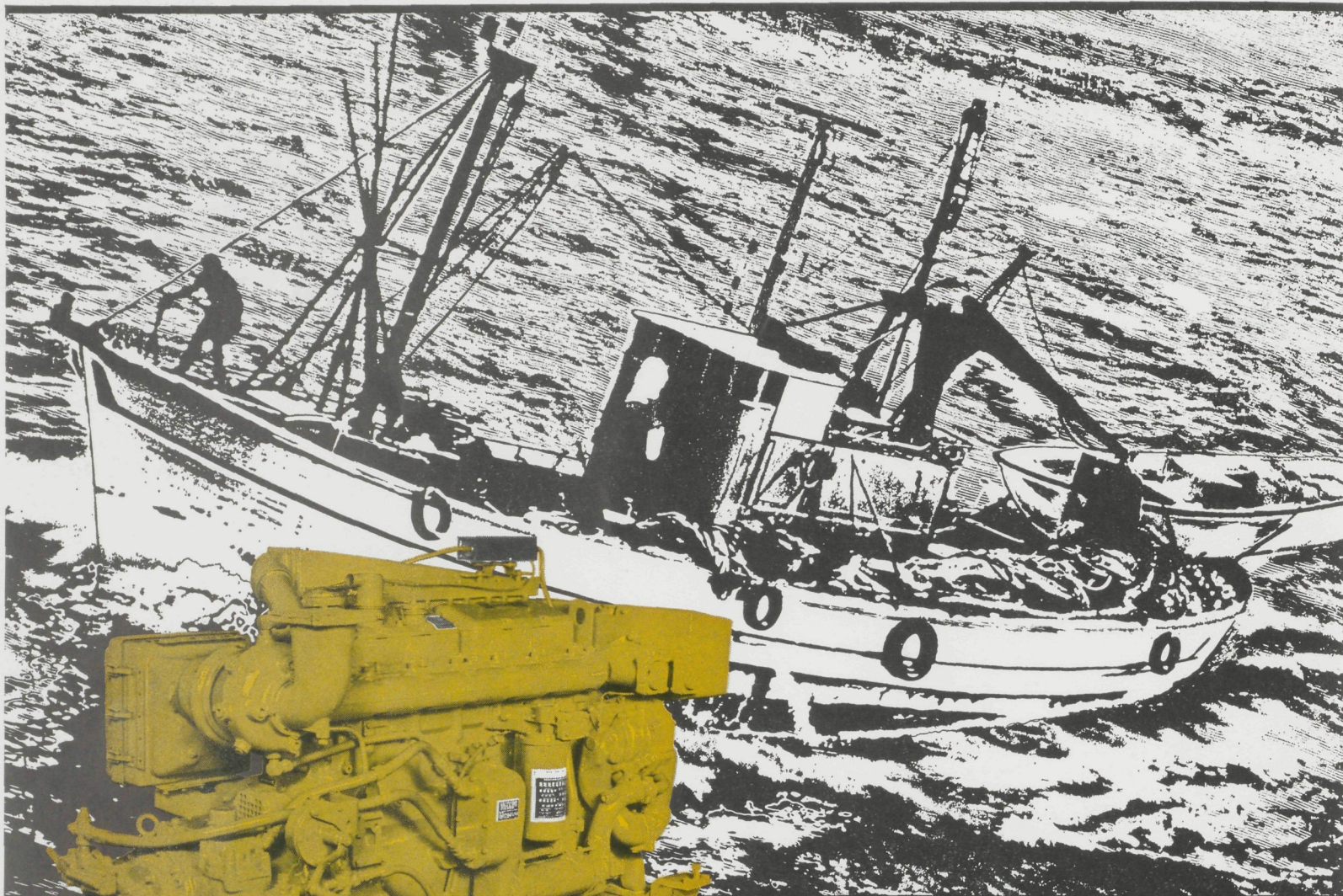


→ J. Verbanck



**het  
visserij  
blad**



# het juiste vermogen

20 modellen  
van 85 tot 1125 pk  
(63 tot 840 kW)

De houten vissersboot "Gude 9" opnieuw uitgerust met zo'n eenvoudig te installeren Cat 3406 TA 275 pk bij 1800 omw/min. (205 kW bij 1800 omw/min).

