

# HET VISSERIJ BLAD

**EEN VAARWEL VOL VERTROUWEN !**



„Itxaso” :  
Spaanse vissers-  
boot - 8MDXC  
1080 pk - 750 rpm

**KARAKTERISTIEKEN van A.B.C.'s  
DX-GAMMA**

- \* 185 - 1200 PK
- \* 750 rpm
- \* Gemakkelijk onderhoud
- \* Opvallende olie- en brandstofbesparingen
- \* Lange levensduur
- \* Uitstekende Dienst-na-verkoop
- \* Lage bedrijfskosten

Een goede reden voor een afscheid vol vertrouwen wanneer U kunt steunen op één van de wereldberoemde A.B.C.-DXmotoren. De DX-motor werd speciaal ontworpen voor voortstuwing van vissersvaartuigen en is daardoor dé motor om U datgene te geven wat U verlangt: betrouwbaarheid en zuinigheid.

**Voor verdere details: vul onderstaande coupon in en stuur**

Naar: A.B.C.  
Wiedauwkaai 43,  
B-9000 Gent

Naam: .....

Adres: .....

Telefoon: .....

**A.B.C. — ANGLO BELGIAN COMPANY**

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent (Belgium)

Telefoon: (091) 23 45 41

Telex 11.298 abc gt b

(7701V)

**REDERS en VISSERS**

koopt steeds bij Uw

**KOOPERATIEVE**

**HAND IN HAND**

Kantoren:

Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE  
Tel. (050) 54 41 17 / 54 41 92 - 54 46 56

Na de uren:  
Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(7773V)

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

Beroepsvereniging

**HAND IN HAND**

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80 11 01

(7390V)

**LEES " HET VISSERIJBLAD "**

# De B.604 geeft niet alle geheimen prijs of het zenuwslopend einde van een drama op zee



Dinsdag werd finaal een punt gezet achter het scheepsdrama van de Zeebrugse treiler B.604 « Ibis ». De drie geborgen lijken van Eugene Lagast, William De Groote en Norbert Calus werden door een rouwende menigte naar hun laatste rustplaats gedragen. Naast vele prominenten uit de visserij- en maritieme middens, droegen de leerlingen van de lokale visserijscholen de vele kransen.

*We hebben in ons vorig nummer het gehad over de tegenlagen, moeilijkheden en zelfs tegenkanting van het Zeebrugs havenbestuur, waar zelfs op een zeker ogenblik de havenkapitein verbod wou opleggen het schip binnen te brengen. Maandenlang is geleefd tussen hoop en vrees om te weten of de bemanning er nog aan boord was.*

*Vrijdag kwam de ontkenning nadat in de haven gedurende twaalf uur onafgebroken gepompt was door moedige brandweerlieden en al wie er maar kon aan verhelpen.*

*Hulde dient ook gebracht aan het gerechtelijk apparaat met aan het hoofd prokureur des konings. De Tant, die kalm, begripvol, snel maar kordaat, alle maatregelen heeft genomen om de werkzaamheden goed te doen verlopen.*

*Daarin bijgestaan door hoofdwaterschout Vermeulen, door hoofdingenieur directeur Depaepe en zeevaartinspecteur Dhondt, door de zeevaartpolitie van Zeebrugge, brandweerkommandant en zijn onvermoeibare bemanning.*

*Ir één woord door al wie er maar kon toe bijdragen om licht te zien brengen in een der triestigste gevallen welke we in jaren hebben meegemaakt.*

## DE FEITEN

Vrijdagmiddag kwam ook eindelijk, na tal van vergeefse en stopgezette pogingen, het bergingsschip van «Smit & Tak» de haven Zeebrugge binnengevaren, met in de kabels de op 13 november 1975 overvaren B.604.

Tientallen familieleden stonden op de kade zich angstig afvragend of hun man, vader of zoon zou geborgen worden. Honderden en honderden nieuwsgierigen verdrongen elkaar om toch maar een glimp te kunnen opvangen van het vaartuig. Het scheen het belangrijkste toeristisch element te zijn van het jaar, want ze waren uit alle delen van het land naar Zeebrugge gekomen, wellicht daartoe aangestoken door het middagnieuws van de BRT, die om God weet welke reden er zich op niets baseerend, had omgeroepen dat de vier lichamen van de vermiste bemanningsleden aan boord van de B.604

(vervolg blz. 2)

gevonden waren.

Het parket van Brugge met procureur De Tant, hoofdwaterschout Vermeulen en Defever, waterschout van Zeebrugge, leden van het Brugs schepencollege, de directeur van de betrokken verzekeringsmaatschappij, enz., stonden op de steiger te wachten tot het water hoog genoeg zou gestegen zijn, om de eerste vaststellingen te kunnen doen. Maar al vlug bleek dat de B.604 vol slib zat, wat niet zo gemakkelijk zou kunnen verwijderd worden.

## MOORDENDE ONWETENDHEID

Voor de wachtende familieleden werden het verschrikkelijke uren. Moeizaam begonnen brandweerlieden de brug en de kaartenkamer af te zoeken en moesten zij de eerste ontgoocheling mededelen dat uiteindelijk niets gevonden werd. Daarop werd begonnen aan het kookhuis en aan het logiest, waar gedurende uren water diende ingepompt te worden om het slib los te weken en aldus te kunnen uitzuigen. Het leek een bijna onbegonnen werk, niet in het minst omdat er met uiterste omzichtigheid moest gewerkt worden uit eerbied voor de lichamen, die hopelijk onder het zand zouden gevonden worden.

Laagje bij laagje werd het slib uitgespoeld, maar toen rond 11 uur in de avond de helft van het logiest was vrijgekomen, zonder dat men iemand van de vermisten had gevonden, werd de verkleumde familie moedeloos. Om één uur in de nacht meldde men dat er nog weinig hoop was iemand te zullen terugvinden in het logiest, maar dat men zou doorgaan en, na het logiest, ook de machinekamer zou beginnen leegzuigen. Vooraleer to-

tale zekerheid te kunnen hebben of er al dan niet iemand zou gevonden worden, zou men wellicht moeten wachten tot de volgende middag, zodat de familie met aandrang werd aangeraden te willen naar huis gaan.

We begrijpen dat het voor de familie bijzonder erg was, na zoveel uren, onverrichterzake te moeten naar huis gaan, maar anderzijds was het ondoenlijk de ganse nacht door te moeten wachten op een bericht dat misschien niet eens zou komen. Omdat de drie lichamen om 2.30 uur aan wal werden gebracht, heeft men nadien beweerd dat men om 1 uur de familie heeft naar huis gezonden omdat men toen juist het eerste slachtoffer had vrijgemaakt; maar ook dat is dan een goede maatregel geweest.

Want waren de slachtoffers aan land gebracht, terwijl de ganse familie op de steiger stond, dan had men zich aan de ergste toestanden mogen verwachten, vooral omdat bij de schouwing is gebleken, hoe moeilijk de identificatie was.

Drie slachtoffers in het logiest, maar schipper Lebahn nog vermist.

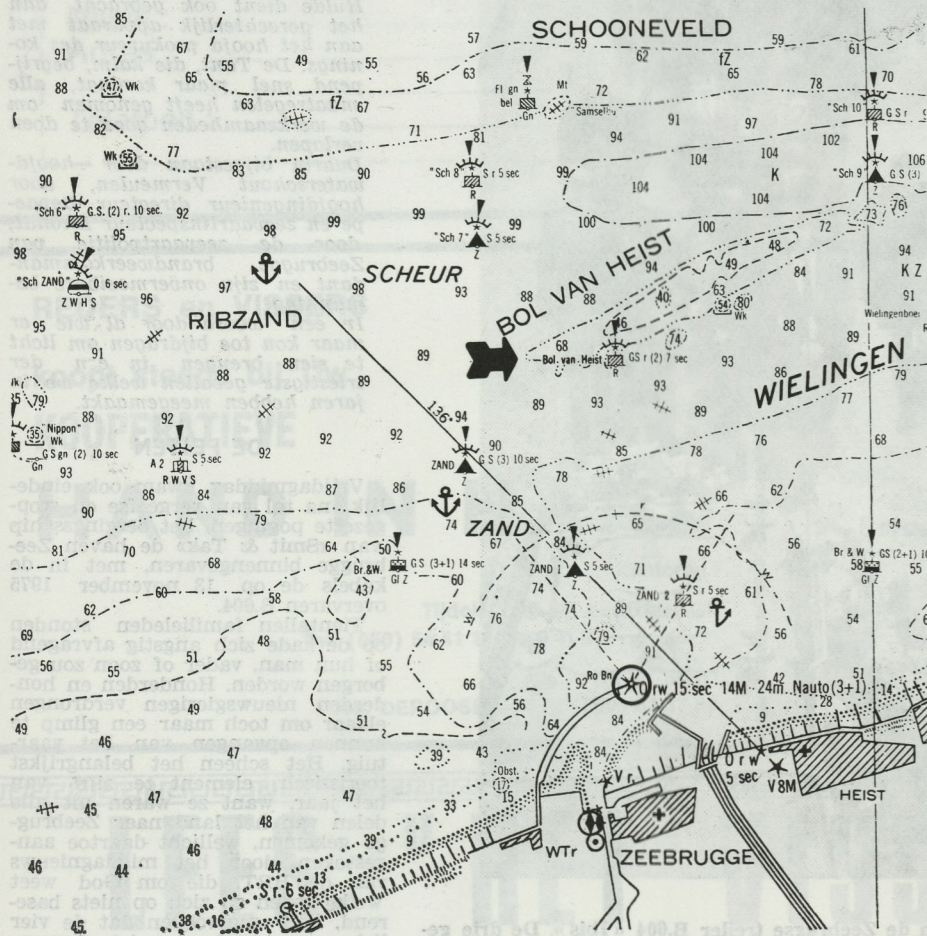
Voor de familie Lebahn was dit eigenlijk nog het ergste, dat zij nog heeft moeten wachten tot de zaterdagmiddag om te weten of de jonge Rudy Lebahn niet was gevonden en dat hij in zijn volle plichtsbeoefening, bij de aanvaring, uit de brug in de golven is geslingerd.

## GISSINGEN

De juiste toedracht van de aanvaring zal wel altijd een geheim blijven. Men kan de meest fantastische vermoedens opperen, maar als men het wrak, dat de B.604 is geworden, thans expertiseert, kan



Oppervlakkig vertoonde het wrak weinig averij maar binnenin werd het stoffelijk overschot gevonden van matrozen Degroote en Lagast en scheepsjongen Calus (16).



De zwarte pijl

toont

waar de

aanvaring

plaatsgreep,

dit is op amper

2,8 mijl

van de thuishaven.

men bitter weinig vaststellen. Uiterlijk is er weinig schade vast te stellen. De deuken langs bakboord en stuurboord kunnen veroorzaakt zijn door het bergen, de bakboordgalg is tegen dek gedrukt en onderaan zijn een paar kleine gaten.

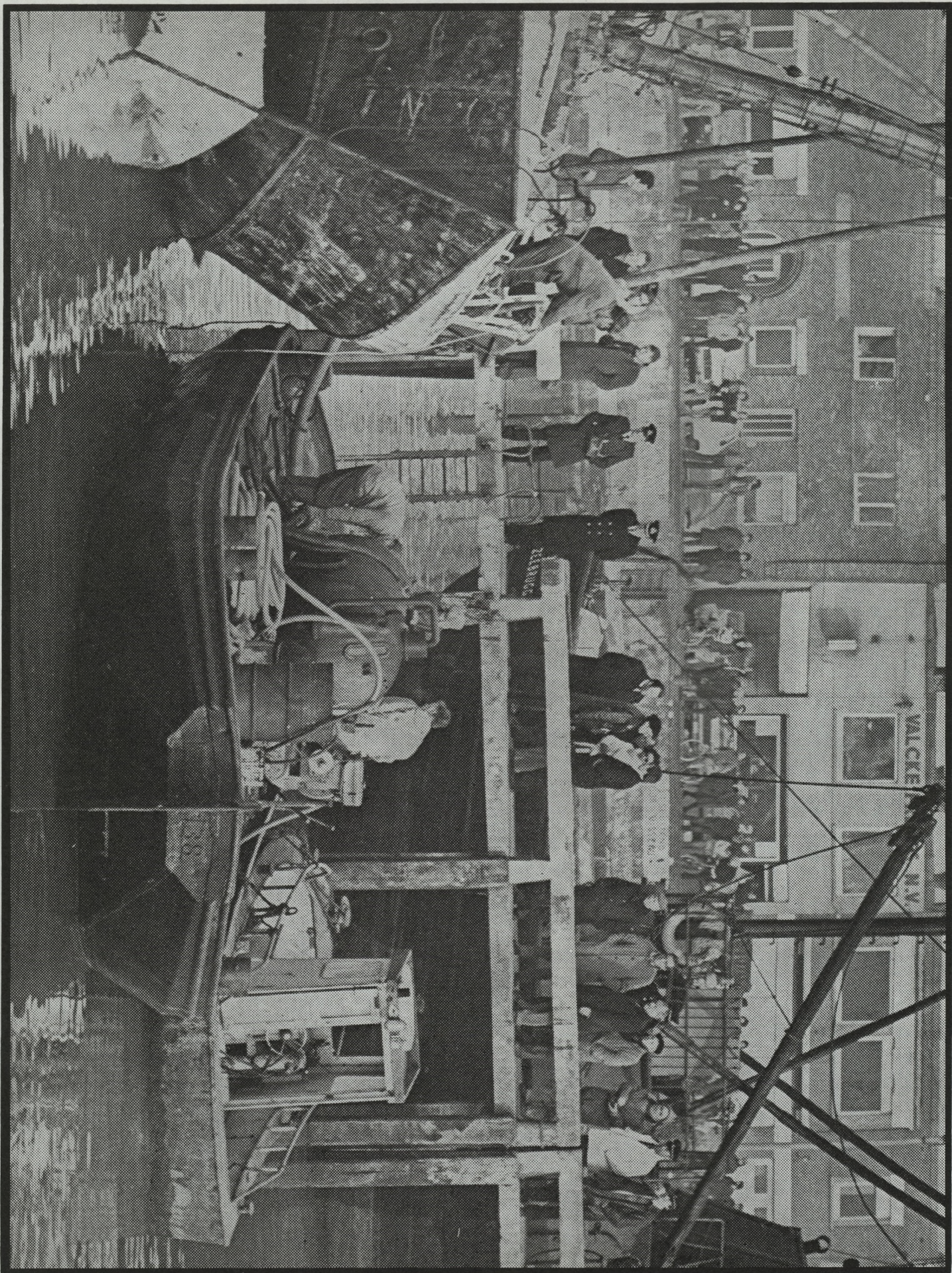
Meer en meer wint de mening veld dat de B.604 is overvaren en zich om zijn as gewenteld heeft zoals een bal. Zo werd ook verleden jaar een kottor van de Urker-vloot overvaren, waar nadien geen schram van de aanvaring te ontdekken viel. Het vaartuig moet in een paar seconden zijn omgedraaid en toen de aanvarende Bowstream kort daarop de B.604 met de kiel naar boven heeft opgemerkt, waren de drenkelingen die in zee waren geslingerd, misschien kunnen gevonden worden, ware het die nacht geen potdikke mist geweest.

