



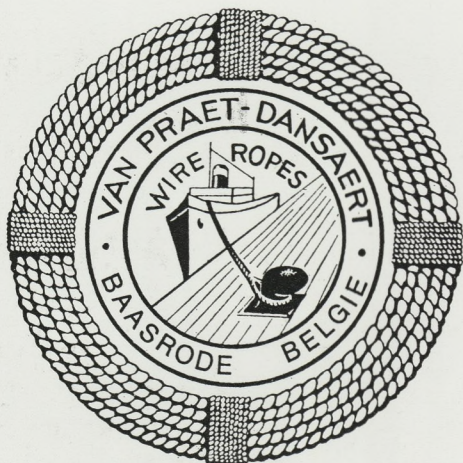
**het  
visserij  
blad**

VRIJDAG 18 MAART 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 10 — 44e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

**VAN PRAET - DANSAERT, p.v.b.a.**

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR:

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust

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)

REDERS en VISSERS

koopt steeds bij Uw

**KOOPERATIEVE**

**HAND IN HAND**

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)

**A. LOWYCK &  
ZOOM**

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



**HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN**



Agent en dephouder voor de Visserij:

**Scheepsverven  
Sigma Coatings**

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

**VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN**

**Lees „HET VISSERIJBLAD”**

# het visserijblad

Vrijdag 18 maart 1977 — Nr. 10

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.500 FR — 6 MAANDEN 750 FR. —  
3 MAANDEN 380 FR — BUITENLAND 1.700 FR — NEDERLAND 110 GULDEN  
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE  
TELEFOON (059) 70 77 13 - 70 77 14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —  
B.T.W. 412.522.588  
DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

## Wie betaalt de Viskeuringsrechten ?

Sedert dinsdag werden door het Ministerie van Volksgezondheid in de vismijnen aan de kust, dierenartsen afgevaardigd, die de traditionele viskeurders vervangen.

Daarover zullen wij het later hebben, daar in dat opzicht de kuststeden gefaald hebben, en ook zij die de wet hebben gestemd, zoals hij verschenen is.

Als gevolg hiervan moet door de visafslagers vanaf heden 0,15 fr. per kg. afgehouden worden van de reders ofwel van de handel, al naar gelang men oordeelt, de wet en KB's die er het gevolg van waren, te kunnen interpreteren.

Daar zowel van vishandel- als van rederszijde, hieromtrent in de schoot van de bedrijfsraad ellenslange discussies plaats hadden die tot geen resultaat geleid hebben, werd woensdag door de verantwoordelijke directie van het Ministerie van Volksgezondheid nl. dhr. Van Assche, ten stadhuize van Oostende in de vergaderzaal van de bedrijfsraad, een bijeenkomst belegd met de vismijn afgevaardigden van de drie havens, waar ook de R.C. meende een afvaardiging te moeten sturen.

Door de Heer Van Assche werd vooraf de vraag gesteld welk orga-

nisme men vertegenwoordigde, zodat tenslotte beslist werd, dat alleen de verschillende afslag firma's mochten blijven zetelen, daarover de bestaande wet niet meer hoefde gediscuseerd en noch reders, noch handelaars de betaling op zich wensten te nemen. Er diende dus nagegaan in welke voorwaarden en op welke wijze en voor wiens rekening de wet en de K.B. dienden toegepast. Na een nuttige bespreking werd besloten dat in het ministerie van Volksgezondheid de juridische dienst de zaak nogmaals zou instuderen en dat heden vrijdag, gezien de hoogdringendheid van de zaak, een nieuwe vergadering zou belegd worden met degenen (visafslagers), die de uitvoeringsbesluiten zouden hoeven toe te passen. Wij hebben gemeend gezien ondergetekende als vertegenwoordiger van de Onderlinge Visafslag OVA van Oostende mede ter tafel geroepen was om de zaak te discussiëren en een oplossing te geven, geen verder verslag omtrent deze aangelegenheid te moeten uitbrengen in afwachting dat heden vrijdag de zaak opnieuw in het belang van de visserij, besproken en afgehandeld wordt.

P. Vandenberghe

## DE TRADITIONELE KEURDERS ZONDER PARDON BUITEN GEWIPT

Niettegenstaande heel wat beloften, die nu rotte appels blijken te zijn, hebben de knappe en bekwaame keurders uit de vismijn te Oostende dinsdag 15 maart hun witte schort moeten afleggen. Alhoewel hen van verscheidene zijden beloften werden gedaan, dat ze als technische adviseurs voor de keurders zouden aanvaard worden, gezien hun zeer uitgestrekte praktische kennis, is hier niet het minste van in huis gekomen. Het is nu wel juist dat beide keurders stadsbedienden zijn en als dusdanig niet kunnen afgezet worden, maar deze mensen hebben zich in een bepaald beroep ingewerkt en er een goede stielkennis opgedaan, die zij ten nutte en ten dienste gesteld hebben van het ganse bedrijf. We kunnen best begrijpen dat beiden er het hart van in zijn, dat ze nu waarschijnlijk naar een ander dienst zullen gemuteerd worden.

Anderzijds kunnen we niet begrijpen, dat een gemeente of stad die over zoveel autonomie en verweermiddelen ter zake beschikt, het niet voor elkaar heeft kunnen brengen een bevredigende oplossing er door te halen. Men zou bijna geneigd zijn te geloven, dat men er eenvoudig zijn pollevijgen heeft aan geveegd en alles op zijn beloop heeft

laten gaan. Morgen kan het nu evengoed aan de beurt zijn van een ander dienst, die door een triestig toepassingsbesluit van een bepaalde kaderwet, in de koude komt te staan. Het is dan op een zekere manier gezien ook opzienbarend dat er vanwege de kollega-bedienden zo weinig solidariteit is uitgegaan en zeker geen enkele actie in die zin! We zijn anders in de laatste tijd op dit gebied al aan één en ander gewoon. Wat gebeurt ondertussen met beide keurders? Gezien deze mensen zich georiënteerd hebben naar een bepaalde dienst en specialisatie worden ze hier eenvoudig buiten hun ambt gezet.

We menen dat men moeilijk iemand naar een totaal verschillende dienst kan overhevelen, tenware deze mutatie een bevordering inhoudt. In ieder geval, na al de mooie beloften die we zowat van overal gehoord hebben, moeten de keurders beslist de indruk opgedaan hebben dat ze letterlijk in de steek gelaten worden, door 't stadsbestuur en door de kollega's - bedienden waarvan we geen enkel klank ter verdediging hebben opgevangen.

Billiau Leo

## Moderne Engelse koelinstallatie-depot naar Boulogne

In plaats van in België, speciaal aan onze kust, zijn uitbreiding te nemen, heeft de grote Engelse maatschappij Christian Salvesen (eetelijke waren) beslist zich te Boulogne (Frankrijk) in te planten en als eerste etape, daar een koelinstallatie van 20 duizend kubiek meter in de industriële zone te bouwen.

In een tweede fase, zal diezelfde Schotse maatschappij, die een industrieel terrein van 1,6 ha werd toegezegd en een optie genomen heeft op een tweede gedeelte van 3,5 ha, een diepvriesinstallatie bouwen, niet alleen toelastend visserijproducten in te vriezen en te verwerken, maar ook bereide keukenplaat voort te brengen en gerechten komende van de vele landerijen in Frans-Vlaanderen en het hinterland van Boulogne gelegen, te verwerken.