**Treco N.V.**  
340, Steenweg op Brussel  
1900 Overijse  
☎ 02/687.60.20

Caterpillar scheepsdieselmotoren van 85 tot 1125 pk (63 tot 840 kW continu vermogen) leveren het **juiste vermogen** voor vissersschepen van alle afmetingen. En wel omdat:


Zij zijn eenvoudig van constructie en van hoge kwaliteit voor betrouwbaar gebruik. Zij zijn leverbaar met de juiste scheepsreductie keerkoppelingen, koppelingen en aftakassen voor lieren, pompen, enz. Ze ruimte besparen en uitgerust zijn met watergekoelde turbochargers en uitlaatspruitstukken voor rustige, koele machinekamers.

Zij zijn economisch door toepassing van een nastelvrij brandstofsysteem met automatische variabele inspuitijd om brandstof te besparen.

Zij zijn eenvoudig te onderhouden, met "schroef aan" olie- en brandstoffilters en snel verwisselbare brandstofverstuivers.

Na de verkoop kunt u rekenen op dealer service met het bekende CAT PLUS systeem waar ook ter wereld.



Caterpillar, Cat en  zijn handelsmerken van Caterpillar Tractor Co.

EME-1777

# het visserijblad

Vrijdag 24 februari 1978 - Nr. 7

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —  
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 132 GULDEN  
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE  
TELEFOON (059) 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

## Prof. dr. R. Korringa met pensioen

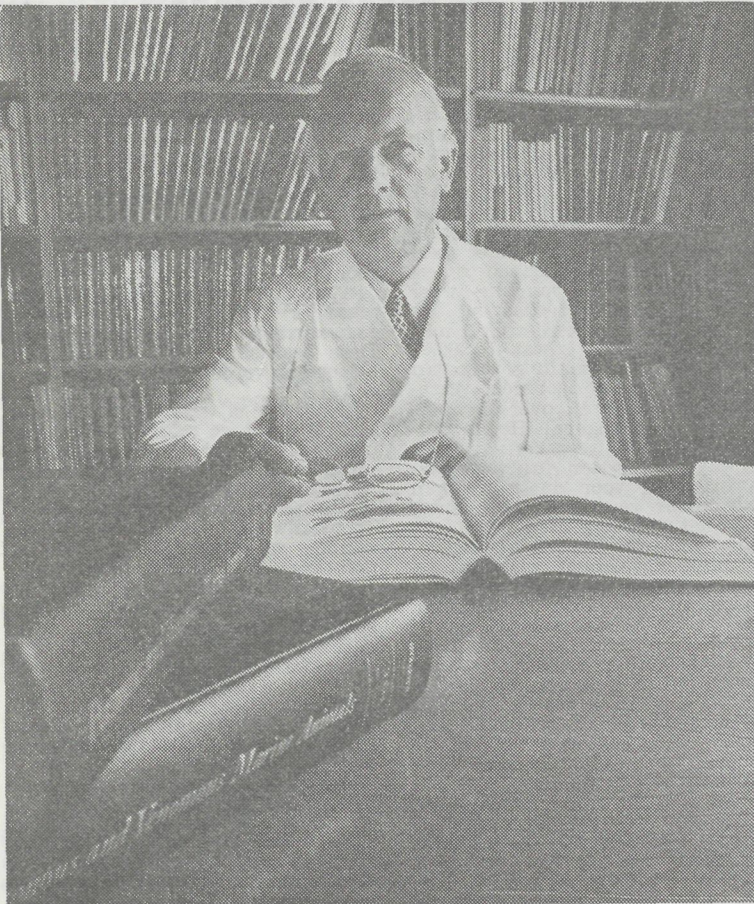
Op 1 maart a.s. gaat prof. dr. Pieter Korringa, directeur van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek (R.I.V.O.) te IJmuiden, met pensioen.