Heden dinsdag werden Eugene Lagast, William De Grootte en Norbert Calus door de ganse Heistse bevolking ten grave gedragen; voor de familie Lebahn was het verdriet nog een beetje schrijnender...

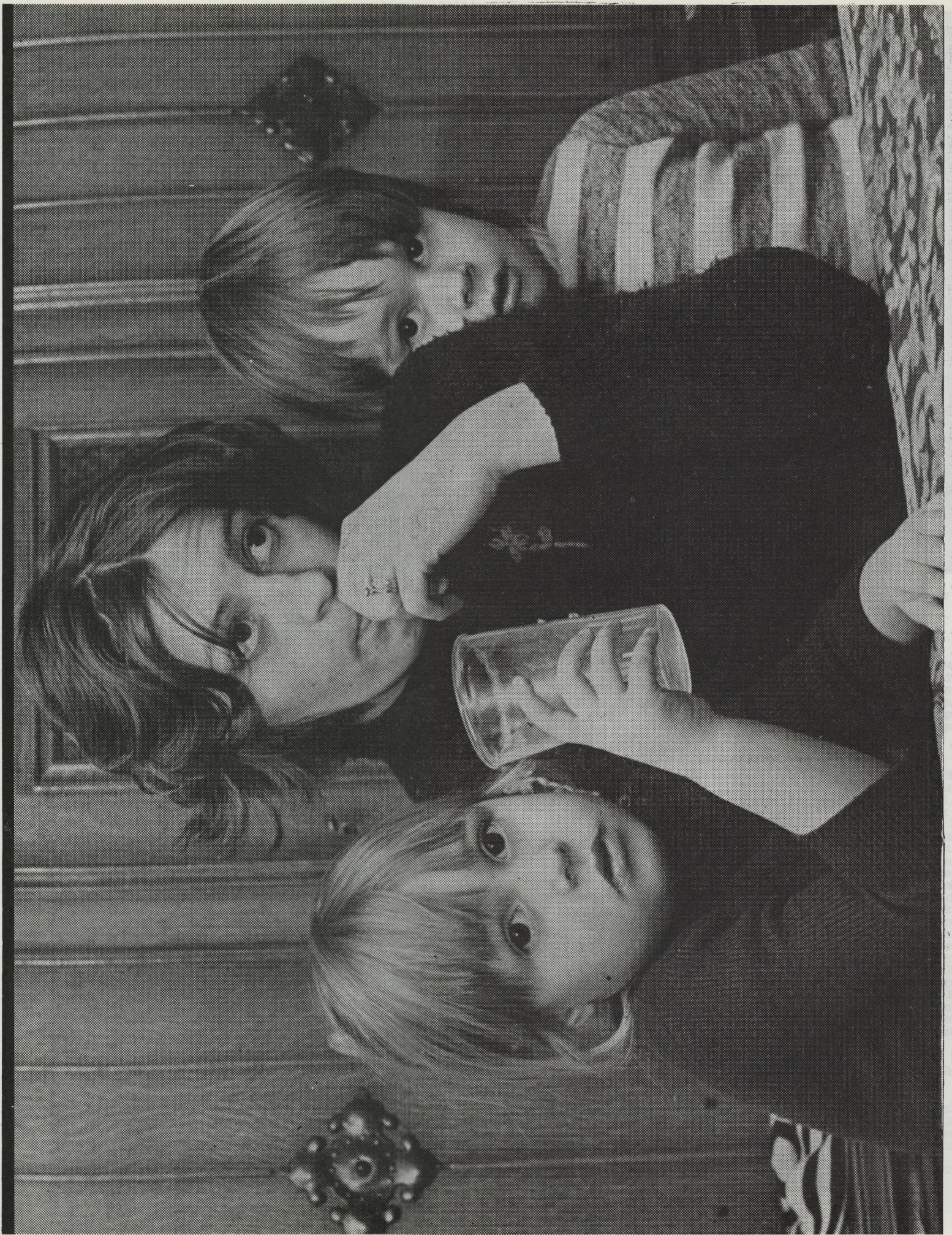
Aan de getroffen families bieden wij nogmaals ons diep medeleven aan.

Met dit verdrietig ongeval sluiten wij opnieuw een term af van wat het leven van een visser en een vissersfamilie is of kan zijn.

P. Vandenberghhe.



Dagenlang werd het geduld van de families op proef gesteld. Wachten in beangstigende onzekerheid was hun lot. Tot de «Ibis» vrijdagnacht, zij het gedeeltelijk haar prooi vrij gaf.

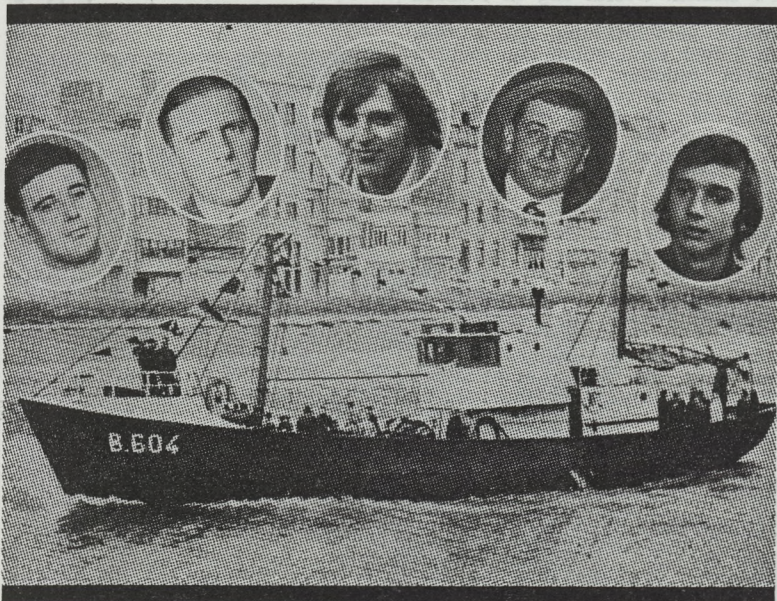


Voor Marie-José Savels, de jonge weduwe van schipper Rudi Le bahn is het nog even wachten. Hoe lang nog? Weet niemand te voorspellen want het stoffelijk overschot van haar echtgenoot bleek onvindbaar in het vaartuig. Vendere vraagtekens dus voor Marie-José, de 5-jaar oude David en de driejarige Inge.

# Geen weg terug ...



Geen weg terug voor William De Groot, een van de opvarenden van de rampzalige „Ibis”. Ook hij laat een weduwe na, met name de 24-jarige Rita Coewijzer die met lede ogen een onvoorspelbare toekomst tegemoet ziet. Enige troost in dit droeve geval is de vierjarige Chris, die met onbegrijpende ogen de fotograaf beziet en het 22 maanden oude wichtje Peggy. Het leed van deze familie, en van de overige families van dit scheepvaartdrama, kunnen bij benadering zelfs niet aangevoeld. Al is de troost van de ganse visserschare dan nog zo oprecht en doorvoeld.



## Onderzoeksraad voor de Zeevaart ROERGANGER ZANDERS : Schipper en motorist bleven laatste halfuur voor ramp voortdurend op de brug

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart nam dinsdagnamiddag te Oostende het vergaan van de O.288 «Lans» opnieuw ter hand en kreeg meteen al een flinke kluiw voor het boegwater geschoven. Aanleiding hiertoe waren de verklaringen van enerzijds motorist Jean Michie's en anderzijds roerganger (op het moment van de feiten) Maurits Zanders die regelrecht tegen elkaar indruisten. Toen het zelfs tot een konfrontatie kwam weigerden beiden hun standpunt te wijzigen wat voorzitter Vander-cruyssen in een felle koleire deed schieten.

— Wij staan hier voor een iet-wat speciale rechtbank, verduidelijkt hij; wij zijn allemaal grote mensen en wij zijn de eersten om iemand terwijl te zijn maar als wij ondervinden dat er valse verklaringen worden afgelegd gaat de betrokkene regelrecht de doos in. Voor zes maanden dan nog. Ook dat was evenwel nog niet van aard om de getuigen bakzeil te doen halen. Zelfs niet toen schipper Germonpré op de «bühne» nog maar eens minutieus het verloop der feiten uiteenzette. Ook toen bleek roerganger Zanders niet bereid ook maar iets aan zijn verklaringen te wijzigen.

Waar het precies om ging? Motorist Michiels Jean, wat hardhorig en daarom vol aandacht dicht tegen de raadstafel aanleunend, had verklaard dat de herstellingswerken aan de unit van de stuurrichting op de brug werden uitgevoerd met een looplamp (balladeuse op z'n Oostends) maar dat het schetterend licht werd afgedempt door middel van het lichaam. Hij bevestigde dus nogmaals dat deze werken niet werden uitgevoerd terwijl de brugverlichting brandde wat aanleiding had kunnen geven tot een verbinding van de roerganger en daardoor een ontbreken aan zicht op de lichten op de kust. Volgens getuige werd er zelfs aan roerganger Zanders gevraagd of de looplamp geen hinder vormde voor de navigatie en dat Zanders zou gezegd hebben dat al's in orde was. Getuige Michiels bevestigde verder dat de schipper verscheidene keren naar de brug trok om de navigatie te controleren.

Regelrecht tegen deze verklaringen staat de uiteenzetting van roerganger Maurits Zanders, die daarbij nogal flink op de huid wordt gezeten door advocaat Boone, die optreedt namens schipper Germonpré.

Getuige Zanders beweert inderdaad mordicus dat zowel schipper Germonpré als motorist Michiels het laatste halfuur voor de stranding voortdurend op de brug bleven. Da's zeker zegt Zanders, en ook is het zo, vervolgt hij, dat de

werken aan de unit werden uitgevoerd met brandende lichten. Hij betwijfelt het sterk of hiervoor een looplamp werd gebruikt en spreekt evenzeer het feit tegen dat hem zou gevraagd zijn of het licht de looplamp hem hinderde. Dat is allemaal niet waar, beweert Maurits Zanders. Hij heeft, en dat wordt hem door de Raad dan weer verweten, geen enkele opmerking gemaakt aan zijn schipper over een eventuele verbinding terwijl hij evenmin iets ondernam, zoals het openen van een venster, om de lichten op de kust te lokaliseren. Hij gaf zelfs toe het laatste halfuur voor de stranding het licht van Stroma niet meer te hebben gezien, maar liet al evenzeer na daarvan zijn schipper in te lichten. Hij dacht er trouwens evenmin aan de dieptemeter aan te zetten.

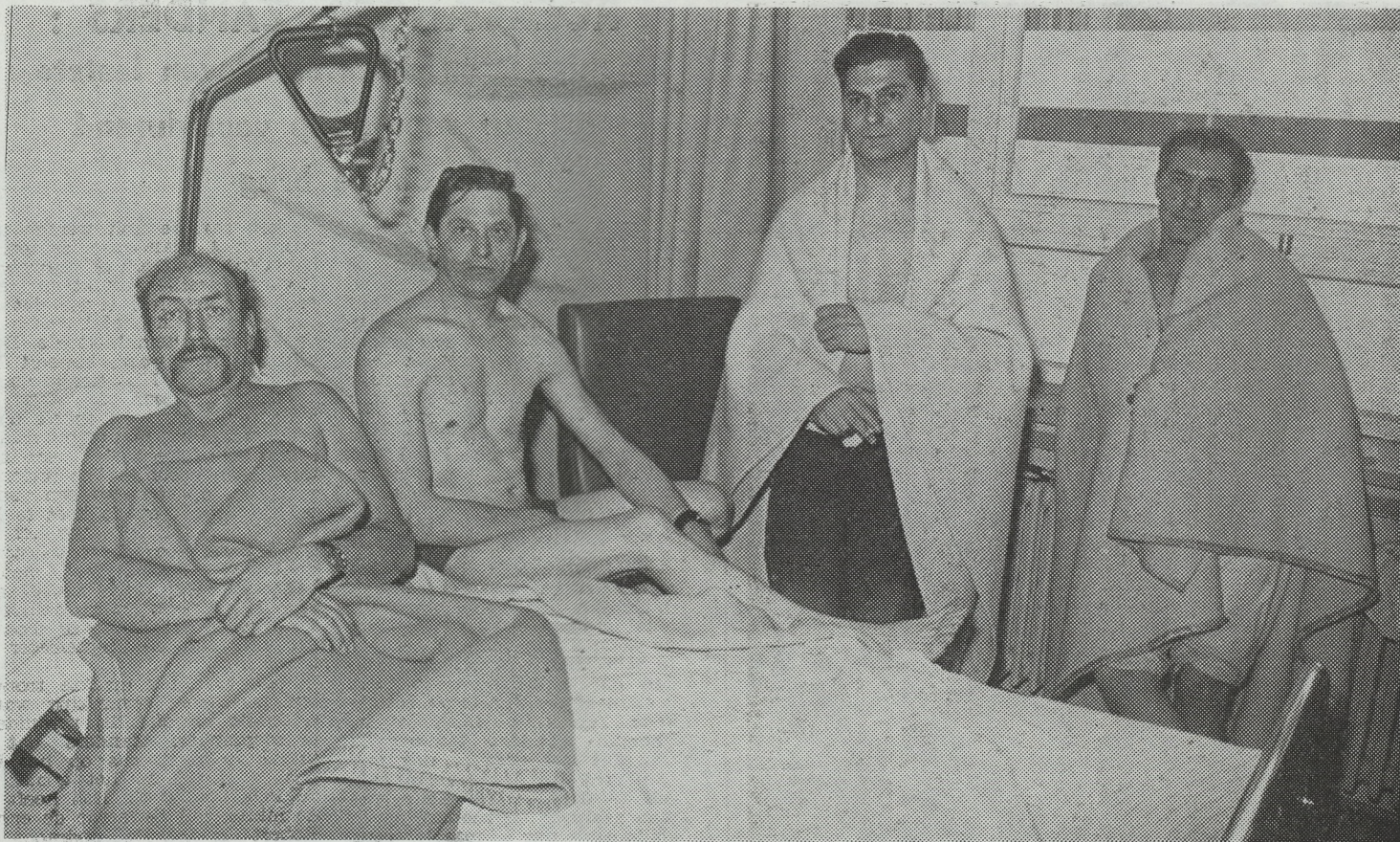
Raadslid Ryx maakte trouwens een pertinente opmerking wat de navigatie betreft. Hij verduidelijkt de roerganger. Zanders dat het totaal verkeerd was op het kompas te sturen in het gebied van de Pentland Firth. Dat heeft niet de minste zin beweerde de ervaren Robert Ryx. De opdracht van Zanders was het licht van Stroma aan stuurboordzijde te houden en dat moest hij ook gedaan hebben.

### ONDERZOEKS- RAAD ZAL TE ZEEBRUGGE OORZAKEN VAN „IBIS-RAMP” TRACHTEN UIT TE MAKEN

Tussendoor werd nog een tussenbeslissing genomen wat betreft het onderzoek naar de oorzaken van de scheepsramp met de B.604 «Ibis». De voltallige Raad zal zich op woensdag 18 februari a.s. in de voormiddag naar Zeebrugge begeven waar op het wrak van de «Ibis» opzoekingen zullen gedaan worden die hopelijk méér klaarheid in de zaak moeten brengen. Achteraf zal verslag uitgebracht worden. Rijkssommisaris Bentein lichtte toe dat er reeds een omstandig dossier bestaat en dat het tevens zijn inzicht is respectievelijk de kapitein en twee andere opvarenden van de «Bow Stream» die de «Ibis» in de grond lier voor de Raad te dagvaarden.