Deze installatie zal met de modernste technische snufjes van stockagemogelijkheden gebouwd worden, waarvan de rollende rekken zullen toelaten een maximum volume te bestrijken en het laden aan kaaien met een gekontroleerde temperatuur, mogelijk zal maken.

Het grote werk werd toevertrouwd aan het huis Smith en Zn., dat reeds in Engeland 12 entrepots voor die firma gebouwd heeft.

De bouw zal zo snel mogelijk beginnen en men voorziet het in exploitatie nemen reeds tegen einde van het jaar.

Voor dit alles zal beroep gedaan worden op lokale aannemers.

Deze maatschappij waarvan de zetel in (Schotland) Edinburg gelegen is, werd in 1847 gesticht.

Zijn activiteiten verspreiden zich ten huidige dage over maritiem transport, gebouwen, naar petroleum zoeken en de industriële bewerking van visserij voortbrengsten.

Twintig jaar geleden werd beslist naar frigo bewaarplaatsen over te slaan.

Dit geschiedde in Engeland met groot succes in zoverre dat deze maatschappij thans daar op dat vlak aan het hoofd staat van de Britse markt en in de eerste Europese rangen.

Zij bezit op het ogenblik reeds een miljoen 300 duizend kub. koelinstallaties, welke zij beheert en uitbaat zich steunend op zijn eigen transportpark, die over niet minder dan 400 koelwagens beschikt.

In overeenstemming daarmee fabricceerd en distribueert zij elk jaar voor meer dan honderd duizend ton diepvriesproducten voor rekening van de grootste Britse voedingsgroep:n.

De entrepots te Boulogne-a-zee zullen de eerste verwezenlijkingen vormen buiten Groot-Brittannië.

Spijtig voor Oostende dat deze belangrijke maatschappij haar eerste verwezenlijkingen op het vasteland niet te Oostende heeft gerealiseerd, in acht nemend ons hinterland en de plaatsruimte alhier.

## Ontwikkelingshulp en verkoop tweedehandse stilgelegde vaartuigen

In de landen van Noord-West Europa die getroffen worden door verminderde vangstkota wegens beschermingsmaatregelen tegen de overbevissing, zien we een toenemende tendens om de ontwikkelingshulp in te schakelen met een eventueel verkoop van boventallige tweedehandse vaartuigen. Dit is reeds het geval voor Noorwegen en Groot-Brittannië en ook in Nederland gaan hieromtrent reeds stemmen op.

Het is inderdaad zo dat de verkoop van tweedehandse vissersvaartuigen aan ontwikkelingslanden meer dan eens aanleiding gegeven heeft tot een fiasco omdat deze landen over geen aangepaste marktorganisatie, geen opslagruimte, noch koelinrichtingen, geen ben verwerkingsbedrijven beschikken, zodanig dat een plots ingevoerde moderne industriële visserij

(vervolg blz. 2)

## ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

# „En wat doe je met schippers die zonder examen naar de Kanaal-gronden trekken?“

Dinsdag op de zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart is schipper Marcel Pots zodanig in zijn wiek geschoten dat er een kortdaat optredende voorzitter nodig was om de stukken te lijmen. Toen hij de rijkscommissaris Bentein een schorsing van drie dagen hoorde vorderen stapte Pots prompt de zaal uit en voorzitter Vandercrusen moest (heel) luid roepen om de Oostendse schipper weer op de gehoorstoel te krijgen. Gelukkig voor hem haalde Pots tijdig bakzeil en kon verder omheil voorkomen worden. Ook al omdat de voorzitter vaderlijk ging praten, alsof er niets gebeurd was. Goed zo! Zo hoort het in een speciaal midden als dat van de Onderzoeksraad.

Wat was er eigenlijk gebeurd? Vorig jaar liep de O.318 waarop schipper Pots meester is na God, zware lekkage op tijdens de visserij op de IJslandse gronden. Zodanig erg dat men inderhaast een IJslandse haven moest binnen lopen om de averij te herstellen. Dat gebeurde ook maar volgens de Raad althans, had schipper Pots uit het oog verloren (wie begaat niet eens een fout?) dat door die averij het certificaat van deugdelijkheid ambtshalve komt te vervallen en dat de schipper, zowel in het binnenland (onze Zeevaartininspectie) als het buitenland (de consulaire ambtenaar of een erkend classificatiebureau) het nodige moet doen om een vernieuwing te bekomen.

Dat heeft Pots blijkbaar niet gedaan. Wel beweert Marcel Pots dat hij te Kivlavik (IJsland) sprak met een persoon die hem toelating gaf in zee te steken. Wie die persoon was kan de schipper echt niet vertellen: hij deed ook geen navraag en dat wordt hem nu kwalijk genomen.

In zijn omstandige vordering vraagt de rijkscommissaris Bentein een schorsing van drie dagen en dat is blijkbaar te veel voor Marcel Pots. Niet nadat hij recht-voor-de-raap de vraag stelt wat er dan wel moet gedacht worden van de Kanaaltrekkers die de grote vlakke optrekken met aan boord een... schipper zonder examen. Voilà! en daar keek de rijkscommissaris wel even van op. Kan zelfs het voorwerp uitmaken van nader onderzoek, wist de h. Bentein te vertellen.

### TWEE VONNISSEN

Eerder had de Onderzoeksraad twee vonnissen geveld. Een eerste zaak betrof de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.262 «Thétis» en de zeelichter «Apollo» in de Zeebrugse havengeul. Volgens de Raad beging schipper Meyers van de

«Thétis» geen beroepsfouten en wordt derhalve buiten zaak gesteld.

Een tweede geval gold de stranding van de Z.176 «Romeo» op de Haisboroughbank waarbij schipper Vantorre Amedé en matroos Vantorre Freddy betrokken werden. Beiden beginen volgens de Raad beroepsfouten. De schipper in eerste instantie en die kreeg prompt een 14 dagen durende schorsing aangesmeerd. Ook matroos Vantorre was niet zuiver op de graat maar die kreeg slechts vijf dagen schorsing.

xxx

Een laatste zaak tenslotte betrof het vastlopen van de Z.189 «Shamrock» in de haventoeegang van Holyhead. Schipper Willy Vanhaecke, die nog nooit voormelde haven was binnengelopen, beging wel de fout te veel vertrouwen te hebben in een matroos die eerder al Holyhead was binnengevaren. Blindelings vertrouwen dus van de schipper maar rijkscommissaris Bentein, die met een vordert, oordeelt, dat... geen beroepsfouten werden begaan en dat lijkt ons dan, gesteld in het bestek van de fout die schipper Pots beging, een wat krasse beslissing. R.B.

## EEN NIEUW VISSERIJ-OPLEIDINGSSCHIP TE CONCARNEAU

In vervanging van twee oude houten opleidingsschepen, is op 20 februari een nieuw vaartuig in de plaats gekomen voor de opleiding tot schipper en visserij-officier. Het nieuw vaartuig is een stalen treiler van het klassieke type, niettegenstaande men voorheen een hek-treiler voorzien had. De maten zijn 24 meter, 6,75 m. en 3,54 m. holte.