De heer Korringa is een visserijbioloog, die zowel nationale als internationale bekendheid geniet. Ook in onze visserijmiddens, en vooral door zijn contacten met ons Rijksstation voor Zeevisserij, is hij geen onbekende en het past dan ook dat we vandaag een korte bijdrage aan de heer Korringa wijden.

De heer Korringa werd geboren te Heemstede, op 16 februari 1913. Hij studeerde biologie aan de universiteit van Amsterdam en behaalde in 1937 zijn diploma. In 1940 promoveerde hij tot doctor op een proefschrift «Experiments and observations on swarming, pelagic life and setting in the European flat oyster, *Ostrea edulis* L.».

In 1957 werd hij benoemd tot directeur van het R.I.V.O. en begin 1961 werd hij tevens buitengewoon hoogleraar in de toegepaste hydrobiologie aan de universiteit van Amsterdam.

Zijn wetenschappelijke loopbaan begon in het laboratorium van Bergen-op-Zoom, met het schaal- en schelpdierenonderzoek in de Zeeuwse stromen. En het is dank zij zijn werk, o.m. op de parasitaire ziekten, dat de Nederlandse oester- en mosselcultuur in de loop van de jaren van ondergang werd gered.



Prof. dr. R. Korringa

(Vervolg blz. 2)

## Het vergaan van de O.807 "Maurice" voor de Onderzoeksraad voor de Zeevaart Ooggetuigen werden onderhoord

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende heeft woensdagnamiddag de onderhoren aangevat inzake het dramatisch vergaan van de kustreiler O.807 «Maurice» waarbij de drie opvarenden om het leven kwamen en voorsnog vermist zijn. Drie ooggetuigen van dit scheepsdrama werden onderhoord; het ging met name om schipper François De Vey en matroos-motorig Wilfried De Vey van de O.23 «Geoffrey-William» evenals Hubert Van Grembergen, vorig eigenaar van de vergane treiler en thans schipper op de O.552 «Marathon». Beide vaartuigen verlieten nagenoeg op hetzelfde tijdstip de visgronden nadat op 9 november van vorig jaar een plotse storm kwam opsteken. Zij bereikten veilig de Oostendse thuishaven maar voor de O.807 «Maurice» en de drie opvarenden was er helaas geen weg terug.

Eerste getuige is schipper François De Vey van de O.23 die het eigenlijk drama evenwel niet heeft zien gebeuren. Hij werd door zijn broer Wilfried opmerkelijk gemaakt op het kapseizen van de O.807, keek onmiddellijk op de radar om de afstand te peilen maar toen hij weer opkeek was de O.807 al verdwenen.

Hij heeft echter wel een sterk vermoeden dat aan boord van de O.807 de visplanken tegen de top van de bokken getrokken waren; een gebruik die algemeen ingang heeft gevonden in de visserij. Door de Raad wordt hem evenwel opmerkelijk gemaakt dat dit systeem, bij het scheren door het water, de stabiliteit erg in het gedrang kan brengen. Besefte betrokken schipper trouwens ook; daarom heeft hij de bokken met een extra lijn vastgemaakt teneinde het slingeren tegen te gaan. Getuige verklaarde verder dat hij onmiddellijk koers zette naar de plaats van het gebeuren maar hiervan moest afgezien worden omdat ook de O.23 slagzij maakte.

x x x

Broer Wilfried Devey heeft wel degelijk de O.807 zien kapseizen en omslaan. Hij was op dat moment op dek bezig als vast te sjoeren. Hij zag eerst de O.807 op zijn bakboordzijde gaan liggen waardoor de bakboordbok volledig in het water kwam te liggen en amper 30 seconden later sloeg ook de stuurboordbok volledig over waarop het vaartuig volledig kapseisde. Een preciese positie kan getuige niet

geven maar weet wel te vertellen dat het vaartuig iets achterlijker dan dwars van zijn eigen vaartuig lag. Evenmin kan getuige bevestigen of er zich bemanningsleden op dek bevonden. Wat volgens getuige wel zeker is, is het feit dat de visplanken inderdaad in de top van de bokken stonden aangetrokken.