(R.B.)

# WAT LIEP FOUT MET FRANLIS II ?



Enkele van de zichtbaar ontroerde opvarenden die gelukkig gered werden. In het Henri Serruysziekenhuis konden zij bekomen van de doorstane emoties. (Cliché H.L.N.).

Zondagmorgen, omstreeks 9 u., heeft zich in de Oostendse havengeul een drama voorgedaan, waarbij uiteindelijk twee mensen om het leven kwamen. In feite had het nog veel erger kunnen zijn, had men daar niet de toevallige aanwezigheid gehad van een vaartuig, dat de meeste drenkelingen kon oppikken, terwijl ook een eenheid van het loodswezen bijzonder snel hulp kwam bieden.

Traditiegetrouw had de « Franlis II » — toebehorende aan de rederij « Seeger » (niet te verwarren met

de scheepswerven Seghers) — de trossen losgeworpen om met 22 hengelaars — waarvan de meesten uit het Limburgse — zee te kiezen.

De « Franlis II » was in feite een oud vissersvaartuig, de O.193 « Maris Stella » (tevens de ex. O.301 « Maris Stella ») dat in 1931 ge-

bouwd werd te Fecamp (Frankrijk) voor rekening van reder Henri Goutsmit. Het was een houten vaartuig van 85,53 B.R.T.; in 1956 werd het voorzien van een nieuwe 250 P.K. motor; in 1969 werd het verkocht voor de sportlijnvissersrij en werd het herdoopt tot « Franlis II ».

x x x

Zondag 8 febr. 1976 werd het de « zwarte dag » voor de « Franlis II ». Bij het uitvaren van de haven kwam het schip, dat onder bevel stond van de 61-jarige schipper Victor BAUWEN, Gerststraat, 127, Oostende, in aanraking met de binnenlopende kleine tanker « PACIFIC » (858 ton), van de rederij « Huyghebaert » uit Gent. De tanker bracht brandstof aan voor een brandstofmaatschappij.

De aanvaring was zo hevig, dat de « Franlis II » in 30 tot 40 seconden, zonk, wat meteen hevige paniek bracht onder de opvarenden: 25 in totaal, onder wie de schipper en twee andere bemanningsleden. Dat maakte als het ware van de Oostendse havengeul een soort rampgebied.

## DE „REDDENDE” MARCELLA

Vanop het staketsel zagen verschrikte wandelaars, hoe overal drenkelingen in het water lagen te spartelen.

Een toevallige getuige, Yvan Victor, vertelde ons :

Ik hoorde plots een hevig gekraak, holde naar het uiteinde van het staketsel en zag de « Franlis II » zinken. Overal zag ik mensen plonzen in het water. Er heerste enorme verschrikking, enkele vloten dreven rond, sommigen zochten daarin redding; anderen hingen aan de balken van het staketsel...

Het mag een geluk genoemd worden dat op 200 m. van de « Franlis II » een ander schip met zeehengelaars volgde, de « Marcella », die onmiddellijk hulp kon bieden en 14 opvarenden kon oppikken. Een schip van het loodswezen kon de andere drenkelingen in veiligheid brengen, want toen de kaaiofficier van de maritieme diensten, de aanvaring hoorde en zag, zond hij zelf onmiddellijk de vedette van het Zeewezen met twee bemanningsleden naar de plaats, waar Eddy Pincket en André Rouzee redding brachten...

## KIKVORMANNEN IN AKTIE

Voor één van de hengelaars — de meesten behoorden tot de hen-

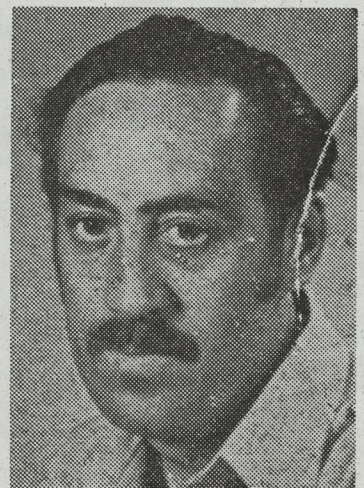
gelvereniging « De Morgenzon » uit Maaseik — zou de aanvaring fataal worden.

Inderdaad, de 38-jarige Leonard Goedermans, uit Maaseik, kon wel een toegeworpen koord grijpen, maar de worsteling in het ijskoude water had te veel van zijn krachten gevegd. Op het staketsel stond de Oostendse brandweer — die in rekord-tempo ter plaatse was en inderhaast extra-manschappen had gemobiliseerd — klaar met zuur-

(vervolg blz. 7)



De 62-jarige schipper Victor BAUWEN



Leo Goedermaere (38) uit Maaseik, het tweede slachtoffer.



Een archieffoto van de «Franlis II» toen het vaartuig nog geboekt stond als de O.193 «Marie-Stella»



Brandweerlieden doken zondagmorgen in het wrak van de «Franlis II»



De aanvarende «Pacific», die na de feiten afmeerde in de Oostendse haven.

(Vervolg van blz. 6)

stofapparaten, maar voor Goedermans kon geen hulp meer baten...

Hulde mag ook wel gebracht worden aan een Oostendse verpleegster, mej. Nicole LUST, die zich eveneens op het staketsel bevond, en op haar beurt het reanimeertoestel voor meerdere in nood verkerende drenkelingen snel hanteerde

De geredden werden allemaal door de Oostendse reddingsdienst, de «Marcella» en de brandweer opgevangen, evenals door de dienst van het loodswezen, waar ze hun natte klederen konden uittrekken. Zij werden in warme dekens gewikkeld en vervolgens voor verdere verzorging overgebracht naar het Henri Serruysziekenhuis. In de loop van de dag konden de meesten reeds het hospitaal verlaten, doch enkele anderen werden aangemaakt, een tweetal dagen het bed te houden.

Ook de plaatselijke afdeling van het Rode Kruis deed een lovenswaardige inspanning, onder meer door droge kledingstukken naar het ziekenhuis te brengen.

Benevens 16 lijnvisseren uit Maaseik en omgeving, werden in laatste instantie nog zes hengelaars (3 van Brussel en 3 van Waregem) ingescheept.

## DE SLACHTOFFERS

Verdronken :  
Leo Goedermans (38), Boomgaardstraat 32, Maaseik.  
Victor Bauwen (62), Gerststraat 127, Oostende.

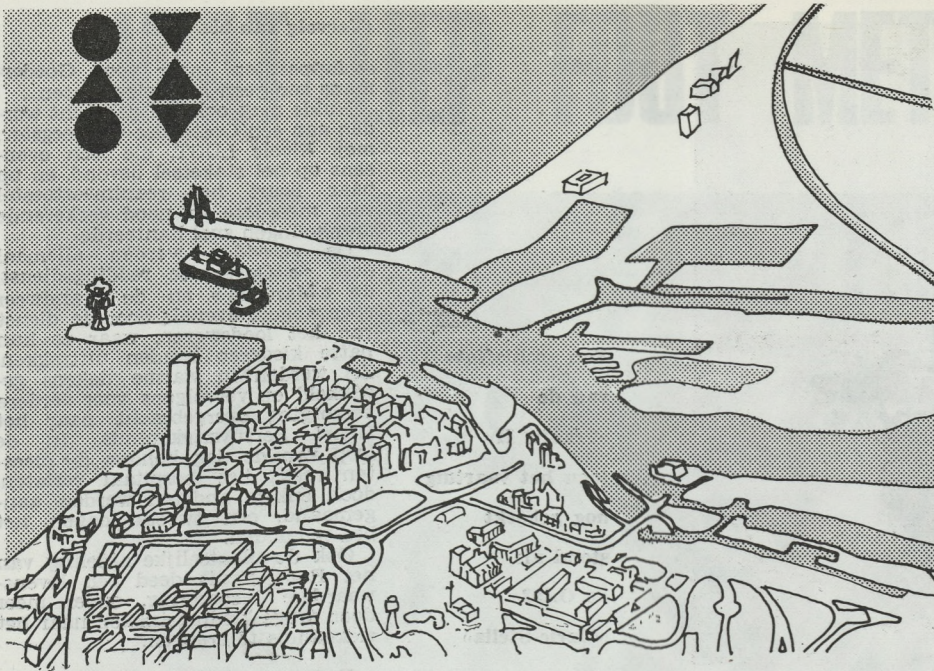
## DE GEREDDEN

Mathie Paspont (53), uit Roosteren (Ned. Limburg); Godfried Browns (50), uit Maaseik; Theo Voorpijl (38), uit Maaseik; Hubert Van Thoor (46), uit Maaseik; Karel Jansen (39), uit Maaseik; Mathieu Jansen (36), uit Maaseik; Boudewijn Jansen (26), uit Maaseik; Guy Severijns (24), uit Maaseik; Frans Hingul (5), uit Maaseik; Mathieu Seghers (41), uit Maaseik; Jean Vandebos (45), uit Maaseik; Mathieu Damiaens (48), uit Maaseik; Peter Vandewinkel (27), uit Kessenich (N); Jean Paridid (26), uit Maaseik; Daniel Vreebos (31), uit Brussel; Jozef Van Roey (38), uit Houthalen; André Follens (38), uit Desselgem; Paul Laren (45), uit Desselgem; Roger De Koker (34), uit Tielt; Hubert Coppillie (45), uit Oostende; Reddy Vanslembrouck (33), uit Oostende; Albert Leffler (22), uit St.-Jans-Molenbeek; Jean-Baptist Leffler (57), uit St.-Jans-Molenbeek.

Naderhand kwam men tot de verbijsterende vaststelling dat, nadat alle geredden waren opgepikt en ter verpleging in het ziekenhuis opgenomen, de schipper van de «Franlis II» zelf ontbrak

Kikvorsmannen ondernamen verscheidene duiktochten, daar men van begin af vermoedde dat de ongelukkige zeeman (die onder meer 15 jaar IJslandvaart achter de rug had) omgekomen was in zijn stuurkabin. Men trof aanvankelijk geen stoffelijk overschot aan, wat deed veronderstellen dat de schipper wellicht in de stroming was terechtgekomen en naderhand zou aanspoelen. In de loop van maandag werden nogmaals opzoeken gedaan, en konden kikvorsmannen van de Oostendse politie toch het lijk van de schipper in de stuurhut aantreffen. Het stoffelijk over-

(vervolg blz. 8)



Een schets  
van de Oostendse  
havenaanloop  
en de plaats  
waar de ramp  
zich voordeed.

(Cliché H.L.N.)

schot werd onmiddellijk naar het dodenhuisje overgebracht.

Uit de houding van de schipper, bleek duidelijk dat hij nog krampachtig het stuurwiel heeft willen overhellen naar de kant om te redden, wat er te redden viel. Hij heeft zijn moedige daad met zijn leven moeten bekopen.

## DE VERRASSING WAS KOMPLEET

Weinig opvarenden van de « Franlis II » zijn getuige geweest van de aanvaring. Bijna alle hengelaars waren druk doende met hun vistuig om zo gauw mogelijk een lijntje over boord te zetten.

Toen plots de « Pacific » vanachter de kop van het oosterstaketsel de haven binnendraaide... De « Franlis II » bevond zich toen op 70 meter van de havenuitgang en werd aan stuurboord, ter hoogte van de achtergalg, opzij gedrukt...

(In het ziekenhuis hadden we nog een vraaggesprek met rijkswachter Jozef DAMIAENS uit Maaseik, die op de plaats stond, waar de aanvaring gebeurde.

« Ik stond aan de achtergalg, aldus deze getuige, toen ik plots hoorde roepen. Ik merkte onmiddellijk een schip dat snel op ons afkwam. Een aanvaring was onvermijdelijk. Ik sprong op het achterdek en ontweek aldus de zware slag. Nadien ben ik zo lang ik kon op het dek van het schip gebleven. Het zonk echter verrassend snel. Helemaal onder water — ik kan niet zwemmen — voelde ik een voorwerp. Ik begreep dat het de mast was. Ik klom langs de mast omhoog, tot in de top, en daar werd ik door de reddingsdienst afgehaald. Gelukkig was de zee erg kalm en kwam onmiddellijk hulp opdagen, zoniet zouden velen zeker verdrinken zijn »...

Tot daar Jozef Damiaens.

Na de aanvaring is de « Franlis » door de dwarsstroming ietwat naar ren, te helpen.

het westen afgedreven, zodat de plaats waar het schip zonk, ongeveer 40 meter van het westerstaketsel, helemaal niet de plaats aangaf waar de aanvaring plaats had.

Het wrak werd spoedig afgebakend, zodat het havenverkeer kon

verder gaan, zij het niet obstakelvrij.

Dinsdagnamiddag werd de « Franlis » gelicht en naar de kuisbank aan de vissershaven overgebracht. Het vaartuig was praktisch in het midden in twee gereten en de schade getuigt van een zware aanvaring.

Experten, onderzoeksraad en rechtbank zullen opnieuw delikaat werk op te knappen hebben, waarbij elke partij zijn versie als de meest logische zal trachten te doen ingang vinden.

De Franlis was verzekerd.

Ook de bemanning was verzekerd tegen ongevallen en tevens de passagiers.

Voor wat onze opinie omtrent dit ongeval betreft, dient eerst hulde gebracht aan al wie het zijne bijbracht om in dit triestig geval, soms ten koste van veel geva-

## SEINVERWARRING VOOR „FRANLIS II” ?

De aanvaring van de Franlis II en de tanker Pacific in de Oostendse havengeul, heeft een grote

discussie over de seinen op gang gebracht. Bestaat de mogelijkheid dat de ramp, die twee personen het leven kostte, zou veroorzaakt zijn door een laattijdige verandering van de seinen op de staketsel waarop de juiste plaats van de botsing in de haven aangeduid is, staan de twee tekens vor het in- en uitvaartverbod. De schipper van de Franlis II, wiens lichaam pas maandag gevonden werd, zou eerst het sein (links) voor het invaartverbod gezien hebben en net iets te laat het teken van uitvaartverbod (rechts). Maar wie zegt het ? Hijzelf is er niet meer.

Verder zal dienen uitgemaakt welk vissersvaartuig op datzelfde ogenblik gereed stond om de haven uit te varen en wanneer de wacht het licht op rood zette.

Tenslotte verwijzen we voor de rest naar ons artikel op het eerste blad, daar het een feit is, dat de reder Seegher volledig in regel was met de eisen door de Zeevaartinspectie gesteld, terwijl we van de « Pacific » hetzelfde niet kunnen zeggen.

Ook hier zou de seinpost met een automatische band de verschillende veranderingen moeten aangeven. Aldus zou over het ogenblik van de verandering van seinen geen twijfel of discussie ontstaan.

## ROND DE AANVARING VAN DE „FRANLIS II” EN DE „PACIFIC”

In een ander artikel hebben we het ernstig ongeval, welke zich zondagvoormiddag, ditmaal in de Oostendse haven, voordeed, met al zijn gevolgen weergegeven.

Wat zondag gebeurd is, hebben we al lang verwacht, omdat het uit- en invaren van onze havens, steeds gevaarlijker wordt, door de toenemende uitbreiding van de sportvisserij en het verhogen van de activiteiten onzer scheepvaarttrafiek.