De diepgang achteraan 3,70 m. Het vaartuig beschikt over een motor van 600 P.K. met verstelbare schroef en kan 49.000 liter brandstof aan boord nemen. Er is slaappleats voorzien voor 6 bemanningsleden en 8 leerlingen, waardoor men anderzijds gevoelig hoeft moeten sparen op de visruimen. Deze treiler heeft in Belgische franken omgerekend 16,5 miljoen gekost. Het vaartuig werd «Corail» gedoopt en zal in harmonie uitgebaat worden met het schoolschip «La Perle». De nieuwe schooltreiler is ingericht voor de bodem- en pelagische visserij.

## ONTWIKKELINGSHULP EN VERKOOP TWEDEHANDSE STILGELEGDE VAARTUIGEN

(Vervolg van blz. 1)

tegenover onoverwinnelijke moeilijkheden komt te staan en de invoer van tweedehandse moderne vaartuigen een doodgeboren kind wordt. Dit is trouwens één der redenen waarom er zo weinig tweedehandse vaartuigen de weg vinden naar het buitenland, behalve dan voor Noorwegen en gedeeltelijk voor Groot-Brittannië. Noorwegen heeft inderdaad verscheidene projecten lopen voor ontwikkelingshulp aan de Vietnamese visserij en in het kader van deze ontwikkelingshulp wordt eerst aan een gedegen visserijinfrastructuur gewerkt, marktorganisatie en dergelijke meer zodanig dat de ingevoerde tweedehandse visserijvaartuigen van deze infrastructuur kunnen profiteren en zij niet onverwachts als een hond in een kegelspel komen. Groot-Brittannië werkt aan een plan van technologische ontwikkeling voor de visserij in de landen rond de Perzische en Arabische golf en men kan hier ook in zekere mate gebruik van maken om dit gepaard te laten gaan met de verkoop van tweedehandse vaartuigen. Zich aan deze voorbeelden spiegelende meent de «Visserijwereld» dat ook het Nederlands ministerie van Ontwikkelingshulp zich ook eens voor deze wagen zou kunnen laten spannen waarbij terzelfdertijd het enorme probleem van de opliggende, uit de vaart genomen tweedehandse moderne vaartuigen, een gedeeltelijke oplossing zou krijgen. Nederland is inderdaad één van de zwaarst getroffen landen in dit opzicht omdat de vissersvloot nu juist in de

jaren vóór het in voege komen van het kwotasysteem een enorme uitbouw kreeg. Men zit daar nu met de gebakken peren en de «Visserijwereld» meent dat een harmonieus inschakelen van de ontwikkelingshulp aan een hiermede samengaande verkoop of aanbod van moderne tweedehandse vaartuigen, in de 1ste plaats aangewezen is. Hierbij komt dan nog dat ook de Nederlandse scheepswerven zouden kunnen profiteren van de aanpassingswerken die deze vaartuigen wel zouden nodig hebben om te kunnen dienen in de ontwikkelingslanden die gewoonlijk in een tropisch of subtropisch klimaat liggen. Aldus zou de ontwikkelingshulp terzelfdertijd de nationale economie dienen en we moeten wel toegeven dat hiervoor één en ander te zeggen valt. Dat de ontwikkelingslanden zelf liefst nieuwe schepen wensen, kan dit wel opgevangen worden in 't raam van de ontwikkelingshulp vooral als er voldoende bewezen wordt dat de moderne tweedehandse vaartuigen, die ten slotte toch een heel stuk goedkoper zijn, even goed voor het doel dienen. Dat het daarenboven mogelijk zal zijn, zoals de Visserijwereld het laat uitschijnen dat men terzelfdertijd ervaren vissers als instructeurs mede zou kunnen geven, is misschien wel een weinig vooruit lopen, want wij weten uit ontdekkings dat men niet gemakkelijk mensen, en meer in het bijzonder de vissers, uit hun eigen middenweg krijgt. Vissers hebben doorgaans geen kolonialentaliteit en aarden niet gemakkelijk in vreemde landen.

## FRANSE TREILER RAVITAILLEERDE PIRATENZENDER

Nadat veertien dagen terug voor het Hof van Beroep te Boulogne, vijf bemanningsleden van een treiler veroordeeld werden om de piratenzender «Radio Caroline» op de «Mi Amigo» bevoorradt te hebben, werd een nieuw dergelijk geval ontdekt na een onderzoek door de luchtpolitie, in samenwerking met de zeevaartpolitie van Calais.

De zeevaartpolitie was het inderdaad opgevallen, dat de Boulonense kusttreiler «Saint-André-des-Flandres» zich veelvuldig te Calais kwam ravitaillieren. Bij nader onderzoek viel het ook op, dat abnormaal grote hoeveelheden aan boord werden gebracht evenals niet aanvaarbare hoeveelheden brandstof. Een paar dagen later was de treiler terug in Calais en bij een onderzoek aan boord, werd vastgesteld dat alle levensmiddelen verdwenen waren evenals de gewone brandstoftanks en twee supplementaire brandstoftanks die naderhand aan boord ingebouwd waren. Een verder onderzoek wees uit, dat de kleine kusttreiler in de laatste tijd

tien reizen naar de piratenzender «Radio Caroline» had gemaakt en onder meer minstens 50 duizend liter brandstof geleverd had. De schipper reder en de twee matrozen werden in beschuldiging gesteld om leveringen gedaan te hebben aan de piratenzender en van het niet invullen van de boorddocumenten. Ze werden in voorlopige vrijheid gelaten en het vaartuig werd gelukkig niet aangeslagen. De Zeevaartpolitie sluit niet uit, dat er nog andere bevoorraders zijn en zoekt terzelfdertijd de financiers van deze ravitailleringsoperaties.

Volgens een internationale konventie van 1964 is het inderdaad aan de ingezetenen verboden om piratenzenders te bevoorraden en allen die medewerken om deze zenders te helpen functionneren en in stand te houden zijn strafbaar voor de wet. De bemanning van de kusttreiler zal diemtengevolge eveneens voor de rechtbank dienen te komen.

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# De aankoop van treilers in het buitenland

Men schrijft ons :

Mijnheer Vandenberghe,

Er wordt over niets anders gesproken dan over het vaartuig dat Robert Cattoor uit Holland wil invoeren; de eenen zeggen dat het schip nooit zal komen en de anderen beweren dat het reeds gekocht is.

Ik lees dat gij er voor zijt dat vaartuigen vernieuwd en verjongd worden, maar dat Rederscentrale tegen is en druk uitoefent op de ministers. Maar ik zou mijn vaartuig willen slopen en aan een beter schip willen geraken. Is dat nu mogelijk of niet?

Maar liever zou ik willen slopen en nieuwbouw doen, maar dan met de steun van de EEG, zoals Ierland en Engeland kregen. En zoals ook reders van Zeebrugge gekregen hebben. De wet is toch voor iedereen.

Ik lees in de Rederscentrale-mededelingen dat een derde reeks van 25 miljoen nog niet zeker is, want dat de tweede lijst nog kan veranderd worden.

Met deze tegenstrijdige berichten weet ik niet wat ik moet doen. Zal ik een slooppremie kunnen krijgen of niet? En als ik de slooppremie aanvraag, zal ik dan aan een

ander vaartuig kunnen geraken? Naar de Rederscentrale durf ik niet gaan, gezien zij tegenwerken, maar van de andere kant bouwen ze in Engeland een nieuwe vloot en zullen wij met de rommel blijven.

Ik ben al vele jaren bij jou verzekerd en hoop daarom dat gij mij zult kunnen helpen. Want Robert Cattoor is bij Bauwens van de Rederscentrale verzekerd en hij zou dat schip mogen invoeren! Mr. Bauwens was en is tegen invoer van schepen uit het buitenland maar hij is er niet tegen als ze hier komen, ze te verzekeren in zijn verzekering, waarvan hij de voorzitter is.