x x x

Derde en voornaamste getuige is schipper Hubert Van Grembergen, van de O.552 en vorig eigenaar van de O.807 «Maurice». Nadat hij het vaartuig verkocht had aan de gebroeders Pincket ondernam het schip nog twintig reizen voor de fatale afloop. Getuige werd langs de scheepsradio opgeroepen door de O.23 en in kennis gesteld van het slagzij maken van de O.807. Hij bevond zich toen op zo'n mijl van het gebeuren maar tegen dat hij tot een halve mijl was genaderd, verdween de O.807 in de golven. Op de plaats van het onheil bleef schipper Van Grembergen nog ruim twee uren zoeken, maar meer dan enkele vismanden, touwwerk en het pneumatisch opblaasbaar vlot kon hij niet vinden. Van de opvarenden geen spoor. Wel bevestigt hij dat, op het moment dat hij en de O.807 de visgronden verlieten, twee opvarenden zich op dek bevonden. Of dit later nog het geval was, weet schipper Van Grembergen evenwel niet te vertellen. Verder vertelt getuige dat de nieuwe eigenaars, bij de aankoop, alle staaldraden en kettingen vernieuwd hebben. Getuige kwam destijds ook nog in slechte weersomstandigheden te zitten met de O.807 en toen maakte het vaartuig geen abnormale slagzij; het is evenwel zo dat toen niet gevaren werd met de planken in de top van de bokken. Het vaartuig was een goed zeeschip, beweert getuige met klem. Ook hij bevestigt dat de visplanken waren getopt en dat de boomstokken meer dan 45° waren opgetrokken wat uiteraard niet ten goede komt aan de stabiliteit van het vaartuig. Tenslotte weet getuige zich te herinneren dat hij twee dagen vóór de fatale afloop in het dok had vastgesteld dat de O.807 abnormaal overhelde naar bakboordzijde. Nadien vernam hij dat het de bedoeling was aan stuurboord ijs aan boord te doen en dat men daarom een gedeelte van het dek materiaal naar bakboord had verlegd. Er werd evenwel toch geen ijs aan boord gedaan maar het materiaal werd niet terug gelegd.

# Prof. dr. R. Korringa met pensioen

(Vervolg van blz. 1)

De schelpdierencultures hebben gedurende zijn ganse loopbaan de voorrang gehad — citeren we alleen nog maar de gehele Oosterscheldeproblematiek, maar zijn activiteitsveld werd met de jaren ook sterk verruimd. Problemen als de overbevissing, de verontreiniging van de zee en de viskweek kregen dan ook de jongste jaren zijn belangstelling.

Intussen bouwde hij eveneens het R.I.V.O. uit, zorgde voor de leiding van het onderzoeksprogramma en voor de opleiding en uitbreiding van de staf. Ook droeg hij de resultaten en inzichten van het onderzoek uit.

Dit was hem mogelijk gemaakt dank zij zijn talrijke studiereizen over de gehele wereld en de vele voorlichtingsvergaderingen. De heer Korringa was immers een aangenaam en steeds goed gedocumenteerd voordrachtgever. Het aantal voordrachten is wellicht niet meer te achterhalen.

Hij was echter ook vaardig met de pen. Tal van boeken bracht hij op de markt en meer dan 200 bijdragen van wetenschappelijke en vulgariserende aard zijn verschenen.

De heer Korringa was niet alleen lid van tal van nationale commissies, hij was eveneens zeer actief in internationale organisaties, o.m. de Voedsel- en Landbouworganisatie van de UNO (FAO), de Intergovernmental Oceanographic Commission (UNESCO), de Noord-Oost Atlantische Visserijcommissie, de EEG en de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee, waarvan hij vice-voorzitter is geweest en voorzitter van tal van comitees en werkgroepen.