De « Franlis II » is het oude vissersvaartuig O.193 van H. Goutsmit welke gebouwd is in hout en dateert van het jaar 1931, dus 45 jaar oud.

Alhoewel volledig in orde met de scheepsinspectie, schijnt het op het eerste zicht onbegrijpelijk dat een ervaren kapitein als Victor Bauwen, hier een onvergeeflijke fout zou begaan hebben.

Maar als we alles kalm bekijken en de beide versies horen, en wikken en wegen, dan stellen zich verschillende vragen, waaruit blijkt, dat niet langs één zijde fouten werden begaan.

De « Pacific » is in feite een kleine kustvaarder, die volgens bepaalde normen langs buiten naar varen en van Antwerpen naar Oostende kwam met een lading brandstof.

Weliswaar stond OP HET OGENBLIK van het binnenvaren het vuur op rood, maar sedert wanneer en was het uitvarend schip al niet in de vaargeul van de haven, toen rood werd aangestoken ?

Heeft men van uit de loodpost kunnen bemerken dat de « Franlis

Het Oostendse  
westerstaketsel  
kende een drukke  
volkstoeeloop  
toen het drama  
bekend geraakte.  
Zij waren getuigen  
van een gebeurtenis  
die twee mensen  
het leven kostte.

(Cliché HLN)

(vervolg blz. 9)



(S. van Goyen)

# Rond de aanvaring van de „Franlis II”

(Vervolg van blz. 8)

II) in de haven of juist van achter de hoek kwam?

Verder was het mistig. De snelheid van de «Pacific» was zeer groot en vermits hij geladen was, moeilijker te manoeuvreren bij onverwacht opdagende hindernis.

De «Pacific» had stroomtij mee en draaide zeer kort van achter het Oosterhoofd de haven in aan een snelheid, welke ons toelaat te zeggen: FEL OVERDREVEN en aan de linkse zijde in plaats van de rechtse zijde van de havengeul te nemen.

Deed hij het om, gezien hij stroom mee had, zijn draai niet te missen?

Mogelijk!

Maar dan had hij in elk geval zijn vaart fel moeten verminderen en daarvoor is geen verontschuldiging!

Meer nog. Deze schepen krijgen een vergunning om langs zee de kusthavens aan te doen, maar dan met een beperkte lading.

Zo we ons niet vergissen mocht de lading hier niet de 1.000 à 1.200 ton te boven gaan en hij had een lading van ongeveer 1.500 ton, DUS VEEL TE VEEL, en in strijd met de toelaatbare vaarautorisatie langs zee.

De douanedokumenten moeten zulks uitwijzen.

Want ook hier gaat het om een minimum van kosten met een maximum lading en waarschijnlijk een premiestelsel aan de schipper om ter meest en ter snelst ladingen af te zetten.

Bij de aanvaring van de Engelse coaster met de B.604, doet zich hetzelfde voor: PREMIE AAN DE SCHIPPER.

Op zo'n vaartuigen heeft men daarenboven gewoonlijk binnenschippers als kapitein, die maar al te weinig rekening houden met de

stroom op zee, bijzonderlijk als men geladen is, zoals deze het was.

Wat daarenboven niet te verontschuldigen is, is het feit dat hij na de aanvaring doorvaarde tot aan de sluis van de vissershaven, wat een zeeman niet doet, en boeien of ankers uitgooit om hulp te bieden.

Moest zijn snelheid ten andere matig zijn geweest, dan had hij bij het onverwachts opdagen van een hindernis met krachtig achteruitslaan een dergelijk zware aanvaring, welke een sterk schip in twee minuten deed zinken, kunnen vermijden.

Het neemt niet weg dat sportvissers, welke nochtans over 't algemeen als schipper een oude visserschipper aanmonsteren, in de toekomst meer en meer moeten zorgen voor hun veiligheid, de kennis van de reglementen en het in ere houden van deze bij in- en uitvaren.

Of de «Franlis II» het verbod tot uitvaren gezien heeft, moet het voorwerp uitmaken van een onderzoek, welke de Maritieme Overheid moet in 't klare trekken.

In de dagbladen wordt, zoals naar gewoonte, opnieuw allerlei dwaze praat verteld, alsof men er zelf bij is geweest en zeemanskundig onderlegd is.

Wanneer is het rode licht aangestoken? Was de «Franlis II» al van zijn basis vertrokken? Was er al geen tweede vaartuig achter hem ook al in de haven? Heeft de loodsenwacht hier geen vergissing begaan?

Het zou immers de eerste maal niet zijn, dat Openbare Diensten zich schuilen achter onvergeeflijke fouten of beroepsgeheim.

Hopen we hier dat de Onderzoeksraad opnieuw geen jaar zal nodig hebben om te onderzoeken en te vonnissen.

Maar zal zij het doen?

P. VANDENBERGHE

## NOG HET VERGAAN VAN DE „FRANLIS II”

Men schrijft ons nog :

Het is een feit dat de «Pacific» een lading zou gehad hebben van 1.500 ton, waar slechts 1.200 ton toegelaten is om langs zee de haven te bereiken.

Gevolg hiervan en rekening houdende met de stroom van dat ogenblik: moeilijker manoeuvreerbaar en te grote snelheid.

Welke ramp ware het niet geweest, moest ook deze in de haven gezonken zijn?

Schipper Bauwen heeft zes kinderen, waarvan er nog twee geen 21 jaar waren.

Bij het vergaan, heeft hij een zeer moedige houding gehad, wat niet kan gezegd worden van de schipper van de «Pacific», die niet gestopt is, geen anker noch boei heeft uitgegooid, niettegenstaande hij moest gezien hebben dat meer dan 20 mensen aan boord van de «Franlis II» over boord gingen en hun leven riskeerden.

Dat is niet wat een zeeman doet! Het wrak van het schip dient als een totaal verlies beschouwd en zal door de reder of een aannemer kunnen afgebroken.

Tot daar een lezer.

## EN DE ONDERZOEKSRaad?

We hebben nog niet onderzocht of lijnvisserstvaartuigen of coasters ter verantwoording kunnen geroepen worden voor de Onderzoeksraad.

Eén zaak staat vast, dat er hier misschien door onverantwoorde daden, doden zijn gevallen en dat een dringend en ernstig onderzoek door de Onderzoeksraad zou moeten gebeuren.

Tenware dat de Onderzoeksraad alleen zou moeten bestaan, zoals nu reeds het geval is, om futiliteiten te behandelen, zoals een vissersvaartuig welke uitvaart vóór een mailboot en men de kapitein van dat vissersvaartuig tracht te straffen, in plaats van de Commandant!

Verder hopen we in ons volgend nummer aan diezelfde Onderzoeksraad, eens wat meer aandacht te schenken daar het in de jongste jaren een zeer triestig figuur slaat, in al wat het hoeft te beslissen en nog niet gevonnist heeft.

## EEN BEZOEK AAN CUXHAVEN EEN DER GROOTSTE EN MODERNSTE VISSERSHAVENS VAN EUROPA

Cuxhaven is gelegen aan de spits van een landtong tussen de Wezer en de Elbe, heeft 60.000 inwoners en is een gefusioneerde stad welke bestaat uit Duhnen, Döse, Grimmerhörn, Sahlenburg en enkele kleinere gebieden. Benevens dat het met Bremerhaven en Hamburg - Altona het grootste visserskompleks van West-Duitsland is, ligt het nog aan de drukst bevaarbare wereldscheepsvaartweg en is de meest Noordelijke stad van Nederlandsakken. Nagenoeg een derde gedeelte van de bevolking alsook talrijke buitenlanders werken in het visbedrijf dat één der grootste van Europa is.

De vismarkt met zijn talrijke hallen, fabrieken, koelopslagplaatsen en nevenlokalen bedekt een vierde gedeelte van de stad. Driemaal om de week wordt er voor de talrijke toeristen en belangstellenden verzameling geblazen te 6u.30 en kan men voor een bijdrage van 3 D.M. de verkoop in de vismijn (auktionshalle) aanschouwen. De handelaars springen op de kisten met vis en de afslag gaat door net zoals in onze vismijnen. In 1974 beliep de verkoop aan diepgevroren visfilets, gezouten vis, vismeel, traan en leverolie tot een bedrag van 200 miljoen D.M. of 3 miljard Belgische frank.

Na de verkoop begint het zenuwachtig gedoe om alle vissoorten zo gauw mogelijk in de stapelplaatsen te krijgen, te bewerken en te verzenden naar binnen en buitenland ook net zoals te Oostende en Zeebrugge.

We waren in de gelegenheid een bezoek te brengen aan één der bekendste firma's nl. NICHUS & CO waar 160 man in betrekking zijn. De eigenaar ervan de heer Ernst Thorwarth geboren in 1917 stichtte deze firma op 31 mei 1949. Door zijn moeste werken en nieuwe ingestudeerde arbeidsmethoden bracht hij het na enkele jaren tot één der machtigste concerniums van Cuxhaven. Niet alléén verse vis fileren maar ook enorme partijen gezouten en gedroogde vis werden aldus verhandeld en verzonden naar Zaire, Tunesië, Marokko, Zuid-Amerika, DDR, Israël en nog talrijke andere staten. Ook Oostende en Zeebrugge worden regelmatig bevoorrad door zijn firma met doraden en gulfilets. Men is er zeer modern uitgerust om aan de talrijke vragen naar prima waar te voldoen; zes Baaderfiletmachines, drie klipvismachines en een fileteerbrug staan borg om elke dag 10.000 kg verse vis te verwerken. Iedere dag is er een lastwagen die naar Rungis (Parijs) en Boulogne rijdt en twee tot driemaal om de week één naar ons land. Een zestigtal Spaanse, Portugese, Joegoslavische en Roemeense vrouwen fileteren de doraden en hun echtgenoten doen het transport en de verpakking. Benevens deze grote onderneming bezit hij nog «de Duhner Fischhalle» waar dagelijks 700 à 1500 klanten zich gebakken vis, visbroodjes, marinaden en gerookte vis kunnen aanschaffen. Op 31 mei 1974 vierde de heer Thorwarth zijn 25 jarig ambtsjubileum. Sindsdien zijn het zijn zoon Dieter die met de heer Nar-

jes de scepter zwaaien. Ondertussen is echter de grondlegger overgegaan tot het stichten van een nevenfirma «HARRO-THO». Toen we er rondgeleid werden, ontmoetten wij er de heer Harteel en zijn schoonzoon, beiden medeavenoten van de nieuwe onderneming.

Cuxhaven is verder sinds 1816 één door de Duitse Staat erkende en geprezen Noordzeeheilbatstad. Het beschikt over enorme haveninstallaties. Elke dag kan men er naar Engeland, Noorwegen, Denemarken, Hamburg en Helgoland varen. Men vertrekt er aan het landingspunt «Alte Liebe» deze naam werd door de aldaar wonende vissers aan dit vertrekpunt gegeven omdat wanneer zij na behouden reis de zich daar bevindende lichttoren zien opdoemen en zij aldus weten dat alle gevaar geweken is voor hen.

Men treft er ook een Kurhaus aan met aanverwante Casino en baden van Duitsland. Door een speciale zonneringsysteem wordt er bestendig gefilterd en om de 15 minuten zijn er meterhoge golven die een kwartaal de indruk geven zich in zee te bevinden. Ontelbare sauna's en Solariums vervolmaken het geheel tot een mondaine badplaats. Men kan er elke dag gemengd zwemmen en 's woensdags zonder «Textiliën».

Op 8 kilometer in zee van Cuxhaven heeft men het «Waddeneiland «NEUWERK» dat men bij ebbe, te voet, bij huifkar of per auto kan bereiken. Het is 20 km lang en 3 à 5 km breed. De zoute zeevloed die intensieve ultraviolette bestraling in stofvrije lucht veroorzaakt maakt van dit oord een beroemd inademingshalatorium dat wordt aangeprezen voor vermoeide stadsmensen. Ook aldaar kunnen nudisten op 'n afgezonderde plaats aan hun trekken komen.

Het vissersberoep is er het oudste van de omgeving en reikt tot aan het stenen tijdperk. Cuxhaven bezit ong. 120 trawlers en een 30 tal garnaalbootjes. Er wordt op IJsland, Groenland en de Noordzee gevaren. Enkele fabrieksschepen varen op Newfoundland, de Westkust van Afrika en de Oostkust van Zuid-Amerika. De vis wordt er ma gegut te zijn opgeborgen in diepvriesruimen. Ze zijn 3 maand onderweg met een bemanning van 50-tal personen. Toen we licht opstaken bij één der reders, hoorden wij ook van hen, dat deze met dezelfde grote onkosten hebben te kampen net zoals de overige Trawlvissers en net zoals de eigen visserij in ons land. Gedurende het seizoen wordt er door de plaatselijke kotters op tongen, pladijs, tarbot, heilbot, schelvis en kabeljauw gevist. De garnalen welke op nauwelijks 50 meter van het strand gevangen, worden alhier «Granat» geheten; de grootste zijn bestemd voor de konsument en het kleine grut gaat naar de veevoederfabrieken.

In onze volgende bijdrage zullen wij U spreken over onze reis naar Helgoland en naar Hamburg - Altona, ook één der grootste vismijnen van Duitsland.

O.G.

# De visserij en het nieuwe zeerecht

## Konserveringspolitiek

De regulering van het gebruik van de zee m.b.t. de visserij en de scheepvaart is lang bepaald geweest door het principe: «first come first served». De jacht op vissen was geheel vrij, behalve dan dat de optredende staten internationale politieregels opstelden om kwaadwillige interferentie tussen de verschillende soorten gebruik van de zee te voorkomen (scheepvaart die visserij hindert en andersom). De gedachtegang was dat de zee genoeg rijkdommen voor iedereen produceerde en dat gebruik door de één dat van de ander niet uitsloot. Helaas is de zee niet onuitputtelijk. De totale wereldvisvangst is sinds 1945 met sprongen omhoog gegaan. Is verdere exploitatie nog verantwoord? Wat zijn de grenzen van het biologisch milieu?

Dit zijn vragen die door onze groeiende belangstelling over de biologische omgeving steeds vaker de aandacht opeisen.

De F.A.O. heeft voorspeld dat de maximale potentiële vangst op en rond 120 milj. ton per jaar ligt, zonder dat de biologische grenzen worden overschreden (5). Dit zou betekenen dat de vangsten nog met bijna 100% vergroot kunnen worden. Het probleem zit hem echter niet in de totale, maar in de relatieve hoeveelheid vis. De produktiviteit, in samenhang met de exploitatiekosten, verschilt aanzienlijk per gebied. Zo levert de Ierse Zee per jaar 550 kg vis per km<sup>2</sup> op, terwijl het IJslandse plat ongeveer 5000 kg vis per km<sup>2</sup> produceert. De cijfers vallen echter in het niet in verhouding tot de rijke visgronden voor de kust van Peru (37.500 kg per km<sup>2</sup> per jaar). Het gevolg is dat de exploitatie zich concentreert op enkele gebieden.

Een ander heeft als noodzakelijk resultaat gehad, dat de laatste jaren grote aandacht wordt geschonken aan het konserveringsaspect. Voor de visserij is het behoud van de visstand een eerste vereiste geworden en men spreekt dan ook over het feit dat er een ontwikkeling is van «hunting tot herding». Ervan uit gaande dat er maatregelen genomen moeten worden om de visstand in de toekomst op peil te houden, hebben verschillende landen afzonderlijk (zoals IJsland) en gezamenlijk (d.m.v. konferenties en verdragen) getracht oplossingen te vinden.