Het kunnen natuurlijk allemaal geruchten zijn, maar als ik vandaag mijn schip moet stilleggen om te slopen, moet ik toch eerst weten wat ik verder kan doen.

**Nota van de Redactie :**

Wij publiceren het hierbovenstaande om ons antwoord onder oog te kunnen brengen van alle reders.

**Slooppremie.**

Wij herhalen dat alle slooppremieaanvragen, ingediend voor 1-1-1976,

volgens ouderdom van het schip werden gerangschikt, en dat de eerste 25 miljoen fr werd toegekend aan de oudste vaartuigen van die lijst. De overigen vormen een tweede lijst, waarvoor een tweede som van 25 miljoen voldoende is. Maar deze tweede lijst kan maar worden uitbetaald, wanneer het parlement de begroting 1977 van Verkeerswelen heeft gestemd. Men weet dat het parlement intussen ontbonden is, maar de begroting was reeds in de Kamer van Volksvertegenwoordigers goedgekeurd. Voor de goedkeuring van de Senaat zal men echter misschien moeten wachten tot na de verkiezingen. En het gevaar bestaat, bij een regeringscrisis, dat de Senaat deze begroting maar in september of later zal kunnen goedkeuren. Aldus zou de mogelijkheid van slopen volgens de wet kunnen voorbijgestreefd worden.

Anderzijds heeft de ministerraad een uitzonderlijke slooppremie van 50 miljoen goedgekeurd en in het Staatsblad laten verschijnen. Het parlement heeft zich daar niet tegen verzet en de volksvertegenwoordigers hebben de begroting goedgekeurd. De goedkeuring van de senatoren is maar een formaliteit en de minister kan gemakkelijk die tweede lijst toeken-

nen. Dit is onze mening en deze van vele ingewijden en daarvoor werd door ons het nodige gedaan.

Maar over de namen van de recht hebbenden van deze tweede lijst, is er nog betwisting ontstaan, omdat sommige ambtenaars de wet willen toepassen volgens de letter en niet volgens de geest. Het is doodjammer dat in eigen midden de ene ja- lers is van de andere. Men benijdt elkaar elke frank, terwijl men doodgelukkig zou moeten zijn wanneer een kollega in zijn miserie geholpen wordt.

Voor de derde schijf van 25 miljoen is er dus nog geen beslissing, maar zelfs daarvoor is er geen parlement nodig. Gezien de regering is aangebleven, kan zij onmiddellijk deze derde schijf goedkeuren. We raden daarom de liefhebbers aan zonder uitstel hun aanvraag in te dienen bij Hand in Hand Zeebrugge of Oostende. Ze mogen ook bij ons komen.

**Nieuwbouw en invoer van schepen.**

We zijn akkoord dat we niet moeten toelaten, dat oude rommel van andere vissersrijden bij ons onbepent, mag worden ingevoerd, hoewel wij er toch willen op wijzen, dat we zelf maar al te gelukkig zijn geweest jaren naen tientallen voor ons onrendabele vaartuigen aan Engeland te kunnen verkopen. We leven nog in geen dictatuur, waar we met handen en voeten gebonden zijn en waar men iedereen zou willen buiten smijten die geen lid van de Rederscentrale wil zijn. Onder de naam van algemeen belang is men bezig onze ganse visserij naar de vaantjes te helpen.

Als Robert Cattoor het geluk heeft een prima vaartuig voor de helft van de werkelijke waarde te kunnen kopen, moet men hem niet tegenwerken en hem benijden, maar moet men hem aanmoedigen. Dat schrijven wij in volle overtuiging, al is hij bij ons niet verzekerd en van onze cooperatieve organisaties geen lid. Dat men daarom in Rederscentrale mensen aanvalt en boycotteert, is meer dan schijnheilig en is noch min noch meer het uitvechten van een jaren oude vete. Of mijnheer Bauwens, als voorzitter van Rederscentrale, pro of contra Cattoor heeft gewerkt en of zijn maatschappij dat vaartuig al of niet zal verzekeren, speelt voor ons geen rol. Hij moet daarvoor zelf oordelen en zijn rol als verzekeraar heeft niets te zien met deze van de Rederscentrale. We blijven er bij, dat onze vloot gedurig moet vernieuwd worden en we zullen durvers nooit tegenwerken, zelfs al zijn ze bij onze organisaties geen lid.

Het is daarom ook meer dan nodig dat ook wij door de FEOGA worden gesteund, want zonder deze steun is nieuwbouw te kostelijk geworden. Zes reders hebben in het verleden een Feoga-steun bekomen, zonder dat Rederscentrale daar een stap voor gedaan heeft. We zullen dan ook opnieuw zelf tussenkomen bij de bevoegde overheid opdat ook België zonder uitstel van deze subsidie zou kunnen profiteren.

Intussen betreuren ook wij, dat er zoveel onigheid en jaloesheid bestaat, waardoor we zoals in het verleden in Brussel soms aan dovemansdeuren kloppen, omdat we onder mekaar niet overeenkomen. Als men bedenkt dat mensen die voor de visserij reeds zeer veel gedaan hebben, worden weggestemd door een beheerraad (?) die verkeerd wordt voorgelicht, is dat triestig en voor iedereen zeer nadelig.

Pros Vandenberghe

## Onregelmatigheden in de Rederscentrale ?

# Komt opgevangen vis terug in de handel?

Op 7 maart werden 132 bennen vis opgevangen van de N.40, O.206 en O.180, wijting van soort nr. 3. Een visgroothandel die in een aanbesteding voor een bepaalde periode deze vis toegewezen werd, waarvoor hij 3,60 fr het kg betaalt, in plaats van ongeveer 13 fr zou hier een grove onregelmatigheid begaan hebben.

Deze vis is bestemd voor dierenvoeding of vismeel en moet gedenateureerd worden, dat wil zeggen, ongeschikt gemaakt voor menselijk verbruik door het begieten met een scheikundig product. De hierboven aangegeven vis stond op 7 maart tot 17 uur in de vishal zonder dat ze ongeschikt gemaakt was voor consumptie, waar dit onmiddellijk zou moeten geschieden en werd ook zonder dergelijke behandeling op een vrachtwagen geladen en naar Nederland getransporteerd waar ze ondermeer in de handel zou terecht gekomen zijn.

Op 14 maart werd een partij van 100 ben verse vis van de N.45 en 19 ben vis van de O.141 opgevangen. Hiervan zou er ter plaatse aan de handel zijn voortverkocht en nadat de verwittigde inspectie ter plaatse kwam, werd dan het overschot gedenateureerd.

Op 15 maart werden 15 bennen vis van de O.66 opgevangen, onmiddellijk in kisten geborgen en werd slechts naderhand, nadat de firma in kwestie gewaar werd, dat men van bepaalde zijde een oogje in het zeil hield, door het hoofd van de firma zelf, enkele druppels van het rode vocht over de vis gegoten. Het is niet die firma welke dat moet doen, maar wel de Rederscentrale zelf, die streng te waken heeft over de bestemming aan die vis gegeven, wat ze niet doet. Vier jaar geleden werd voor dergelijke feiten een bediende doorgezonden, welke er nu terug is en enkele maanden geleden werd een andere bediende voor eenzelfde soort feiten doorgezonden.

