## Waar blijven de Belgische scheepswerven?

We vragen ons af waar onze wer-

ven blijven en waarom hier terug de kat uit de boom gekeken wordt. We veronderstellen wel dat een omschakeling van hout of staal op polyester heel wat investeringskosten vergen, maar we menen dat dit zeker geen reden is om terug achterna te komen hinken en een oorlog te laat te komen. Minstens zou men toch een studie over de omschakeling kunnen maken en het zou ons groot genoeg doen te kunnen vernemen dat één of andere Belgische werf hier reeds aan gedacht heeft of mede begonnen is. Indien het blijkt dat de toekomst aan de polyester is, dan zullen de eerste vooruitstrevende reders verplicht zijn zich tot het buitenland te wenden, zeer tot schade en zelfs tot schande van de eigen werven. Kan ook hier door de regeringsinstanties geen helpende hand gereikt en de studie voor bepaalde polyesterprojecten zelf geleid worden? In onze rubriek „Weetjes” hebben we het ook reeds over werven in Canada die reeds gestart zijn met polyester-treilers, bescheidener in omvang, maar toch reeds met de bouw hiervan begonnen. Het is duidelijk dat men, zonder diepgaande studie, van vandaag op morgen niet kan beginnen met de bouw van treilers in polyester, maar we menen dat minstens voor de voorbereidende studies, het méér dan vijf voor twaalf is. Onze overheid zou hier voorlichting en leiding dienen te geven.

En waarom zou ons Rijksstation hiervoor niet kunnen ingeschakeld worden?

Het is wel te verstaan dat we spreken over de visserij en niet de Zee-macht, tenware de proeven daarvoor de visserij nuttige aanwijzingen zouden zijn, wat reeds een nuttige zaak zou betekenen.

# NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

## IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 9 januari werd aangevoerd : 6.235 kg tong; 64 kisten tarbot ten griet; 543 kisten kabeljauw; 6 kisten schelvis; 28 kisten wijting; 538 kisten schol; 52 kisten diverse en 5 kisten koolvis.

Prijzen in gulden :  
Per 1 kg.: tarbot 20,76-19,19; grote tong 15,92-15,62; grootmiddel tong 14,80-14,04; kleinniddel tong 11,79-11,68; tong één 9,28-8,88; tong twee 8,40-7,99.

Per 40 kg.: tarbot 608-209; griet 348-179; kabeljauw één 138-100; kabeljauw twee 152-84; kabeljauw drie 124-100; kabeljauw vier 112-96; kabeljauw vijf 90-72; schelvis drie en vier 128-113; schol één 72-70; schol twee 92-88; schol drie 96-88; schol vier 110-81; wijting drie 100-74; schar 94-59; witte koolvis drie 96; kleine kreeft 132-122; bot 35-30; kuit 96-73; tongschar 220-148.

De besommingen waren :  
KW 11 f37.400; KW 117 f20.300; UK 17 en UK 48 f4.200; UK 18 en 20 f8.400; UK 208 f5.700; UK 218 en UK 236 f5.660; WR 136 en WR 226 f5.100; WR 32 f31.500; WR 57 f40.300; één Duits vaartuig de OR 31 f11.300; één Deens vaartuig de RI 228 f5.060 en verder waren er 3 Texelaars en twee Volendamers met in het totaal 23.000 aan besomming.

## X X X

Aan de woensdagmarkt van 10 januari werd aangevoerd : 1.605 kisten kabeljauw; 129 kisten wijting; 9 kisten schol; 89 kisten schar en 49 kisten diversen.

Prijzen in gulden :  
Per 40 kg.: kabeljauw één 108-102; kabeljauw twee 142-108; kabeljauw drie 114-76; kabeljauw vier 96-76; kabeljauw vijf 84-65; schol drie 122; schol vier 120-104; schar 86-66; wijting drie 112-77; bot 35-25; kuit 92-74; steenbolk 48-45.

De besommingen waren :  
KW 29 f8.800; HA 60 en HA 106 f4.400; UK 17 en UK 48 f2.280; UK 7 en UK 159 f7.900; UK 89 en UK 185 f2.550; IJM 18 f2.800; verder waren er drie Texelaars, één Goedereder, één Ouddorper en twee Volendamers met totaal f150.000 aan besomming.