Het eerste probleem waarop men stuit, is het vaststellen van het optimum. Dit verschilt per species, afhankelijk van voortplantings-, groei- en levensduur. Al deze factoren vereisen een schat aan informatie, die in een groot aantal gevallen nog niet voorradig is. De algemene tendens is echter dat een groot aantal vissoorten met overbevissing bedreigd worden maar dat ze zich snel weer herstellen, zodat de vissers eerder failliet gaan dan de vis.

Beperking van de vangsten kan geschieden door beperking van de methode van vissen, maar ook door het instellen van gesloten seizoenen en gebieden; in de derde plaats door een verbod voor het vangen van bepaalde vissen. Wan-

neer we voor een beperking van de totale vangst gekozen hebben, stuiten we onvermijdelijk op het probleem van de verdeling van het quotum over de verschillende landen.

De hierboven al genoemde Geneefse Conferentie liet zich niet uit over de kwestie van de verdeling. Noodzakelijk was dat primair de betrokken Staten (de in het gebied vissende Staten en de kuststaat) gemeenschappelijk regelingen zouden treffen.

Allerlei regionale samenwerkingsverbanden zijn hierna ontstaan. Van belang voor ons land is vooral de in 1963 gesloten Noord-Oost Atlantische Visserij Konventie (N.O.A.V.C.), met als doel de rationele exploitatie van de visserij in de Noord Oost Atlantische Oceaan te bevorderen.

Er is een Commissie ingesteld, die ieder jaar aanbevelingen doet aan de lidstaten, op grond van wetenschappelijke gegevens, omtrent de te nemen konserveringsmaatregelen.

Voor 1975-1976 zijn dan ook een reeks van maatregelen voor Nederland van kracht geworden, variërend van vangverboden tot quotering.

De algemene tendens bij dit soort, min of meer vrijwillige maatregelen, is «new-comers» uit te sluiten. De gedachtegang is dat traditioneel in het betreffende gebied vissende Staten (meestal de kuststaten) zich vrijwillig beperkingen hebben opgelegd, waarvan anderen niet geacht worden te profiteren. Hierin ligt ook de kwetsbaarheid van dit soort regelingen. Een illustratie hiervan is het feit dat zich in 1974 enige moeilijkheden m.b.t. de kabeljauwquotering voordeden, omdat landen die niet lid waren van de N.O.A.V.C. meer vingen dan was voorzien. Het gevolg was dan ook dat zowel de USSR, Noorwegen als Engeland zich aan de overeenkomst onttrokken.

Een alternatieve verdeling van een eventueel te stellen beperking van de totale vangst, is tot uiting gekomen in een voorstel van de Verenigde Staten. Zij introduceerden de «species-benadering» (6): de vis wordt naar soorten gerangschikt en toegewezen aan staten naar het criterium van waar de vis «thuis» hoort.

In het voorstel worden drie categorieën vis genoemd, te weten de:

1. Anadrome vissen (zoals zalm); gebonden aan de kust- en binnenwateren voor de voortplanting. Op grond van de overweging dat de kuststaat zich enige opoffering moet getroosten om de vis te houden, krijgt deze kuststaat preferentiële rechten op de vis, onafhankelijk van de plaats waar deze soort zich bevindt.
2. De coastal resource (kustvis); een categorie vis die in de buurt van de kust blijft. Omdat altijd meerdere staten bij een bepaalde «kustvis» betrokken zullen zijn, moeten zij gezamenlijk regelingen ontwerpen.
3. De highly migratory species, vissen, zoals tonijn, die nergens «thuis» horen. Het vangen van deze soort moet geregeld worden door «international fishery organizations», waaraan alle staten op voet van gelijkheid kunnen deelnemen. Bovenstaand voorstel zal meer als curiositeit blijven bestaan dan als wezenlijk alternatief, want het heeft niet veel steun gevonden

op de jongste Zeerechtconferentie.

Naast bovenstaande alternatieven (de regionale- en speciesbenadering) is er een sterke stroming, die terug wil naar een zuiver ruimtelijk criterium. Het zeerecht is altijd al voor een groot deel bepaald geweest door het streven naar vergroting van de zone, toebehorend aan de kuststaat. Al gauw kwamen staten op het idee om hun territoriale zee te vergroten; eerst met als enige doel hun verdedigingszone uit te breiden (op 15 juni 1927 kondigde de Sowjet Unie al een uitbreiding tot 12 mijl aan); later op grond van economische overwegingen.

Hugo de Groot introduceerde in 1609 de term: «Mare Liberum» (vrije zee), met op de achtergrond de gedachte dat de zee toch maar door enkelen (waaronder niet in de laatste plaats zijn eigen landgenoten) gebruikt zou worden. De verschillende behandeling tussen «land» (niet vrij) en «zee» (wel vrij voor iedereen) vond zijn oorzaak in de gedachtegang dat internationaal verkeer over zee in beginsel het belang van de mensheid als geheel dient. De emancipatie van de derde wereld is echter in een stroomversnelling gekomen. Arme landen vrezden dat rijke landen, die over het kapitaal en de technologie beschikken, de «vrije zee» zullen leeghalen, voordat zij daartoe zelf in staat zijn.

Dit alles is er de oorzaak van geweest dat er in korte tijd een sterke bereidwilligheid om een «nieuw zeerecht» te ontwikkelen ontstaan is. Op 17 december 1970 nam de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties een resolutie aan (zonder tegenspraak), die vanaf die datum uitgangspunt voor dit «nieuwe zeerecht» zou worden: The Declaration of Principles governing the Sea-bed and the Ocean floor (7). Zoals het opschrift al zegt, handelt de resolutie alleen maar over de zeebedding.

In de tekst wordt gesteld dat de (minerale) rijkdommen van de zeebedding de «common heritage of mankind» zijn en dat de exploratie en exploitatie zodoende ten goede moeten komen aan «mankind as a whole». Over verdeling van de levende rijkdommen (vis, enz.), onafhankelijk van de zeebodem, zegt de tekst niets. Na de aanname van deze resolutie werd de derde Zeerechtconferentie bijeen geroepen, waarin de landen tot taak kregen, nieuwe regelingen m.b.t. het zeerecht te ontwerpen en in verdragen neer te leggen.

Op 10 mei 1975 liep de derde zitting van de Zeerechtconferentie ten einde. De kaarten waren geschud, maar de oplossingen lieten nog op zich wachten. Men heeft 't gebruik van de zee als «common heritage of mankind» (zie VN-resolutie) gekoppeld aan een toekomstig gemeenschappelijk beheer. De zee wordt verdeeld in allerlei kleine stukjes voor de kuststaten (de zgn. «economische zones») en een «internationale zee», onder internationaal toezicht. Het laatste zal bestaan uit een nog op te richten «Internationale Autoriteit», waarvan in de discussieteksten wordt bepaald dat de zetel in Jamaica komt, hoewel een duidelijke taakomschrijving nog ontbreekt.

De Hoge Autoriteit moet ervoor zorg dragen, dat de rijkdommen van de zee eerlijker tussen de ontwikkelde en onderontwikkelde landen worden verdeeld. Het is niet

mogelijk om te wachten tot laatstgenoemde het kapitaal en de technologie bezitten om op gelijke voet te exploiteren.

De definitieve inhoud, die aan begrippen als economische zone en internationale zone gegeven moeten worden, is nog niet geheel uitgekristalliseerd. Globaal bestaan er de volgende standpunten:

De geografisch benadeelde staten. Een groep van 40 staten, hecht aaneengesloten en een sterke pressie vormend, die t.o.v. het kontinentaal plat relatief of in het geheel benadeeld zijn (d.w.z. de staten, die door hun geografische positie geen of slechts een klein gedeelte van de zee onder hun jurisdictie kunnen brengen).

Zij zijn met gemeenschappelijke voorstellen gekomen en de vraag is of zij compensatie kunnen krijgen in de vorm van een recht tot participatie in de exploitatie van de rijkdommen van de zee. Het resultaat is dat zij in bloc hebben gesteld dat zij onmogelijk kunnen instemmen met een economische zone zonder meer. Voor hen heeft de kuststaat de jurisdictie over de economische zone en kunnen «landlocked countries» (staten zonder zeekust) of anders benadeelde landen hier op non-diskriminatoire basis vissen.

De 26 staten, die een kontinentaal plat hebben dat zich buiten de 200 mijl uitstrekt (de zgn. «continental margin»). De kuststaten die aan zo'n brede «margin» grenzen, stellen dat dit alles kontinentaal plat is waarop zij krachtens geldend volkenrecht reeds de eksklusieve rechten tot exploitatie van de niet-levende rijkdommen hebben (het criterium van de Geneefse Konventie in 1958 was: tot een diepte van 200 meter of zover exploitatie mogelijk is). Deze landen stemmen in met een economische zone van 200 mijl, maar willen intussen verder.

Alle andere staten nemen of tussenposities in of komen met eigen voorstellen. Tezamen met verschillende punten, als de al dan niet verplichte geschillenbeslechting en de vrijheid van transit door zeestraten, genoeg stof om nog enkele konferenties te vullen.

Belangrijk is echter het feit dat m.b.t. de economische zone (informeel) overeenstemming is bereikt dat zij niet het karakter zal dragen van territoriale wateren. Aangenomen mag worden dat het regime er globaal als volgt zal gaan uitzien. De kuststaten krijgen een territoriale zee van 12 mijl, onder de volledige nationale soevereiniteit. Daarbuiten een «eksklusieve economische zone» van 200 zeemijlen. Alles wat te maken heeft met exploitatie van natuurlijke rijkdommen (vis, mineralen) komt aan de kuststaat. De navigatie en communicatie blijft vrij voor iedere vlagstaat.

Men stemt dus in met een functionele verdeling van de rechten tussen de kuststaten en alle andere staten in de economische zone en gaat daarbij voor de visserij uit van een optimale exploitatie:

— Op grond van onze biologische kennis wordt een maximaal te vangen quotum gesteld.

— De hoeveelheid vis, binnen dit quotum, dat niet door de kuststaat kan worden gevangen, moet afgestaan worden aan andere staten.

# TERUG NAAR EEN KABELJAUWOORLOG ?

Het was reeds duidelijk bij het vertrek van de IJslandse Eerste-Minister uit Londen, waar hij besprekingen gevoerd had met de Engelse Eerste-Minister Wilson, met de Minister van Buitenlandse Zaken Callaghan en met Minister Peart, die instaat voor de Visserij, dat geen overeenkomst kon bereikt worden. Volgens inlichtingen van Engelse zijde, waren de IJslanders bijzonder stug in hun houding en werd er door hen geen enkel concessie gedaan. Alle tegemoetkomingen kwamen van Engelse zijde, onder meer wat betreft het vrijwillig terugbrengen van de kwota tot 80 duizend Ton, nadat voorheen de onderhandelingen gestrand waren op de Engelse eis voor een kwota van 120 Ton, hetgeen zelf reeds een vermindering betekende van de jaarlijkse gemiddelde Engelse vangst die om en nabij de 160 duizend Ton lag. Ook het Engelse voorstel om een voorlopige overeenkomst voor zeer beperkte duur, zonder wederzijdse schadelijke erkenning, kon geen genade vinden in de ogen van de IJslandse onderhandelaars.

## TERUG FREGATTENBESCHERMING

Binst de duur der onderhandelingen bleven de Engelse fregatten buiten de 200 mijlenzone in afwachting van nieuwe orders. Anderzijds had IJsland het op zich genomen geen sleeprossen meer door te varen, maar behield zich toch het recht voor de vissende Engelse treilers te verplichten hun netten binnen te halen. Er was dus een soort eigenaardige overeenkomst dat men wel mocht vissen, zo geen IJslandse kanonneerboot in zicht was, maar dat men de netten moest inhalen wanneer deze ter plaatse verscheen. Gezien de relatieve beperktheid in aantal van de IJslandse patrouillevaartuigen en de zeer uitgestrekte zone die deze te bewaken hadden, konden de Engelse treilers toch iets medepikken. Nochtans kreeg men toch een paar incidenten waar een paar treilers niet rap genoeg de orders uitvoerden, gegeven door de kanonneerboten. Anderzijds begon het de Engelse vissers toch zo langzamerhand de keel uit te hangen, voortdurend lastig gevallen te worden, zodat men geen renderende visserij kon uitvoeren. Dit ongenoegen werd dan ook aan de Engelse Regering overgemaakt, die nochtans de gevolgde houding bevestigde en de vissers aanmaande tot geduld omdat de IJslandse Regering eerst haar antwoord diende te geven op het Engels voorstel.

## IJSLAND VERWERPT HET ENGELS VOORSTEL

Begin februari liet IJsland weten dat ze de Engelse voorstellen niet konden aanvaarden, nochtans was dit land bereid verder te onderhandelen over het tot standkomen van een kortlopende overeenkomst. Volgens de Engelse minister Paert waren besprekingen echter niet meer mogelijk wanneer de Engelse treilers blijvend gepest werden. Het zijn nog altijd internatio-

nale wateren en onze vissers hebben een recht op onbelemmerd vissen. Tevens drukte hij de hoop uit, dat IJsland niet tot het doorvaren van sleeprossen zou overgaan. Tot de eigen vissers kabellede de minister dat ze nog een paar dagen geduld zouden opbrengen omdat IJsland op 6 februari zijn definitief standpunt diende bekend te maken. Indien U gemaand wordt de netten in te halen, dan moet U gehoorzamen. Na 6 februari verzoeken we U normaal door te gaan met vissen en indien de IJslandse kanonneerboten de sleeprossen doorvaren, zullen we U onmiddellijk bescherming verlenen door onze gewapende fregatten. Het was duidelijk dat men tot de vorige situatie zou terugkeren. Dit is ondertussen gebeurd waar IJsland zegt dat de gewapende fregatten de 200 mijlenzone terug binnendrongen, maar waar de Engelsen er op wezen dat de kanonneerboten terug tot de aktie overgingen. Eén er ander heeft geleid tot het verbreken door IJsland van alle onderhandelingen. Van een verbreken der diplomatieke betrekkingen werd echter nog niet gesproken. We zitten dus terug in de kabeljauwoorlog en mogen ons zeker aan de onvermijdelijke incidenten verwachten.

## NATO BEMIDDELT IN HET KABELJAUWGESCHIL

Te Brussel heeft de Nato-Raad een speciale zitting gewijd aan de verslechtering van de IJslands-Engelse betrekkingen als gevolg van het afspringen van de bilaterale onderhandelingen. Het was te voorzien dat de NATO geen wel omlijnde stelling ging nemen en het slotkommunikée drukt dit dan ook uit. Men verzoekt beide landen de onderhandelingen en het overleg verder te zetten en drukt de ernstige bezorgdheid uit over het geschil. Het was niet de Sekretaris-Generaal, de heer Luns die de zitting had bijengeroepen, gezien zijn afwezigheid, maar de plaatsvervangende Sekretaris-Generaal, de Italiaanse Laola Cedronio. De bezorgdheid van de Nato is vooral geïnspireerd door het feit dat IJsland een zeer belangrijk lid is, kwestie van de uitzonderlijke ligging van dit land ten overstaan van de Russische noordelijke uitgangspoor op de Atlantische Oceaan. Het is een enige observatiepost en de Nato en de Verenigde Staten zelf hebben er een belangrijke basis.