De heer Korringa werd verschillende malen onderscheiden en o.m. werd hij in 1962 — hetgeen samenviel met zijn 25-jarig dienstverband — benoemd tot Officier in de Orde van Oranje-Nassau.

Bij zijn opruststelling willen we tenslotte graag langs deze weg onze waardering en de erkentelijkheid voor de mens en zijn werk uitdrukken.

## NOORWEGEN TEGEN EKSKLUSIEVE BRITSE 50 MIJLSZONE

De „Acht” van de E.E.G. buiten Groot-Brittannië krijgen een onverwachte bondgenoot in Noorwegen die eveneens gkant is tegen een eksklusieve Britse 50 mijlszone.

Alhoewel Noorwegen niet tot de E.E.G. behoort is het standpunt door dit land ingenomen toch van belang wat de innerlijke reglemetering van de visserijpolitiek van de gemeenschap betreft. Inderdaad is Noorwegen onder de Derde Landen waarmede de E.E.G. bilaterale besprekingen wenst, de voornaamste gesprekspartner. De E.E.G.-visserijbelangen zijn aanzienlijk wat de Noorse 200 mijlszone betreft. Wat meer is, het is vooral Groot-Brittannië die er belangrijke visserijbelangen te verdedigen heeft. Op een bijeenkomst met de producentenorganisaties in januari te Kristiansund verklaarde de Noorse visserijdirecteur en regeringswoordvoerder voor het Noorse Ministerie van Visserij, de h. Knut Vartdal, dat Noorwegen geen eksklusieve Britse visserijzone zou aanvaarden in zijn bilaterale besprekingen met de E.E.G. Inderdaad liggen heel wat Noorse visserijlanden tussen de 12 en 50 mijl uit de Britse kust en zijn Noorse besprekingen met de E.E.G. totaal nutteloos indien deze zone aan de Britten voorbehouden wordt. De Britse minister van Landbouw en visserij, John Silkin zal hier zeker dienen rekening mede te houden. We menen zelf dat hij er moeilijk geen rekening zal mede kunnen houden, Noorse vissers alleen in deze zone toelaten, kan ook al niet omdat er niet diskriminerend mag opgetreden worden, en zeker niet ten overstaan van vissers uit de lidstaten! Noorwegen heeft dan ook als voorwaarde voor zijn onderhandelingen met de E.E.G. gesteld, dat Noorse vissers tot 12 mijl uit de kust van Groot-Brittannië zouden mogen komen vissen! Een groot deel van de Britse treilers die hun visserij in de IJslandse wateren zagen teloor gaan, zijn in 1977 in de Noorse wateren gaan vissen, waardoor trouwens het Britse contingent reeds half december opgebruikt was. Het is duidelijk dat John Silkin met de belangen van deze Britse vissers zal dienen rekening te houden. We herhalen dat dit in ieder geval een bondgenoot is voor de „Acht” bij hun discussies met Groot-Brittannië met betrekking tot het bepalen van een gemeenschappelijke visserijpolitiek. Voor het ogenblik heeft Noorwegen de E.E.G.-vissers voorlopig tot 31 maart 1978 in haar wateren toegelaten. Ten Noorden van de 62 parallel mag de E.E.G. 12.000 ton kabeljauw, 2.000 ton schelvis, 2.000 ton rode poot, 4.000 ton koolvis, 350 ton Groenlandse heilbot en 1.000 ton andere vis vangen.



snelblussers — brandweerposten —  
detektie & melding — veiligheids-  
materiaal — brandwerende deuren —  
allerhande kasten — materieel voor  
openbare en private brandweerkorpsen.