## X X X

Aan de donderdagmarkt van 11 januari werd aangevoerd : 3.680 kg tong; 31 kisten tarbot en griet; 458 kisten kabeljauw; 80 kisten wijting 553 kisten schol; 30 kisten schar en 28 kisten diversen.

Prijzen in gulden.  
Per 1 kg.: tarbot 19,80-19,76; grote tong 16,20-15,97; grootmiddel tong 15,79-15,04; kleinniddel tong 11,96-10,82; tong één 10,02-9,69; tong twee 9,15-8,34.

Per 40 kg.: tarbot 376-252; griet 320-196; kabeljauw één 120-108; kabeljauw twee 134-102; kabeljauw drie 104-86; kabeljauw vier 88-82; kabeljauw vijf 80-55; schol één 74-67; schol twee 82-80; schol drie 88-81; schol vier 92-76; wijting drie 80-70; schar 92-65; bot 35-26; kuit 80; steenbolk 46-35; kleine kreeft 166; tongschar 180; hammen met kop 270-120.

De besommingen waren :  
HA 60 en HA 106 f11.400; KW 137 f9.800; UK 78 en VD 77 f9.680; WR 136 en WR 226 f2.600; verder één Deen de VE244 f58.800; één Texelaar en één Goedereder met tesamen f41.000.

## X X X

Aan de vrijdagmarkt van 12 januari werd aangevoerd : 5.908 kg tong; 82 kisten tarbot en griet; 1.469 kisten kabeljauw; 65 kisten wijting; 737 kisten schol; 19 kisten schar; 20 kisten diversen.

Prijzen in gulden :  
Per 1 kg.: tarbot 20,61-19,99; grote tong 15,85-15,05; grootmiddel tong 15,43-15,05; kleinniddel tong 10,94-10,05; tong één 9,46-8,90; tong twee 8,61-8,26.

Per 40 kg.: tarbot 584-240; griet 371-174; kabeljauw één 126-102; kabeljauw twee 132-112; kabeljauw drie 112-80; kabeljauw vier 100-80; kabeljauw vijf 90-62; schelvis vier 166; schol één 72-64; schol twee 84-71; schol drie 92-80; schol vier 104-76; wijting drie 96-72; steenbolk 77-48; bot 28; kuit 73-70; tongschar 240-132.

De besommingen waren :  
KW 22 f37.160; KW 74 f76.390; UK 18 en UK 20 f12.650; verder 1 Deen de E 125 f8.450 en zes Texelaars met totaal f137.000 aan besomming.

## Visaanvoer te Den Helder

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
35.631 kg.	Tong	f 426.137,27	van f 16,65 tot f 8,19
21.305 kg.	Tarbot	f 184.001,03	van f 22,00 tot f 4,96
175.465 kg.	Schol	f 342.829,73	van f 2,75 tot f 0,74
153.655 kg.	Kabeljauw	f 301.263,41	van f 5,20 tot f 1,40
4.182 kg.	Griet	f 22.540,07	van f 6,35 tot f 4,26
4.790 kg.	Schar	f 6.952,55	van f 2,04 tot f 1,00
8.165 kg.	Wijting	f 10.140,84	van f 1,76 tot f 0,85
1.815 kg.	Steenbolk	f 1.473,01	van f 1,23 tot f 0,63
716 kg.	Tongschar	f 2.712,63	van f 4,23 tot f 3,10
930 kg.	Rog	f 1.246,13	van f 1,83 tot f 0,77
250 kg.	Schelvis	f 459,50	van f 2,70 tot f 0,70
240 kg.	Kreeft	f 967,84	van f 4,73 tot f 3,53
94 kg.	Hozemond	f 170,04	van f 2,21 tot f 1,01
90 kg.	Haai	f 91,50	van f 1,33 tot f 0,85
45 kg.	Ham	f 91,10	van f 5,82 tot f —
1.995 kg.	Diversen	f 1.414,85	
<b>409.368 kg.</b>		<b>f 1.302.491,49</b>	

## 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)