## ENGELSE HULP AAN GEHANDIKAPTE IJSLANDVISSERIJ

De Engelse visserij te Grimsby vergaderd, drukte haar voldoening uit over de 8 miljoen B.Fr. die de eigen regering ondertussen goedkeurde voor tussenkomst in de opgelopen schaden en verliezen door de treilers en bemanning als gevolg van de aktie van de IJslandse kanonneerboten. Deze regerings-hulp was zeker noodzakelijk om de ontgoocheling weg te werken waarvan de IJslandvisserij blijk had gegeven toen de gewapende fregatten uit de 200 mijlenzone terug getrokken werden.

# BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

## 4/63 (T) Lombardsijde. — Zeewaarse schietoefeningen. Zie B.a.Z. 1/51-1976

Gedurende de periode van 16 tot en met 27 februari 1976, zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote sector, als volgt :

- week van 16 tot 20 februari 1976 : op woensdag 18, donderdag 19 en vrijdag 20 februari 1976 ;
- week van 23 tot 27 februari 1976 : op woensdag 25, donderdag 26 en vrijdag 27 februari 1976.

Deze oefeningen worden gehouden van 0800 GMT (0900, plaatselijke tijd) tot zonsondergang, zonder onderbreking.

De schikkingen van B.a.Z. 1/52-1976 zijn van kracht.

(Med. A.A. Sch. Lombardsijde 30-1-76 — H. 59330)

## NEDERLAND

## 4/64 (T) Oostgat. — Lichtenlijn Sardijngeul. Lage licht verdwenen

Positie : ± 51°26'.5N — 3°34'.2E

Het lage licht (Or 5 sec) van de lichtenlijn (117°) Sardijngeul is verdwenen.

(Zie Belg. krtn. „Vlaamse Banken”, „Monding der Westerschelde” en „Schelde”)

(Ned. B.a.Z. 455 (T) — H.59327)

## ERRATUM

In B.a.Z. 1/3-1976, blz. 39, 2 laatste alinea's, lees :

0233 - 0633 - 1033 - 1433 - 1833 - 2233

in plaats van

0103, 0803, 1303, 1603 en 2103 GMT.

## STAAT VAN VERANDERINGEN IN DE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN — JANUARI 1976

### Veranderingen van eigendom :

Z.462 «ZEEPAREL» — eigendom : Pauwaert Constant, de Vriëstraat 25, 8390 Knokke - Heist. Zeebrief : 9.1.1976.

### Opdrijven P.K. :

Z.548 «FLAMINGO» — eigendom : LUICKX Henri,, Adm. Keyesplaats 10, 8380 Zeebrugge - Brugge 5.  
150 P.K. i.p.v. 125 — Zeebrief : 12.1.1976.

### Vermindering B.T.

Z.400 «BRANDING» — eigendom : Luickx Henri Adm. Keyesplaats 10, 8380 Zeebrugge - Brugge 5.  
49,42 BT. i.p.v. 52,57 — Zeebrief : 22.1.1976.

### Geschript

O.124 «DE HEILIGE FAMILIE» — eigendom : Guzon Fernandez Juan, Rue du Fort 51, 1070 Brussel. — Geschript : 31.1.1976.

### Adresveranderingen

N.788 «MOED EN VERTROUWEN» — eigendom : Calcoen André, Hoogstraat 21, 8450 Nieuwpoort.

N.349 «Blauwe Distel» — eigendom : Calcoen Marcel, Kasteelstraat 57, 8470 De Panne.

N.590 «HORIZON» — eigendom : Desaever Gilbert, W. Deroolaan 78, 8450 Nieuwpoort.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

## HODI

Een aanvoer die nog maar eens erg klein was al kregen we toch wel iets meer vis dan verleden week. Iets meer dan 5.000 bennen waarvan bijna 2.000 bennen IJslandvis. De O.318 zorgde immers voor een vangst van 1350 bennen, iets wat we de laatste maanden ontwend waren. Ook de O.236 bracht, rekening houdend met de omstandigheden, nog een flinke vangst op de markt en loste 620 manden. Evenals verleden week bestond ook nu de IJslandse aanvoer hoofdzakelijk uit rode zeebaars. Soort waarvoor geen te beste prijs betaald werd waardoor de resultaten ook wel iets lager uitvielen dan verwacht. Voor de O.236 was er dan andere pech mee gemeoid aangezien het schip wegens de tegenwind enkele uren later dan verwacht op de markt kwam hetgeen oorzaak was dat de vangst niet tijdig gelost raakte. Een tweede verkoopbeurt gaat bijna steeds gepaard met lagere prijzen. Meer vis van het kanaal dan de voorgaande weken, iets wat overigens verwacht werd. Dit gaf aanleiding tot minder hoge rogprijzen terwijl ook rode knorhaan niet meer zo duur was. Dinsdag viel die soort trouwens een flink stuk in prijs terug en werd in plaats van 39 nog maar 26 fr het kg betaald voor grote sortering. Voor grote rog viel de prijs terug van ruim 60 fr verleden week naar 36 fr.

Vlaswijting kreeg doorgaans tussen 30 en 35 fr met toch dinsdag en woensdag lagere prijzen dan maandag. Maandag blijft dus nog altijd de verkoopdag met de beste prijzen, wat meebrengt dat de meeste reders hun schip die dag laten verkopen. Marktspreiding heeft hen tot nu toe nog niet veel baat gebracht. Het aantal westschepen was minder groot dan de voorgaande weken. Steeds meer middenslagschepen beginnen weer aan de Kanaalvisserij zodat een regelmatige aanvoer van rog en andere Kanaalsoorten mag verwacht worden.

Dat brengt dan mee dat er minder wijting en gul aangevoerd wordt. Ook de aanvoer van kabeljauw was nogal schaars wat niet belette dat de prijs niet erg belovend was. Meestal werd er minder dan 40 fr. het kg betaald voor shelfcod terwijl de gulsoorten tussen 30 en 35 fr noteerden. Kleine gul, veelal bestemd voor de uitvoer, kreeg rond de 22 fr.

Wijting was minder duur verleden week, grote sortering kreeg rond de 20 fr, kleine sortering rond

de 28 fr, tarbot en tong kregen nog steeds hoge prijzen. De zeer schaars in de afslag gebrachte grote tarbot kreeg tot 203 fr, de tongen varieerden tussen 150 en 208 fr.

## WEER HARING

Er is tijdens de voorbije week toch nog eens haring aangevoerd. De aanhouder wint, zullen de reders van de N.708 en de N.709 ge-

dacht hebben. Vrijdag brachten ze ruim 150 bennen haring op de markt. De prijs was erbarmelijk als we zien wat er al wekenlang voor ingevoerde haring betaald werd en wordt. Waar de markt ingezet werd aan 21 fr viel die in elkaar om te eindigen aan 10,20 fr. Haring uit het buitenland werd verkocht aan 28 en zelfs 32 fr het kg. Ook maandag nog nadat die vangst verkocht was. Maandagnamiddag werd trouwens weer maar 14 fr gegeven voor de eigen haring en tot 10 fr meer voor de ingevoerde. De kwaliteit van de geloste haring was zeker niet minderwaardig aan die ingevoerde, integendeel het heet dat veel handelaars in het binnenland klachten krijgen van hun klanten omdat die Noorse ha-

## STRAALBUIZEN

## AVIA

ALLE BUNKERMATERIAAL :  
GASOIL, MARINE FUELS, OLIEN en  
VETTEN

### ROSSEEL N.V.

L. Coiseaukaai, 21  
BRUGGE - HAVEN  
Tel. (050) 33 99 14 (5 lijnen)  
Telex 19332

Vertegenwoordiger voor de Kuststreek :

**Herman FAICT**  
Steenovenstraat 28, BREDENE  
Tel. (059) 70 56 76

(7777V)

## VORDAP

SCHEEPSSCHROEVEN

## VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

Vert. voor België  
J. Theunissen  
Terneuzen Holland  
☎ 00-31-1150-4117

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

(5723V)

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

ring te droog is. Alleszins spijtig voor onze reders die zeker door de handel niet aangemoedigd worden om verder te doen.

## WEINIG GARNAAL

Ware het niet dat de Z.400 in zijn eentje voor 1.147 kg garnaal zorgde tijdens de voorbije week te Oostende, het zou helemaal armoe troef geweest zijn. We kregen inderdaad maar 2.110 kg in het geheel op de Oostendse markt zodat die Zeebruggenaar meer aanvoerde dan de andere Oostendse schepen samen. De prijs voor garnaal is niet erg schitterend geweest al werden er zaterdag dan wel nog eens hoge prijzen genoteerd toen de 306 kg prijzen haalden tussen 83 en 113 fr. Gemiddeld kreeg garnaal tijdens de afgelopen week 71 fr het kg. De totale opbrengst beliep 151.010 fr.

## ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

Men verzoekt ons het overlijden te melden van

DE HEER

### Victor BAUWEN

Schipper ter zeevisserij  
Echtgenoot van Mevrouw  
Margareta BOEDT

Geboren te Oostende op 6 augustus 1914 en er bij ongeval omgekomen op zee aar boord van de « Franlis II » op 8 februari 1976.

De plechtige Eucharistieviering heeft plaats op zaterdag 14 februari 1976 om 9u.30 in de parochiekerk St. Jan-Baptist, gevolgd door de bijzetting in de familiegrond op de stedelijke begraafplaats « Stuiverstraat ».

Bijeenkomst aan de kerk om 9.20 uur.

Dit bericht geldt als kennisgeving.

8400 OOSTENDE  
Gerststraat, 127,

(2447N-7788V)

Datum Vangsten Kgr. Fr. Min. Maks. Gem.

**VISAANVOER TE OOSTENDE**

6-2	2	8.650	115.216		
9-2	18	21.350	5.672.412		
10-2	7	85.270	2.274.933		
11-2	4	17.250	1.020.233		
	31	322.520	9.082.794		

**GARNAALANVOER TE OOSTENDE**

4-2	9	775	57.348	58.—	97.—
5-2	6	620	34.464	42.—	69.—
7-2	5	306	29.328	83.—	113.—
9-2	3	139	9.860	56.—	66.—
10-2	1	270	20.010	71.—	79.—
	24	2.110	151.010		71.—

**GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT**

9-2	1	56	4.936	86.—	90.—
-----	---	----	-------	------	------

**VISAANVOER TE NIEUWPOORT**

6-2	1	6.251	448.475		
9-2	3	8.841	237.617		
11-2	6	14.834	638.518		

**VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN**

**VERWACHTINGEN**

**VRIJDAG 13 FEBRUARI 1976**

KANAAL : N.579 (70 vis - 2.000 tong) ; O.127 (60 vis - 2.400 tong).  
NOORD : O.94.

**MAANDAG 16 FEBRUARI 1976**

IJSLAND : O.317, O.316.  
KANAAL : Z.502, O.186, Z.34,  
O.114, O.128, O.239, O.285, O.275.  
WEST : N.40.  
NOORDZEE : Z.209/Z.509.

**DINSDAG 17 FEBRUARI 1976**

IJSLAND O.81.  
KANAAL : O.243, O.83.  
WEST : N.752, O.309, N.736.

**WOENSDAG 18 FEBRUARI 1976**

WEST : Z.62, O.217.

**OPNIEUW**

**DEENSE TREILERS  
TE OOSTENDE**

Na geruime tijd te zijn weg gebleven verschenen donderdagmorgen eerder onverwacht weer twee Deense treilers aan de Oostendse afslag. De E.137 loste 800 manden kabeljauw en gul en besomde 796.530 fr. De RI.288, die slechts 400 manden in de ruimen had, liet een opbrengst van 496.620 fr. optekenen. De gemiddelde prijs schommelde rond de 22 fr. het kg.

**OOSTENDE**

**MAANDAG 9 FEBRUARI 1976**

IJSLAND				
O.318	18	1.350	--	1.521.280
KANAAL				
O.232	15	220	--	282.491
O.134	15	160	--	275.194
O.229	16	200	100	246.980
O.141	16	160	300	285.756
O.118	15	190	--	264.090
O.35	15	150	--	203.065
O.135	16	140	200	314.120
O.123	16	170	300	355.887
WEST				
O.66	11	140	--	317.681
N.591	4	120	--	136.552
O.217	5	260	--	240.600
O.26	5	200	--	229.900
N.3	5	250	--	271.940
N.719	12	250	--	303.900
O.306	10	155	400	246.414

KUST				
N.708 - 709	1	--	4.300	64.602

**VRIJDAG 7 FEBRUARI 1976**

KUST				
N.708 - 709	1	8	8.250	115.216

**DINSDAG 10 FEBRUARI 1976**

KANAAL				
O.274	16	170	265	359.007
Z.597	16	185	255	310.151
WEST				
O.282	7	210	--	256.870
N.720	6	140	--	115.740
N.45	7	175	--	151.170
O.279	10	195	--	238.440
IJSLAND				
O.236	17	620	--	771.480

**WOENSDAG 11 FEBRUARI 1976**

KANAAL				
O.180	17	140	2.900	514.871
O.303	15	60	2.350	464.252
KUST				
N.708 - 709	2	28	600	41.110

**ZEEBRUGGE**

**DONDERDAG 5 FEBRUARI 1976**

Z.418	11	2.000	140	652.541
Z.584	11	1.000	50	421.140
Z.348	11	300	50	135.740
Z.574	12	400	170	361.320
Z.573	10	100	150	182.935
Z.331	8	400	50	279.330
Z.511 - 550	2	--	30	101.570
Z.554 - 538	2	--	40	43.650
				2.174.156

**VRIJDAG 6 FEBRUARI 1976**

Z.525	8	500	20	164.962
Z.444	12	1.000	40	468.254
Z.570	2	150	20	59.330
Z.547	6	300	30	128.259
Z.408	8	400	70	178.530
Z.424	12	500	170	437.840
Z.295	10	300	110	190.093
Z.435	8	500	40	148.900
Z.580	3	600	40	185.060
Z.568	6	450	50	208.070
Z.519	8	500	90	245.879
Z.516	6	200	30	122.703
				2.537.880

**MAANDAG 9 FEBRUARI 1976**

Z.563	6	150	60	153.600
O.313	6	100	230	261.670
Z.596	10	1.000	120	383.170
Z.497	11	800	90	351.250
Z.429	7	300	200	326.620
Z.512	8	600	90	275.780
Z.471 - 472	2	--	60	97.950
Z.201 - 560	2	--	40	54.760
Z.511 - 550	2	--	50	63.060
Z.403 - 558	2	--	40	51.520
				2.019.380

**DINSDAG 10 FEBRUARI 1976**

Z.175	8	250	150	207.590
Z.196	8	1.000	150	403.990
Z.546	8	1.000	100	362.880
Z.12	8	500	80	263.840
Z.505	7	600	40	197.570
Z.162	17	4.300	240	1.329.184
Z.321	6	1.100	40	330.920
Z.510	8	900	80	401.240
Z.589	12	1.600	150	394.088
Z.262	10	800	120	330.690
Z.578	7	200	30	205.080
Z.518	8	1.000	120	335.333
Z.468 - 601	2	--	60	79.640
Z.554 - 538	2	--	100	106.192
				4.948.237

**WOENSDAG 11 FEBRUARI 1976**

B.5	16	3.000	250	829.761
Z.570	6	400	40	144.210
Z.592	11	900	100	357.945
Z.424	5	300	50	149.580
Z.574	5	400	90	234.890
Z.526	16	3.000	250	942.590
Z.176	14	2.200	220	629.197
Z.324	14	1.500	120	549.201
Z.189	15	1.200	90	467.798
				4.305.172

**STEUN AAN DE  
NEDERLANDSE  
SCHEEPSBOUW**

Gezien het groot gebrek aan bestellingen inzake scheepsbouw, wordt niet alleen onderhandeld om door de regering aldaar financiële steun te verlenen bij de bouw, maar zoals in de visserij, is ook hier een overcapaciteit aan werven.