## DE VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE REDERSCENTRALE

Het is de Rederscentrale zelf die zorg moet dragen dat de opgevangen vis gedenateureerd wordt. Hiervoor heeft zij één of meer bedienden ter plaatse, die deze operatie moeten controleren en wel zodanig dat een volstrekte zekerheid bestaat dat deze vis niet meer in de handel kan komen. De secretaris van de Rederscentrale zou dit moeten weten en controleren, maar doet het niet. De reders hebben in dit verband hun volle vertrouwen geschonken aan de Rederscentrale en wensen hier ook niet in beschaamd te worden. Het is inderdaad een grote schadepest voor de reders, zo de opgevangen vis terug in de handel komt, want voor elke dergelijke ben, wordt een ben minder door de handel aangekocht en loopt een nieuwe reder de kans met opgevangen vis te zitten of een lagere prijs te bekomen.

In verband met het feit dat ganse partijen verse wijting tot laat in de namiddag in de vismijn kunnen blijven staan om nadien naar Nederland verzonden te worden, zonder dat men van de zijde van de Rederscentrale ingrijpt, kan de vraag gesteld worden of de verantwoordelijken van dit organisme niet onder hetzelfde hoedje spelen of er mede instemmen? Als dergelijke zaken mogelijk zijn, kan men niet anders dan zich deze vraag stellen!

Des te meer, omdat wij over voldoende gegevens beschikken, die in deze richting wijzen. Het is duidelijk dat de reders hieromtrent een onderzoek verwachten van de Rederscentrale zelf en van de Hogere Overheid in EEG verband. Want het verschil tussen de opvangprijs en de prijs voor dierenvoeding (?) bekomen, wordt bijgelegd door het internationaal organisme! Niet al-

leen de reders zijn het slachtoffer van de frauduleuse verkoop van de opgevangen vis, maar ook de ernstige handelaar, omdat hij tegenover oneerlijke concurrentie staat gevoerd door de visgroothandel. Deze laatste kan inderdaad beterkoop leveren en kan dus heel wat klanten afnemen van de eerlijke handelaars. Het is dus essentieel dat aan deze praktijken een einde gesteld worde en door de Hogere Overheid een onderzoek wordt ingesteld.

## HET SYSTEEM MOET BLIJGEWERKT WORDEN

Het is duidelijk dat, zolang fraude mogelijk is, men het systeem moet bijwerken. In verband met de opgevangen verse wijting, gebeurt dit aan 12,98 fr het kg, zeggen 650 fr de ben. De firma in kwestie betaalt 3,60 fr het kg of 180 fr de ben. Het is het verschil tussen de aanbestedingsprijs en de opvangprijs die fraude mogelijk en zelfs aanlokkelijk maakt.

Vermits moeilijk aan het systeem kan gedokterd worden, blijft nog slechts de mogelijkheid open van een afdoende controle en dit is in de eerste plaats wel de zaak van de Rederscentrale, die hier zeer malafid is geweest en nog is. Het is niet de eerste keer dat de Rederscentrale gekonfronteerd wordt met deze duistere praktijken en daarom is het onbegrijpelijk dat zulks nog gebeurt. We mogen dit organisme aldus minstens van de verregaande laksheid beschuldigen, die ten slotte op medeplichtigheid begint te gelijken. In ieder geval is deze producentenorganisatie aan zijn leden in het bijzonder en aan het ganse bedrijf in het algemeen, een uitleg verschuldigd over het waarom de opgevangen vis niet door de verantwoordelijke ongeschikt gemaakt werd voor menselijk verbruik en waarom geen controle gehouden wordt over de bestemming er aan gegeven in gewicht en franks.

# KORTE BERICHTEN

## 35 MILJOEN FR. VOOR MARITIEM MILIEUKONTROOL IN FRANKRIJK

Alleen reeds voor het onderhoud van controle posten langs de Franse kusten voor milieubezoedeling, werd voor 1977 voor 33 miljoen B. fr. uitgetrokken. Het is op een manier wel spijtig dat men langs de ene kant zoveel geld spendeert voor toezicht op de vervuiling en langs de andere kant toelating verleent aan vervuilers om onbegrensde scheikundige afvalstoffen in zee te lozen.

## DE ONDERHANDELINGEN TUSSEN RUSLAND EN DE E.E.G.

Gezien het voorlopig akkoord tussen de E.E.G. en Rusland op 31 maart verstrikt waarbij deze laatste 42 vaartuigen mag aanduiden die hun gezamenlijke vangst echter moeten beperken tot 38.500 Ton, werden de onderhandelingen te Brussel op 7 maart hervat. Bij de Russen is het de Minister van Visserij, de h. Ischikov die de onderhandelingen leidt en voor de E.E.G. is het dhr. John Tomlinson, Brits ondersekretaris van Buitenlandse Zaken.

Er zijn bepaalde moeilijkheden in de onderhandelingen vanwege twee eisen van de Russen, namelijk die wens vanwege de Sovjets om het akkoord afzonderlijk met de partnerlanden van de E.E.G. te ondertekenen om aldus een feitelijke erkenning van de E.E. Gemeenschap te vermijden en verder wensen zij bij het bepalen van het Russische kwotum dat men rekening zou houden van wat Rusland traditioneel jaarlijks in de gemeenschapswateren wegvisst. Dit zou om 600 duizend ton gaan, iets waarbij men zich in E.E.G.-kringen onmogelijk kan meerleggen. Inderdaad tegenover dit kwantum kunnen de Russen slechts 60 duizend ton stellen die door de landen van de gemeenschap in de Barentszee weggevisst worden. Het is duidelijk dat een overeenkomst op basis van 600 duizend ton is gelijk aan 60 duizend ton niet kan geslikt worden door de afgevaardigden van de E.E. Gemeenschap, vooral gezien men in IJsland weinig of geen rekening houdt met de traditionele rechten van landen zoals onder meer Groot-Brittannië en omdat dit land nu verwacht een compensatie te kunnen bekomen in de eigen gemeenschapswateren voor zijn visserij onder vorm van groter kwota en een ongebreidelde Russische visserij die zeker in de weg zou komen te staan. We voorzien dan ook met Rusland nog heel moeilijke onderhandelingen, alhoewel dit land ons zelf niet zoveel te bieden heeft. Het is echter zo, dat een machtig maritiem land altijd meer naar de ogen gekeken wordt dan een klein.

## VERSTERKING VAN DE FRANSE BESCHERMINGSVLOOT OP DE 200 MIJLSZONE

Nadat vastgesteld werd dat een Russische vloot van 12 trellers op 150 mijlen uit de Franse kust in de nieuwe visserijlimieten optrad en verder een Spaanse vloot op zowat 70 mijlen ten Noorden van Arachon, werd de controleopdracht van de kustwachter «Le Fringant» in deze wateren onbepaald verlengd.

## LEVENSLANGE GEVANGENISSTRAF OP DE PHILIPIJNEN VOOR VISSEN MET DYNAMIET

In het kader van de beschermingsmaatregelen op de visstocks heeft de Filipijnse regering de straffen op het vissen met gebruik van dynamiet, zwaar verhoogd. Deze manier van vissen had zich in de Filipijnse kustwateren gevoelig uitgebreid zodanig dat de regering verscheidene malen de straffen op dit soort vissen heeft moeten verzwaren. De overtreders konden vroeger reeds verscheidene jaren straf oplopen, zonder dat men hiermede deze manier van vissen de kop kon indrukken. Door het aanwenden van dynamiet, wordt over een groot gebied de vis door de luchtdruk verdoofd en komt aan de oppervlakte drijven. Deze manier van vissen vernietigt echter veel biologisch leven en op gevaar van een totale uitroeiing van het visbestand moest de regering daadwerkelijk ingrijpen.