Ille Industriezone  
9440 EREMBODEGEM  
Tel. (053) 70 32 32  
Telex 12376



(8147V)

## Vaarverbod opgelegd door verzekerings- maatschappij aan Britse schipper en stuurman

Door de Britse verzekeringscoöperatieve de «Trawler Mutual Insurance Co Ltd» werd een vaarverbod als schipper en stuurman opgelegd aan de verantwoordelijken van het vergaan van de 71 meter «Conqueror» die op de rotsen ter hoogte van de kust van Cornwall strandde. Verscheidene bergingsmaatschappijen hebben te vergeefs getracht het vaartuig weer vlot te maken. Het was bij de Britse Mutuel verzekerd voor 1 miljoen Pond, hetzij zowat 62.500.00 B.F. Het verbod was 'n gevolg van 'n onderzoek geleid door deze verzekeringsmaatschappij over de oorzaken van het ongeval. Het is duidelijk dat de verzekeringsmaatschappij slechts een functieverbod kan opleggen voor de vaartuigen die bij haar verzekerd zijn, zoniet wordt het vaartuig door de coöperatieve voor verzekering geweigerd. De schipper van het verloren gegane vaartuig heeft tegen deze maatregel bezwaar aangetekend, maar de verzekeringsmaatschappij heeft hierop geantwoord dat zij vrij is bepaalde risico's te aanvaarden of te weigeren en dat ze geen risico's meer zal aanvaarden van schepen die betrokkenen een functie van schipper of eerste stuurman toebedelen. De betrokken stuurman stond op het ogenblik van het aan de grond lopen op de wacht en de verzekeringsmaatschappij verlangt van de, bij haar verzekerde reders, dat zij voor minstens een periode van 5 jaar, geen wachtfunctie meer mogen opdragen aan de betrokken stuurman.

Verder deelde de maatschappij nog mede dat beiden wel op een vaar-

tuig verzekerd bij de coöperatieve mogen varen, maar dan niet in hun functie van schipper en stuurman. Deze beslissing van de maatschappij werd door de algemene raad van de coöperatieve goedgekeurd en het beroep van beide betrokkenen afgewezen. De verzekeringsmaatschappij kan zeker het recht op arbeid van belanghebbenden niet verhinderen noch schaden, maar is vrij bepaalde risico's te aanvaarden of niet te aanvaarden. Deze beslissing heeft toch een zeker opzien veroorzaakt.

Nochtans is deze beslissing aanemelijk als we nagaan met welke onverschilligheid sommige schippers omspringen met vaartuigen die tientallen miljoenen kapitaal en de bestaanszekerheid van vele vissers vertegenwoordigen. Ook bij ons kennen we dergelijke gevallen en dit onlangs nog met de schipper van de N.40 die middel vond ter hoogte van Nieuwpoort, op een golfbreker te varen en voor meer dan 1,5 miljoen fr schade te veroorzaken. De omstandigheden waar in dit ongeval gebeurde waren ook onaanvaardbaar en getuigen van een totaal gemis aan verantwoordelijkheidszin van betrokken schipper. Het is best begrijpelijk dat in dergelijke gevallen de verzekeringsmaatschappijen sankties treffen tegen deze onverantwoordelijken en weigeren vaartuigen in verzekering te nemen waarop betrokkenen een verantwoordelijke functie uitoefenen. We menen zelfs dat het wenselijk ware dat de verschillende verzekeringsmaatschappijen hierin een vaste gemene houding zouden aannemen.

# De Vissershaven in de Oostendse Gemeenteraad

**TIJDENS DE BESPREKING DER BEGROTING 1978 IN DE OOSTENDSE GEMEENTERAAD LIET SCHEPEN DUMAREY ZICH ALS VOLGT UIT OVER DE TOESTAND VAN DE PLAATSELIJKE VISSERIJ EN VISSERSHAVEN**

## I. ALGEMENE ECONOMISCHE TOESTAND

Het jaar 1977 is voor de Belgische zeevisserij bevredigend verlopen. Ondanks de toename van de internationaal opgelegde vangstbeperkingen, zijn de Belgische vangsten voor het eerst sedert jaren niet verder achteruitgelopen. Precies zoals het vorige jaar bereikte de visaanvoer in onze drie havens een totaal van 35,5 miljoen kg., terwijl de bruto-opbrengst 1,4 miljard frank bedroeg, een stijging met 3,4 t.h.