Daarom zal een commissie «Moeilijke Jaren Scheepsbouw» worden ingesteld, die tot taak heeft de herstructurering van de Scheepsbouw te plannen.

Binnenkort zullen werkgevers en werknemers met regeringspartners opnieuw samenkomen.

In België was een financiële tussenkomst alleen daar voor grote werven en schepen van meer dan 100 Br. Ton.

**NIEUWPOORT**

**VRIJSAG-6 FEBRUARI 1976**

N.41 448.475

Dit vaartuig loste 6.200 kg vis of 125 bennen waarbij 2.200 kg tongen. Weinig stuks rare vis. Enkele hopen kabeljauw kregen 2.400 fr, wijl de gulsoorten van 2.000 tot 1.300 fr kregen. Zandschullen rond de 800 fr de benne. Tongschare kreeg voor de grootste sortering 50 fr, de middenslag 40 en voor de kleine werd 22 fr gegeven. Grote wijting 1.320, kleine 1.020 fr. De prijzen voor de tongen waren 160 fr voor de 1ste (grootste) soort, de 2de en 3de 190 à 196, de 4de 159, de 5de 150 en de kleine werden verkocht aan 140 fr. Platvis, zeehonden en speerhaaien waren er slechts in kleine hoeveelheden. Een schoon reisje voor dit vaartuig.

**MAANDAG 9 FEBRUARI 1976**

I.738 99.606 N.345 72.246  
N.761 65.765

Drie vangsten van de West, samen 8.850 kg, waarbij slechts 150 tongen. Weinig tarbot of andere fijne vis. De hoofdbrok was wijting en gullen, maar dan ook gullen van de kleinste soort. Een vaartuig had een 10-tal bennen rogsoorten en de rest was zandschullen en pladijs. De enkele grote stuks tarbot kregen even boven de 200 fr. Grieten 100 fr. De tongen van 153 voor de lappen tot 180 en 190 voor 2de, 3de en 4de soort, de 5de 172 en voor kleine werd geroepen op 159 fr de kg. Buiten voornoemde soorten kregen alle andere vissoorten maar middelmaat prijzen! Zo werd voor de kabeljauw 2.450 fr gegeven, de gullen van 2.400 tot 1.200 fr de benne. Grote wijting 1.200, de kleine rond de 800 fr. Rogsoorten : moerroggen 1.800 fr, grote scherpstaarten 1600, kleine 1500 fr de benne. Zandschullen grote 1200, kleine 1100. Platvis grote 1.000 fr, drielingen 1400 à 1700 en 1000 à 1300 fr voor de visjes. Dit voor de maandagmarkt.

**WOENSDAG 11 FEBRUARI 1976**

N.47 44.060 N.765 123.524  
N.590 43.970 N.723 105.092  
N.705 318.643 N.700 3.229

Er werd 14.850 kg vis gelost, met inbegrip van 2.400 kg tongen. De fijne vis of «rare» vis kreeg middelmaat prijzen. De tongen van 150 fr voor de lappen, de 2de en 3de 190, de 4de 166, de 5de 147 en de kleine van 127 à 140 fr. Alle andere vissoorten werden «goedkoop» verkocht. De gullen van 2.000 à 1.200 fr de benne. Groot platvis (kuitziek) moest opgevangen worden. Drielingen van 1.050 tot 1.450 fr de benne. Visjes van 1.430 tot 800 fr. Grote wijting 1.200 à 1.300, kleine 800 à 900 fr. De rogsoorten kregen slechts (buiten enkele bennen 1800 fr) voor de moerroggen 1.380, tilten 1.140, scherpstaarten 1.000 à 1.200 fr. Een partij speerhaai kreeg 910 à 1.020 fr de benne. Dus prijzen voor de gewone vissoorten, die werkelijk te laag staan om een renderend cijfer te boeken, in acht genomen de dure uitbatingkosten van de schepen!

**JANUARI 1976**

Anvoer :  
Vis 117.273 kg 4.171.656 fr  
Garnaal 3.022 kg 224.376 fr  
Haring 527 kg 8.169 fr  
TOTAAL 120.822 kg 4.404.201 fr

	9-2-1976	10-2-1976
Scheivis		
Groot	29.60-31.60	25.40-33.20
Middel	24.—26.—	20.—30.—
Klein	13.40-22.—	16.—28.—
Kabeljauw	29.—	18.—33.40
Gul	28.—30.—	19.40-26.—
Wijting	12.40-23.—	15.—21.40
Schaat	45.—52.—	20.—32.—
Zeebaars	19.40-21.80	20.60-24.—
Leng	32.—43.80	30.—48.—
Schartong	11.—38.—	10.—36.—
Heilbot	68.—130.0	
Koolvis	25.40-28.40	18.—32.40
Hondstong	32.—	22.40-30.—
Zeevolf	36.—	
Staart		

## Tong- en pladijsprijzen

### TONG

#### Oostende

Soorten	9-2-1976	10-2-1976	11-2-1976
Lappen	157 -164	153 -155	153 -155
Grote	191 -193	189 -194	193 -198
3/4	197 -208	187 -195	189 -197
Blek voor-kleine	170 -188	180 -197	149 -166
kleine	172 —		138 -149
slips	150 —		124 -138

#### Zeebrugge

Soorten	9-2-1976	10-2-1976	11-2-1976
grote	170 -172	166 —	152 -160
blok	203 -212	194 —	191 -204
fruit	208 -217	194 —	188 -203
schone kleine	179 -188	159 —	154 -150
kleine	152 -159	156 —	140 -136
tout petit	146 -148	150 —	132 -129
slips	134 -138	134 —	119 —

#### Nieuwpoort

Soorten	9-2-1976	10-2-1976	11-2-1976
Tong I	153 —		150 —
Tong II	182 —		192 —
Tong III	190 —		190 —
Tong IV	183 —		164 -170
Tong V	172 —		143 -162
Kleine	158 —		127 -130

### PLADIJS

#### Oostende

Soorten	9-2-1976	10-2-1976	11-2-1976
Grote	24.—25.60	20.—	25.—
grote iek	19.—22.—	18.—	18.—
kleine iek	18.20-21.—	21.80-27.40	17.80-20.—
derde slag	19.—24.—	25.40—	19.—21.—
platjes	13.—18.20	14.80-17.—	14.80—

#### Zeebrugge

Soorten	9-2-1976	10-2-1976	11-2-1976
I	17.—19.—	17.—18.—	17.20—
II	24.—26.—	17.—21.—	23.—
III	30.—35.—	25.—31.—	34.—
V	19.—21.—	17.—18.—	18.—19.—
IV			

#### Nieuwpoort

Soorten	9-2-1976	10-2-1976	11-2-1976
Moeien			
grote pladijs	17.—	21.—	17.—
drielingen	42.—	30.—	22.—28.—
platjes	17.—	20.—26.—	17.—27.—

## Zij hadden pech...

Tijdens de visserij, moest de N.15 van Roger Calcoen tengevolge de storm gaan schuilen te Milford Terug uitgevaren moest men de andere dag terug gaan schuilen in de Baai van Portqueen van 22 tot 30 januari.

Tijdens de daaropvolgende visserij werd een harde ruk op de lier vastgesteld en moest men om verdere schade te vermijden koers zetten naar Oostende.

Van de O.260 toebehorend aan Pierre Devriendt, sloeg het garnaalnet vast waardoor de scharnierblok van de bakboord bok gebroken werd en men koers moest zetten naar Oostende.

De Z.421 van Mw. Vandierendonck moest tijdens de visserij de haven van Boulogne aandoen om de gebroken oliepompe te herstellen.

De Z.484 van de rederij Fox sloeg ter visserij vast, waardoor de stuurboordboel volledig afknakte en men verplicht was de haven van Zeebrugge aan te doen.

De Z.519 van de rederij „White Horse” moest terug de haven van Zeebrugge aandoen met luchtverlies aan de turbo nadat men de vorige reis ook is moeten terugkeren om op de slipway te Oostende vast te stellen dat een stuk touwwerk rond de schroefas verweekeld zat.

En een derde reis aanvangend, moest men na twee dagen terug Zeebrugge aan doen met de radiator die in de brug stuk gesprongen was.

De Z.588 van de rederij „De Pax” deed tijdens zijn laatste visserij de havens van Scheveningen en Great Yarmouth aan door dat de bakboordboel was vastgeslagen. Scheveningen was voorheen aangedaan om nieuwe cylinderdeksels aan te brengen, die gesprongen waren ten gevolge oververhitting.

## IN OVERTREDING GENOMEN VOOR ONREINE VISBAKKEN

In IJmuiden werd een vishandel in overtreding genomen wegens het aanwenden van vuile visbakken. Het Openbaar Ministerie wees er in dit verband op dat de keuringsdienst die het Proces-verbaal opgesteld had, over het algemeen zeer breed oordeelt, maar dat in het desbetreffende geval het wel de spuigaten uitliep. De gebruikte visbakken waren volgens de officier van justitie, van vuil tot zeer vuil, ze roken naar ammonia en er plakten nog oude resten in van vis. Volgens de in overtreding genomen handel, waren de bakken inderdaad vuil, maar dat kwam omdat de chloorbak sinds enkele dagen niet meer funktioneerde. De rechter nam dit echter niet omdat er andere middelen zijn om bakken te reinigen, al was het met een schuurmiddel en de korte borstel. Een ogenblik meende men zelfs dat een chloorbak niet mocht aangewend worden, maar de keuringsdienst schijnt daar geen bezwaar tegen te hebben.

Indien het juist is dat de bakken vuil waren, kunnen wij niet anders dan het optreden van de keuringsdienst beamen. We menen zelfs dat het wellicht passend zou zijn dat ook bij ons eens van tijd tot tijd, met betrekking tot de hygiëne van de visbakken en recipiënten, de ronde gedaan wordt van de pakhuizen. Over het algemeen mogen we zeggen dat de, door de concessionaris ter beschikking gestelde recipiënten in de Oostendse vismijn, goed gereinigd zijn. Wat daarna echter met deze bakken en bennen gebeurt of wat met de eigen bakken gebeurt, is niet altijd controleerbaar. In ieder geval is een streng toezicht in dit geval zeker wel aanbevelenswaard.

**REDERS**

**LEEST UW**

**VAKBLAD**

## IN DE VRIJE VISSERISCHOLE TE HEIST

De traditionele plechtige uitreiking van diploma's en brevetten aan leerlingen van de Vrije Visserijschool van Knokke-Heist, heeft plaats op maandag 1 maart te 17 u.

op het oud-stadhuis van Heist.

Na de academische zitting is er een korte receptie. Het einde van de plechtigheid wordt voorzien tegen 18u.30.

Men verzoekt ons het overlijden te melden van

**MEVROUW**

**Jeannette HAERINCK**

Weduwe van de Heer Emiel SAVELS

Lid van de Raad van Beheer van de N.V. Noordvisserij en mede-eigenares van de rederij Claeys-Savels

Geboren te Heist op 9 mei 1896 en overleden te Zeebrugge op 10 februari 1976.

De lijkdienst grijpt plaats op zaterdag 14 februari 1976 te 10 u. in de parochiekerk van Sint Antonius-Abt.

Vergadering aan de kerk te 9.45 u.

(787V)

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	9-2-1976	9-2-1976	10-2-1976	10-2-1976	11-2-1976	11-2-1976	9-2-1976	11-2-1976
Tarbot: groot (123)	184 -198	200 -227	188 -203	203 -228		220 -225	200 —,—	180 —,—
middel (123)	144 -160	120 -130	150 —,—	125 -135		120 -125	135 —,—	125 —,—
klein (123)	110 -128	104 -108	118 —,—	98 -107		100 -102	105 —,—	100 —,—
Griet: groot (123)		97, -100	85, -87,40	93, -100		85, —,—	100 —,—	80, —,—
middel (123)		74, -76, —		70, -73, —		72, —,—		
klein (123)		60, -64, —		58, -62, —		60, —,—		
Schelvis: groot	44, —,—							
middel	32, -36, —							
klein	19, —,—							
Heek: groot	82, -92, —		78, -90, —					
middel	64, -76, —		53,80-56, —					
klein			22, -42, —					
Lom								
Leng	32, -34, —		28, —,—					
Rog (I)	26, -33,40	46, —,—	18, -35,60	38, —,—	24, -30, —	25, -38, —	36, —,—	26, -38, —
Keilrog (123)	36, -46,20		30, -44, —					
Rog (23)								
Tilten (23)		34, -37, —		29, —,—		29, —,—	32, —,—	22, —,—
Scherpstaart (23)		45, —,—		41, —,—		35, —,—	32, —,—	24, -20, —
Halve mans (23)		26, —,—		20, -21, —		16, -20, —	30, —,—	18, —,—
Teelt (2)		25, —,—		19, -22, —		13, -18, —		
Katrog (2)		12, —,—		7, -9, —		4,80-9, —		
Kabeljauw	34, -37, —	36, -40, —	28, -35, —	35, -45, —		35, —,—	50, —,—	50, —,—
Gul (groot)	21,80-36, —	38, -40, —	14, -33,80	35, -40, —	18,60-28, —	22, -33, —	22, -48, —	26, -38, —
Gul (middel)		30, -32, —		33, —,—		28, —,—		
Gul (klein)		24, -26, —		23, —,—		17, -27, —		
Hozemondhamme	92,60-130,4		91, -120		72, -119,6			
Wijting: groot	14, -24, —		14, -23,80		19, -34, —		24, —,—	24, —,—
klein		21, -24, —				20, —,—	16, —,—	18, —,—
Schar	13, -22, —	22, -25, —	16, -27,40		25, —,—	20, —,—	22, -24, —	24, -26, —
Steenschof	30, -81,20	75, -78, —	28, -86, —	76, —,—	24, -69,40	47, -48, —		
Zeehaal	21, -28,40	24, —,—	21, -24,40	22, —,—	9,80 —,—		26, —,—	20, -18, —
Hondshaal	7,80-16, —		6, -13,40		7, —,—			
Doornhaal								
Pieterman								
Makreel	11,60-14, —							
Horsmakreel								
Zeekeeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal			6, -12, —		10, —,—			
Schartong								
Volle haring								
Ijle haring	13, -15,80							
Haringshaal								
Steenholk	7, -11, —		9,80-11, —		7,80-8,40			
Helibot								
Koolvis								
Steur								
Zeeewolf								
Pollak	31, -36, —		25,40-34, —					
Zonnevis	100 -107,8							
Koningsvis	92, -110,6		110 -119					
Vlaswijting								
Zeeduivel						61, -101		
Schotse schof						45, —,—		
Zeehond						4,80 —,—	22, —,—	18, —,—
Bot								
Rode Poon (roobaard)	12, -30, —		7,40-28, —					
Grauwe Poon (knorh.)	9,60-14, —							
Rode Knorhaan	16, -41,40		5,60-27,20					
Posten								
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD"

# HET NUTTIG WERK VAN HET HOSPITAALKERKSCHIP „DE HOOP”

Waar wij in België aangewezen zijn op de sporadische hulp van de Zeemacht, die in het laatste jaar omtrent haar tussenkomsten op zee niets meer laat horen, krijgt de Hollandse visserij in alle opzichten een hulp op zee welke van het grootste belang is.