Nu kunnen de overtreders met de nieuwe wet van 20 jaar tot levenslange opsluiting krijgen. Wanneer echter het gebruik van ontplofingsmiddelen eveneens aanleiding geeft tot kwetsuren en/of dood voor personen, dan gaat de straf, volgens de zwaarte van het ongeval, van 25 jaar tot de doodstraf. Zelfs het bezit aan boord van ontplofingsmiddelen die kunnen aangewend worden op het vissen, kon gestraft worden van 12 tot 25 jaar. Diegenen die aldus gevangen vis aankopen kunnen van 5 tot 10 jaar krijgen. De redenen voor deze strenge straf ziet men voornamelijk in het feit dat de Filipijnen voor de voeding van de bevolking, vooral op de visvangst aangewezen zijn en dat men deze belangrijke nationale voedingsbron dient te beschermen.

Hieraan ziet men opnieuw dat men bij overbevissing, de vissers in de eerste plaats tegen zichzelf dient te beschermen, want niets is doorgaans veilig voor hen, en geen enkele methode van vissen wordt afgewezen, als het tijdelijk maar resultaten geeft.

## FRANS - SENEGALESE VISSERIJ-ONDERHANDELINGEN

Ten behoeve van de Franse visserij en in het bijzonder van de Franse verwerkende industrie, zullen kontakten gelegd worden met de Senegalese regering voor een nauwe visserijsamenwerking tussen beide landen. Dit was het resultaat van een interministerieel zitting.

## 1976 : RAMPJAAR VOOR FRANSE VISSERS : 58 VERMISTEN

We mogen gerust zeggen dat 1976 voor de Franse visserij met 58 vermisten en/of verdrinken een rampjaar is geworden. Daarbij kwamen nog meer dan 3.000 werkongevallen voor zodat het begrijpelijk is dat men zich, vooral van werknemerszijde over deze zware verliezen gebogen heeft. Volgens de visserijsyndikaten legt men te veel het aksent op de opbrengst en ook wel op de veiligheid van het vaartuig, maar heel wat minder op de veiligheid van de visser.

Volgens andere kringen is dit een gevolg van de fataliteit of van het toeval.

Het is nu inderdaad wel zo, dat het vissersleven zeer ongeregeld is en men op sommige dagen weinig rust kent en op andere dagen te veel, dat men nachtwerk moet doen en eveneens present moet zijn bij slecht weder en stormen. Dit ongeregeld leven eist natuurlijk een hoger tol aan mensenlevens waarop men praktisch geen vat heeft. Men kan in de visserij geen vast patroon voor het werk voorschrijven en bv. alle nachtwerk, alle werk in zwaar weder, alle overwerk bij toevallige goede vangsten en zo meer, gaan uitschakelen. Mocht men in dit verband de Franse visserssyndikaten volgen, dan gaat 90 t.h. van de Franse visserij de fles op. Wel kan men trachten de veiligheidsnormen aan boord van een vaartuig te verhogen en in verband hiermede ware het nuttig aan de hand van statistieke na te gaan, op welke manier en hoe de meeste ongevallen en vermissingen zich voordoen. Hieraan trachten te verhelpen, ligt natuurlijk voor de hand. De visserij is echter geen stiel waarvan men bij voorbaat een werkpatroon kan vastleggen. Vooral op de visserijgrond worden veel uren gedraaid en weinig geslapen, zodat er al wel kan sprake zijn van oververmoeidheid met soms fatale gevolgen. De visserij heeft nu eenmaal haar minder goede maar ook haar betere tijden.

Anderzijds dient gezegd dat veel Franse vissersvaartuigen tengevolge van hun gebrekkige veiligheidsmaatregelen, veel meer gevaren opleveren dan de Belgische, waar de zeevaartinspectie terecht zeer streng is.

## GEEN VERGUNNINGEN OP ST. JACOBS-SCHELPEN MEER VOOR STROPERSEN

Om de bestaande stocks St. Jacobschelpen te beschermen had het Interprofessioneel comité van de schaal- en week dieren in een zitting gehouden te St. Brieux de beslissing genomen om ten definitieve titel de vergunning te ontnemen aan diegenen die de beperkingsmaatregelen niet eerbiedigen en vissen in periode van sluiting op het vissen van St. Jacobsschelpen. Niettegenstaande controle op zee en in de lucht, worden regelmatig overtredingen gemeld van stropers die zich niet storen aan proces-verbalen. Met het intrekken van de vergunningen meent men nu het illegaal vissen te kunnen bedwingen. Men verwacht voor 1977 een totaalvangst van ongeveer 7 duizend ton, terwijl men voor 77-78 slechts op een 5 duizend ton rekent. Kwestie van marktorganisatie staat men echter nog nergens.

## VLOTTENDE KAARTEN EN FLESSEN

Door een Franse mijnenveger werden in het Nauw van Kales op verscheidene plaatsen vlottende kaarten en flessen uitgezet. Vissers die deze kaarten en of flessen terugvinden worden verzocht deze terug te sturen aan het adres die op deze vlotters gemerkt staat.

## LANGERE HOUDBAARHEID DOOR BESTRALING

Proeven in Nederland genomen met betrekking tot de houdbaarheid van de vis door bepaalde bestraling hebben uitgewezen dat deze tot verdubbeling van de houdbaarheid leidt zonder dat men kan spreken van kwaliteitsverandering. Op grond van deze uitkomsten onderzoekt men de mogelijkheid om dit procédé in de praktijk om te zetten en aan het departement van volksgezondheid om toelating voor het bestralen van vis voor langere houdbaarheid te verzoeken. We menen dat er hier vanwege het departement wel bepaalde waarborgen zullen gevraagd worden omdat bestraling van voedingswaren toch een zekere vrees inhoudt.

## DIEPVRIESBEWARING VAN VIS

Bepaalde studies hebben uitgewezen dat men beter de gehele vis in diepvries bewaart dan in filets. Niet alleen is bij het ontdooien het gewichtsverlies minder maar ook onder oogpunt van smaak is het beter de vis op haar geheel te diepvriesen.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

## HODI

Met een nogal ruime aanvoer van IJslandvis kregen we het grootste gedeelte van de aanvoer van deze week. De vier IJslanders zorgden inderdaad voor 3800 benen vis. Weliswaar meestal schelvis en rode zeebaars maar toch vis die zeer bruikbaar was voor de handel die het grootste gedeelte hiervan tot repen verwerkte. Rode zeebaars viel in prijs terug ten overstaan van de voorgaande weken en kreeg nu nog tussen 26 en 31 fr het kg. Een prijs die nog wel renderend is als ook de andere vis duur verkocht wordt.