Deze hulp is bestendig en vooral medisch en technisch van groot belang.

In volle zee kan men tevens beroep doen op dit schip voor reparaties aan motoren, visgerei, scheepsluizen, reparaties van de nautische apparatuur zoals radar, ecoloden, kompassen, marifoons, zend- en ontvangapparaten, waar uit de zeeverslagen van onze schippers regelmatig blijkt dat ze hun visserij moeten verlaten om in de ene of andere vreemde haven binnen te lopen voor herstellingen.

Het tijdsverlies, de kosten van brandstof in de huidige omstandigheden lopen hierdoor enorm op.

Moest de Z.519 «White Horse», vorige maand bvb. in drie dagen tijd niet driemaal de thuishaven aandoen voor kleine defecten?

De Z.588 moest eerst Great Yarmouth, dan Scheveningen en tenslotte nog eens Great Yarmouth aandoen.

Van het wachtschip «Zinnia», het heeft toch de naam van vissersrijwachtschip, is weinig of niets te bespeuren. Het zou ten andere wel eens interessant zijn te weten, welke rol en nut dit schip als vissersrijwachtschip heeft.

De werking van het Hollands hospitaalkerkschip «De Hoop» strekt zich nog verder uit buiten technische en medische hulp en wel:

1. pastoraal;
2. meteo-diensten aan KNMI De Bilt;
3. Uitzending van weerberichten over de vloot;
4. Het opsporen van visscholen, wat zeer belangrijk is;
5. Als sleepdienst;
6. Voor recreatie, ontspanning en filmvertoning.

Er wordt aan boord van dit schip 24 uur per dag geluisterd op de internationale nood en oproep-frequentie 2182 kcs.

Tevens wordt door de telegrafist van de wacht geluisterd op 2201 kcs. Op de brug wordt geluisterd op 2316- en 2328 kcs (afwisselend).

Met UHF verkeer wordt gewerkt op kanaal 10 en 161.3 of 161.4.

Indien voor hulpverlening moet worden opgeroepen en «De Hoop» is niet binnen VHF verkeer bereikbaar, dan wordt men geadviseerd dit te doen op de internationale nood- en oproepfrequentie 2182 kcs, waarop dan wordt geantwoord en een werkfrequentie wordt afgesproken.

Voor het overpompen van drinkwater, is het schip nu uitgerust met een pomp welke een capaciteit heeft van 16 ton per uur.

De vissersvaartuigen die in groep werken, bvb in de haringtijd aan de Ierse kust, hebben dit eenvoudig te laten weten, eveneens als ze van visgrond veranderen,

zodat het werk van dit schip nog intensiever kan worden voortgezet.

Als we dit alles bekijken dan dient erkend, dat dit voor de Hollandse visserij een enorme besparing van tijd, geld en kosten met zich brengt.

Het ware ten andere voor onze visserijdienst, het waterschoutsambt of het secretariaat van de bedrijfsraad interessant, een statistiek te kunnen opmaken van de verschillende defecten door onze vissersvaartuigen in 1975 opgelopen om te kunnen nagaan, wat dit gekost heeft aan tijd, brandstof en visverlet.

Men zou hier nuttig werk verrichten en ons aardig doen opkijken welk kapitaal dit onze vloot heeft doen verliezen. Het werk van het hospitaalkerkschip «De Hoop» diene ons als voorbeeld.

En meteen stelt zich de vraag in hoeverre de «Zinnia» van de Zeemacht onze visserij nuttig is geweest, wat dit schip met zijn koninklijke kabine ons jaarlijks kost en welke opdrachten het vervuld heeft.

Daarenboven stelt zich de vraag of in Beneluxverband het niet gewenst of nuttig zou zijn, een compromis van samenwerking te vinden met «De Hoop» tenware deze vraag onze militaire of maritieme autoriteiten even zou doen nadenken om eens nuttig te zijn.

P. Vandenberghe.

## DRS FRELING OP VISSERIJDAGEN : „MET KOMMUNITAIRE ZEE ZOU HOLLAND GEEN VERLIES LIJDEN”

«Het is een gezond eigenbelang voor Nederland en zijn visserij om in de EEG de aanpak te bevorderen die zal moeten leiden tot het vormen van een «kommunitaire» zee met een grens van 200 mijl langs de kusten van de kuststaten van de Europese Gemeenschap. Daarbinnen zou een gemeenschappelijk beleid moeten komen».

«Weliswaar staat er in dat geval geen verbetering voor Nederland te wachten wat betreft schol-, tong- en haringvangst (al zouden wij in die kommunitaire zee 97 percent van onze vis kunnen vangen), maar we zouden ook geen verliezen lijden. Zonder zo'n EEG-oplossing staat ons land met lege handen».

Dit zei zaterdag in een rede drs. A.C. Freling van de Directie Visserij op de in de Volkshogeschool te Bakkeveen gehouden Visserij-

# NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

## IJMUIDEN

Aan de donderdagmarkt van 5 februari werd aangevoerd : 1740 kg tong; 10 kisten tarbot en griet; 853 kisten kabeljauw; 76 kisten schelvis; 513 kisten wijting; 305 kisten schol; 69 kisten schar; 301 kisten diversen.

Prijzen in gulden : Per 1 kg : grote tong 11,89-11,49; grootmiddel tong 14,11-14,08; kleinmiddel tong 12,41-11,65; tong één 11,5-11,20; tong twee 10,40-9,88; tarbot 13,08-13,06.

Per 40 kg : Leng 68-64; lom 42-40; haai 29-23; bot 36-24; tarbot 381-224; griet 218-130; kabeljauw één 84-50; kabeljauw twee 100-51; kabeljauw drie 88-56; kabeljauw vier 76-57; kabeljauw vijf 63-49; koolvis één 40-31; koolvis twee 43-36; koolvis drie 50-38; koolvis vier 44-28; schelvis één 104-90; schelvis twee 76-74; schelvis drie 70-69; schelvis vier 44-28; schol één 50-40; schol twee 72-59; schol drie 72-65; schol vier 65-50; wijting drie 50-30,40; schar 84-70.

De besommingen waren : IJM.18 1330; YE 25 1420; WR 136 1170; VL 142 50.300; KW 4 4110; KW 81 47.100; UK 234 880; VD 20 1490; VD 24 en VD 89 15.380; UK 7 en UK 89 6609; UK 48 en UK 78 8860.

Aan de vrijdagmarkt werd aangevoerd : 111.560 kg tong, 63 kisten tarbot en griet, 899 kisten kabeljauw, 610 kisten koolvis, 35 kisten schelvis, 496 kisten wijting, 759 kisten schol, 411 kisten schar, 123 kisten haring en 620 kisten diversen.

Prijzen in gulden : Per 1kg : tarbot 13,47-12,56; gr. tong 11,49-11,12; gr. m. tong 14,38-14,12; kl. m. tong 11,33-10,82; tong één 10,18-9,93; tong twee 9,62-9,23.

Per 40 kg.: wijting twee 43-36; wijting drie 47-30,40; haring één

33,20; haring twee 27-24,40; schar 104-66; tarbot 418-180; griet 227-128; kabeljauw één 78-57; kabeljauw twee 88-50; kabeljauw drie 76-60; kabeljauw vier 72-57; kabeljauw vijf 64-40; blanke koolvis 68-64; lommen 48; leng 65-58; koolvis één 32-31; koolvis twee 31; koolvis drie 36-30; koolvis vier 25,50; schelvis één 82-78; schelvis twee 67-62; 67-62; schelvis drie 70-48; schelvis vier 68-54; schol één 49-47; schol twee 67-54; schol drie 70-55; schol vier 84-47; lever 68-61; grote kuit 88; kleine kuit 135-118.

De besommingen waren : KW 22 18.200; KW 43 34.400; KW 194 17.200; KW 174 4.900; UK 73 5.800; UK 218 2.100; VL 6 2.200; VL 20 1.320; EL 72 800 2.800; UK 17 en UK 56 416; UK 18 en UK 23 8.200; UK 107 en UK 200 2.070.

Aan de maandagmarkt van 9 februari werd aangevoerd : 22.900 kg tong; 238 kisten tarbot en griet; 22 kisten kabeljauw; 61 kisten schelvis; 1162 kisten wijting; 3972 kisten schol; 129 kisten schar en 229 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg : tarbot 13,48-12,50; grote tong 11,34-10,91; kleinmiddel tong 12,55-11,26; grootmiddel tong 14,70-14,20; tong één 12,17-10,74; tong twee 11,84-9,78

Per 40 kg : tarbot 418-183; griet 217-133; kabeljauw één 84-53; kabeljauw twee 80-57; kabeljauw drie 76-55; kabeljauw vier 74-60; kabeljauw vijf 62-44; schelvis drie 57; schelvis vier 48-47; schol één 48-47; schol twee 60-43; schol drie 64-47; schol vier 51-40,50; wijting drie 57-35; schar 72-34.

De besommingen waren : KW 221 16.200; KW 42 19.800; KW 214 11.000; KW 29 10.600; KW 189 33.600; KW 25 33.900; KW 185 13.100; KW 11 26.700; KW 187 2.300; KW 4 2.200; KW 175 33.600; SCH 171 2.800; K W167 167 6.000; SCH 256 21.000; KW 152 4.800; WR 32 23.200; KW 149 15.890; WR 57 24.500; KW 145 22.500; IJM 29.700; KW 117 25.800; IJM 30 31.100; KW 113 18.600; IJM 44 46.200; KW 105 22.600; IJM 115 32.300; KW 88 33.200; IJM 154 11.100; KW 55 24.500; IJM 207 en IJM 211 3.000; KW 51 12.700; IJM 221 22.300; KW 45 37.600; IJM 20 6.300; KW 44 13.600.

Aan de dinsdagmarkt van 10 februari werd aangevoerd : 2.300 kg tong; 30 kisten tarbot en griet; 224 kisten kabeljauw; 130 kisten wijting; 4 kisten schelvis; 445 kisten schol; 34 kisten schar; 335 kisten haring; 63 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg : tarbot 12,89-11,20; grote tong 11,41-11,19; grootmiddel tong 14,68-14,48; kleinmiddel tong 12,35-11,89; tong één 11,52-11,50; tong twee 10,15-9,68

Per 40 kg : tarbot 386-177; griet 220-124; kabeljauw één 84-68; kabeljauw twee 112-77; kabeljauw drie 108-70; kabeljauw vier 110-80; kabeljauw vijf 82-50; schol één 47-46,80; schol twee 59-55; schol drie 56-52; schol vier 67-45; schelvis vier 74-70; wijting drie 74-34; schar 104-52; haring twee 31,40-27,20; kabeljauw kuit 78-75.

De besommingen waren : VL 73 32.220; KW 15 550; VD 6 1210; VD 20 1260; IJM 13 1100; UK 208 en UK 236 4.040; UK 17 en UK 56 6.800; UK 18 en UK 23 4.400; UK 107 en UK 200 2.000; UK 135 en UK 145 3.400.

**JE HEBT TREILERS  
EN TREILERS...  
MAAR GOEDE  
TREILERS BOUWEN  
IS ONZE TAAK !**

**VRAAG ONS OM INLICHTINGEN**

TELEFONEER EVEN OP NUMMER (050) 54 40 84

PRIVE (050) 54 48 37

OF SPRING EENS BINNEN BIJ

**SCHEEPSWERVEN**

**L. DEGRAEVE - ZEEBRUGGE**

**NIEUWBOUW — HERSTELLINGEN —  
SERVICE — AFDELING MEKANIEK —  
HERSTELLEN MOTOREN**

(7775V)

**A. LOWYCK &  
ZOON**

**VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE  
TEL. (059) 70 88 21**



**HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN**



Agent en deponhouder voor de Visserij :

**Scheepsverven  
Sigma Coatings**

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

## **DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1976 VERSCHENEN**

De 38e jaargang van dit lijvig boekwerk is verschenen. Het bevat dit jaar meer dan 1.250 bladzijden en wordt op alle vissersvaartuigen, zowel de Nederlandse als de Belgische, welke de Noordzee en de Atlantische Oceaan bevaren tot aan Afrika, gebruikt.

Dit boekwerk is uitgegroeid tot een onmisbaar element op de brug van elk schip dat in de Noordzee vaart zowel van Koopvaardij als van Visserij en op het bureel van ieder zakenkantoor dat rechtstreeks of onrechtstreeks met de Maritieme bedrijvigheid is begaan.

De oplage werd beperkt en de prijs vastgesteld op 600 fr. waaraan dient bijgevoegd 36 fr. B.T.W. en 60 fr. verzendingskosten, te storten op postchecknummer 000-0418987-44 van het „Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, Oostende.

**HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :**

### **A. IN BELGIE**

- ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”, Hendrik Baelskaai 30, te Oostende;
- Stadsbureel, Vindictivelaan 22, Oostende;
- Beroepsvereniging „Hand in Hand”, Tijdokstraat 34, te Zeebrugge;
- O.V.A. Vismijn, Oostende;
- MARTIN & Co, Brauwersvliet 28, 2000 Antwerpen;
- Fa. BOGERD, Brauwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

### **B. NEDERLAND**

- Handelsmaatschappij NAUTILUS, Postbus 5097, Scheveningen
- Handelsonderneming MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen;
- N.V. Handel- en Industriële Maatschappij J. VAN BEELEN, Middenhavenstraat 58-62, IJmuiden;
- Henk Zwart, Machinefabriek, Middenhavenstraat 76, IJmuiden.
- IJmuiderstores, Haven IJmuiden;
- Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam;
- Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek Observator, Steenhoudersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

**VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN**

### **Onze HOOGWATERBOEKJES 1976**

zijn in alle DAGBLADWINKELS en BIJ ALLE DAGBLADVERKOPERS van de kust alsook in de JACHTKLUBS verkrijgbaar tegen de prijs van 20 fr. B.T.W. inbegrepen en in het „Zakenkantoor Nieuwsblad van de Kust” Vindictivelaan 22, Oostende.

Men kan die ook verkrijgen door het storten van de som van 30 fr., verzendingskosten inbegrepen, op P.R. nr. 000-0418987-44 van het „Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, Oostende.

**VOOR GROTE HOEVEELHEDEN SPECIALE PRIJZEN**



Samenwerkende Vennootschap

**H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE**

**Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 812.29**



Gedekte risico's :

eigen schade — schade aan derden —  
opslepingen — totaal verlies —  
lichamelijke schade aan derden —  
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig



Meer dan 30 miljoen frank kredieten  
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw  
tegen zeer lage interesten.



Aan de leden wordt een teruggave van minstens  
10 % verleend op de betaalde premies.