Dat was echter minder het geval met schelvis waarvoor tussen 14 en 27fr betaald werd. Het moet gezegd dat de kwaliteit niet altijd was zoals het hoorde wat dan de lage marktinzet als gevolg had. Die prijs heeft zich nadien wel enigszins hersteld maar door de grote aanvoer ging dit herstel nogal langzaam. Kabeljauw, gul

### ZEEVAARTLIJNEN

#### OOSTENDE-DOVER/ FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 20 tot 26 maart 1977 (1)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Alle dagen te 7.35 10.05 14.40

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Alle dagen te 12.40 16.45

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 7.15 19.15

Op 20 maart bijkomende afvaart te 22.15

Op 21, 22, 23, 24 en 25 maart bijkomende afvaart te 4.15 22.15

Op 26 maart bijkomende afvaart te 4.15.

Afvaarten uit Oostende naar

Folkestone :

Alle dagen te 1.30 18.00.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 0.20 12.20 21.20

Op 21, 22, 23, 24, 25 en 26 maart bijkomende afvaarten te 3.20 9.20

Afvaarten uit Folkestone :

Alle dagen te 19.30 23.30

(1) alle vermelde diensten nemen ook voertuigen.

en koolvis deden het niet te best. Daarentegen werd er voor schaat, heilbot en hondstong een meer dan middelmatige prijs bekomen.

De opbrengsten van de IJslanders bleven renderend ook al hadden dit keer de prijzen minder invloed, wel de omvang van de vangsten.

### GROOT VERSCHIL IN TONGVANGSTEN

De bokkenvissers zorgden voor zeer verschillende vangsten tong. De enen losten er meer dan 7000 kg, de anderen geraakten aan geen 2000 kg. Vandaar ook een

## STRAALBUIZEN

enorm verschil in opbrengst. De tongprijzen zijn gunstig gebleven en schommelden nog tussen 120 en 185 fr het kg. Met een aanvoer die toch al ruimer geworden is (ook in Zeebrugge is de aanvoer sterk gestegen) is dat nog een zeer behoorlijke prijs. De bijvangsten waren niet veel bijzonders en brachten niet veel op. Vooral vrijdag niet. Maar dat is een normaal verschijnsel. Kanaal-soorten op vrijdag gedijen niet.

### WIJTING OP HETZELFDE PRIJSPEIL

De Westvissers, niet overtalrijk alleszins zorgden voor bijna uitsluitend wijting. Wijting die ongeveer dezelfde prijs kreeg als verleden week en varieerde tussen 13 en 22 fr het kg. Alleen maandag moest een vangst kleine sortering gedeeltelijk opgevangen worden. Het is alleszins een feit dat er dit jaar heel wat meer gebracht en ook verkocht wordt dan voorgaande jaren. Voor de Westschepen is het aldus een vruchtbaar eerste kwartaal geworden.

## ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

## VORDAP

### SCHEEPSSCHROEVEN

## VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek  
Oude Stationsweg 15  
Zaltbommel Holland

☎ 00-31-4180-2654

Vert. voor België  
J. Theunissen  
Terneuzen Holland

☎ 00-31-1150-4117

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

☎ 031-752051

(5723V)

### WEGENS „VERBOUWINGSWERKEN”

#### TOTALE UITVERKOOP van onze stock

## Batterijen

### FULMEN - DININ

Vb.: 2 BAT. - 12 VOLT - 200 AMP.

**6.800 F.** BTW  
EXCL.

ZICH WENDEN :

## ELECTRO DIESEL

Terneuzenlaan 49, GENT - Tel. (091) 51 16 32

(8003V)

## ZEEBRUGGE

MAANDAG 24 MAART

Z.108	19	140	2000	537.982
Z.72	14	130	1200	553.888
Z.424	18	120	2500	637.195
Z.574	18	120	3000	738.210
Z.596	14	140	3600	715.805
Z.99	22	240	5000	952.644
Z.510	10	90	700	348.650
Z.5	10	120	400	311.210
Z.559	10	175	900	483.800

## VIS ETEN IS

## VERANTWOORD ETEN

## OOSTENDE

VRIJDAG 11 MAART 1977

KANAAL

O.114	19	90	4603	759.240
Z.34	18	100	7324	1.167.544

MONKEY BANK

Z.62	15	380	—	468.010
------	----	-----	---	---------

WEST

N.752	8	365	—	348.410
-------	---	-----	---	---------

MAANDAG 14 MAART 1977

IJSLAND

O.316	20	1500	—	1.642.919
O.216	17	1000	—	1.254.740

O.236	18	750	—	919.584
-------	----	-----	---	---------

O.129	18	550	—	745.342
-------	----	-----	---	---------

KANAAL

O.83	14	70	1700	351.895
------	----	----	------	---------

Z.526	16	100	2780	576.825
-------	----	-----	------	---------

O.369	15	180	690	377.188
-------	----	-----	-----	---------

O.141	14	300	—	446.881
-------	----	-----	---	---------

O.282	14	330	—	506.040
-------	----	-----	---	---------

WEST

O.309	8	340	—	329.580
-------	---	-----	---	---------

N.45	9	300	—	215.700
------	---	-----	---	---------

DINSDAG 15 MAART 1977

WEST

N.41	9	460	—	401.262
------	---	-----	---	---------

O.66	8	140	—	234.635
------	---	-----	---	---------

MONKEY BANK

O.37	14	375	—	488.810
------	----	-----	---	---------

WOENSDAG 16 MAART 1977

WEST

O.26	9	325	—	301.090
------	---	-----	---	---------

KUST				
------	--	--	--	--

O.148	1	5	—	9.970
-------	---	---	---	-------

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

11-3	4	58.677	2.757.234
14-3	11	276.178	7.426.854
15-3	3	48.750	1.137.937
16-3	1	16.500	311.060
	19	400.105	11.633.085

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

9-3	10	777	81.269	90,-	119,-
10-3	9	385	45.552	105,-	137,-
11-3	6	447	52.651	109,-	131,-
12-3	9	532	60.880	102,-	126,-
14-3	7	324	39.717	117,-	129,-
	41	2.465	280.099	90,-	137,-

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

14-3	5	21.756	633.542
16-3	9	12.846	622.499

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

11-3	2	158	18.493	108,-	127,-
12-3	3	152	15.602	100,-	106,-
16-3	2	167	19.190	111,-	116,-

NIEUWPOORT

MAANDAG 14 MAART 1977

N.172 211.195 N.723 358.048

Twee vangsten, samen 430 bennen. Er was heel wat variatie en tong, die dan dan ook voor 3de, 4de en 5de boven de 200 fr de kg kreeg keus naar ieders goesting! Weinig (229). Tongschar werd verkocht aan 80 fr voor de grootste, midden-slag 70 en zelfs de kleine kregen 50 fr de kg. Kabeljauw en gullen gingen weg aan 2400 fr tot 2700 fr de benne. Vlissers, kregen voor de drie gesorteerde soorten, ongeveer 2.000 fr de benne. Platvis was er niet veel op de markt en zo kregen de grote 20 fr, de drielingen tot 40 en de kleine visjes van 1.000 à 1.300 fr. Een partij grote wijting ging weg aan 1.700 fr wijl voor de kleine van 1.000 à 1.100 fr gegeven werd. Rogsoorten: moers 2.700 en 2.900 fr, tilten en grote scherpstaarten rond de 2.450 fr de benne! Een vaartuig had het geluk een partij speerhaal, 120 bennen grote en 25 bennen tweede soort te kunnen op de markt zetten. Dat dit een flinke duw was op zijn besomming moet niet gezegd worden, daar de grootste en kleinere leen weg gingen aan 1.240 en 1.450 fr de benne! Zeehonden waren ook van de partij aan dezelfde prijs. De roggen kregen 800 en 870 fr de benne! Zo kregen deze vaartuigen elk een mooi eind-sommetje voor hun vangst!

WOENSDAG 16 MAART 1977

N.408 56.659 N.715 17.000  
N.346 52.790 N.590 83.489  
N.470 77.233

KUST:

N.700 N.15 N.349 N.498 : 311.073

Op woensdag werd 12.800 kg vis gelost. Van de Westvissers waren het maar kleine vangstjes, daar de reizen onderbroken waren door het stormweer van het Zuid-Westen!

Verder was de N.15 ook voor het einde van zijn voorziene dagen, moeten huiswaarts keren met motordefekt.

Alles samen werden er 1.600 kg tongen verkocht. Deze kregen 127 fr voor de lappen, de 2de 157, de 3de 187, de 4de 208, de 5de 200 en voor de kleine werd 166 à 175 fr de kg gegeven. Tarbot, grieten werden terug dure visjes! Kabeljauw en gullen waren in trek en kregen

3.000 fr à 2.200 fr de benne, volgens sortering.

Weinig platvis, die 1.800 fr kreeg voor de grote, de drielingen zelfs 2.100 fr en voor de visjes werd prompt op 1.400 geroepen. Wijting wilde niet mede in de «stoet» en de grote kregen slechts 1.080 fr, de kleine 700 à 750 fr! De rogsoorten waren echter wel «mee»! Zo kregen de moers 3000 fr, de tilten 2900, grote scherpstaarten 2800 en kleine 2000 fr.

Slechts enkele bennen speerhaaien en zeehonden die op de markt stonden, kregen natuurlijk hun part en dit aan 1600 fr de benne. Goed gesorteerde knorhaan (stekkers) gingen de baan op aan 1450 fr.

Zo verliep de midweekmarkt, met goedere prijzen, maar met weinig vis en voor de rest van de week zijn er maar flauwe aanvoeren te verwachten.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 18 MAART 1977

KANAAL: O.33 (180 vis, 9.000 tong, 80 schelpen).

MONKEY BANK: O.285 (345 vis, 25 shelfcod, 70 kab.-gul, 230 schelvis en totten, 20 platvis).

O.128 (320 vis);  
O.134 (420 vis, 40 gul, 220 schelvis en totten, 30 platvis, 120 ronde vis, 10 zeewolf).

MAANDAG 21 MAART 1977

IJSLAND: O.81 (1.800 m., t.t.z. 400 kab.-gul, 20 kools, 600 schelvis en totten, 700 bonen, 50 leng. 30 varia).

KANAAL: O.118. N.719. O.275. O.181, O.123.

MONKEY BANK: Z.597, O.306.  
NOORDZEE: N.708-709.

WEST: O.35. O.279. N.40, N.720, N.736.

DINSDAG 22 MAART 1977

IJSLAND: O.202 (800 m., t.t.z. 200 kab.-gul, 50 kools, 100 schelvis en totten, 150 wich en schol, 200 bonen, 30 leng, 70 varia).

KANAAL: O.198, O.127.  
MONKEY BANK: N.706, O.243.  
NOORDZEE: Z.209-509.

WOENSDAG 23 MAART 1977

Vermoedelijk:  
KANAAL: Z.499.  
MONKEY BANK: O.239, O.232.  
WEST: N.752.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

14-3-1977

Schelvis grote	26,—41,60
Schelvis midden	20,40-29,—
Schelvis klein	13,60-19,40
Kabeljauw	25,60-32,80
Gul	19,80-30,40
Wijting	14,80-17,—
Schaat	46,—65,—
Zeebaars	26,80-34,—
Leng	19,—41,60
Schartong	6,—19,—
Heilbot	174 -188
Koolvis	17,80-23,60
Hondstong	26,—38,—
Zeewolf	
Staart	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	14-3-1977	15-3-1977	16-3-1977
Lappen	120 -130,2		
Grote	145 -157		
3/4	169 -185		
Blok	167 -183		
Voor-kleine	154 -179		
Kleine	137 -160		
Slips			

Zeebrugge

Grote			
Blok			
Fruut			
Schone kleine			
Kleine			
Tout petit			
Slips			

NIET MEE GEDEELD

Nieuwpoort

Tong I	123 —,—		127 —,—
Tong II	165 —,—		158 —,—
Tong III	205 —,—		184 —,—
Tong IV	230 —,—		208 —,—
Tong V	184 -204		200 —,—
Kleine			

PLADIJS

Oostende

	14-3-1977	15-3-1977	16-3-1977
Grote	18,60-32,40	31,60,—	
Grote iek		31,20,—	
Kleine iek	19,—,—		38,—,—
Derde slag	19,—21,—	31,—,—	
Platjes	16,—18,60	18,—23,20	31,80-41,60

Zeebrugge

I			
II			
III			
IV			
V			

NIET MEE GEDEELD

Nieuwpoort

Moeien			
Grote pladijs	20,—23,—		30,—,—
Drielingen	33,—44,—		40,—,—
Platjes	20,—26,—		24,—,—

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	14-3-1977		15-3-1977		16-3-1977		14-3-1977
Tarbot . groot (123)	200 -238		256				295
middel (123)	120 -148						200
klein (123)	89 -104						120
Griet : groot (123)	93,60		100				94, -100
middel (123)	85						95, -120
klein (123)	50						
Schelvis : groot			30				
middel			28,40-29,20				
klein			17,40-23,20				
Heek : groot	80 -96,30						
middel	60 -72,40		60				
klein	44 -52						
Lom							
Leng	29 -30		31,80-34,80				
Rog (1)	27 -51,40						57
Keilrog (123)	47 -54		66				58
Rog (23)							
Tilten (23)							
Scherpstaart (23)							46
Halve mans (23)							37 -49
Teelt (2)							
Katrog (2)							
Kabeljauw	28 -39		33 -38,40		46		53
gul (groot)	26 -36,40		31,60-43,40		43 -48		48 -50
gul (middel)							45 -55
gul (klein)							
Hozemondhamme	96 -140		119				
Wijting : groot	13 -21,40		14,20-21,40		14,40-21,40		34
klein							18 -22
Schar	8 -13				16 -26		14
Steenhol	14 -82		18 -79,60		55 -82		12 -20
Zeehaai	36,60-41,40						25
Hondshaai	18,40-22,60						33
Doornhaai							
Pieterman							
Makreel							
Horsmakreel							
Zeekeeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal	8 -20						
Schartong							
Volle haring							
Ijle haring							
Haringshaai							
Steenhol	8 -13,20		10,80-12		13		
Heilbot							
Koolvis	18 -21						
Steur							
Zeewolf			32 -46				
Pollak	28 -35,60		39,40-44,80				
Zonnevis							
Koningsvis			111				
Vlaswijting							
Zeeduivel							
Schotse schol							
Zeehond							28
Bot							4
Rode Poon (roobaard)			40 -50				22
Grauwe Poon (knorh.)	24 -26		30		30,80		16
Rode Knorhaan	33,90-46		55,20				25
Posten							
Langoesten (midden)							
(klein)							

Lees "HET VISSERIJBLAD"



**bestel  
MAZOUT of LICHTE FUEL**

---

**bij SCAP**

**H. BAELSKAAL 27, OOSTENDE  
TEL. 70 29 51**



**MAZOUTTANKS  
van 1200 L. te verkrijgen**

**PRIJS : 3.500 FR. + B.T.W.**



# HULP in BOOD

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