Met toevoeging van de vangsten gelost in vreemde havens, beliepen te totale vangsten in 1977 ca. 40 miljoen kg., waarbij de bruto-opbrengst voor het eerst het anderhalf miljard overschreed. Voor de haven van Oostende bedroeg de aanvoer 19.733.474 kg. en een bruto-opbrengst van 637.415.800 fr. of 8 miljoen in meer.

Deze goede resultaten werden behaald in weerwil van een belangrijke vermindering van het aantal vaartuigen en dus van de theoretische productiecapaciteit. In 1977 daalde het aantal schepen van 253 tot 219. Hoofdoorzaak van deze opmerkelijke daling is de uitzonderlijke en tijdelijke slopingspremie, ingesteld om de vloot te saneren en de overtollige eenheden af te voeren.

Door deze maatregel viel het aantal bemande vaartuigen in 1977 terug van 227 tot 201, het aantal ingescheepte bemanningsleden van 1.015 tot 919. Toch lag de activiteit van de vloot ternauwernood lager dan tijdens het voorgaande jaar.

## II. VOORUITZICHTEN

Door de betere resultaten van de jongste twee jaar kwam ook het door de crisis van de periode 1974-1975 geschokte vertrouwen in de toekomst van het zeevisserijbedrijf terug. Een vloot van ca. 200 bemande vaartuigen vormt een stevige ruggegraat om de toekomst van het hele bedrijf veilig te stellen en beantwoordt aan de mogelijkheden van een rationele bedrijfsvoering, rekening gehouden met de internationaal opgelegde vangstbeperkende maatregelen en met de vereiste van commercialisatie en afzet.

Stilaan groeit de behoefte om nieuwe, vervangende investeringen in de vloot door te voeren. Spijts de fel gestegen bouwkosten wordt de bouw van enkele nieuwe schepen ernstig overwogen. Alleen het uitblijven van een definitieve en welomlijnde EEG-visserijpolitiek en de daaruit voortvloeiende onzekerheid over de reële vangstmogelijkheden in de komende jaren, zijn er oorzaken van dat de bestaande nieuwbouwprojecten nog niet in nieuwe orders zijn omgezet.

Indien de visaanvoer in onze havens niet meer zo is als vroeger en minder hoge toppen scheert, dan gaat het de afzet toch behoorlijk goed en is de vraag naar kwaliteitsvis steviger dan ooit te voren. De voorlopige resultaten wijzen op een omzet in eerste verkoop die de 600 miljoen frank overtreft.

Alle redenen dus om de toekomst met een gematigd optimisme tegemoet te zien, en enkele overwegingen te maken omtrent onze vooruitzichten op langere termijn.

Wat de visserij betreft, mag gerust van het standpunt worden uitgegaan dat de akkomodatie en de huidige werking van de Oostendse vismijn in algemene zin voldoende schenken, en dat zowel de reders en vissers als de kopers en handelaars van alle slag, zich in een vlotte behandeling en soepel marktverkoop mogen verheugen.

Dat is nochtans geen reden om bij de pakken te blijven zitten.

Steden als Oostende, die vooruit willen en over de meest up-to-date

infrastructuur willen beschikken, stuiten hierbij al te vaak op budgetaire beperkingen en financieringsperikelen. In dit verband evenwel daagt enig licht aan de horizon in de vorm van geldelijke bijstand die de E.E.G. in de volgende jaren en vanaf 1978 wil ter beschikking stellen voor projecten die de behandeling, de verwerking en de afzet van visserijproducten kunnen ontwikkelen of stationariseren.

In het raam van de «E.E.G.-Verordening nr 355/77 van 15 februari 1977 inzake een gemeenschappelijke actie ter verbetering van de voorwaarden inzake verwerking en afzet van landbouwproducten» (waaronder de vis en de visserijproducten thuishoren), kunnen ook door de stadsbesturen van de kusthavens projecten opgesteld en ingediend worden die investeringssteun kunnen krijgen van de FEOGA, d.i. de afdeling Oriëntatie van het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds.

Reeds werd door de ambtenaren van Landbouw, in samenwerking met de Bedrijfsraad voor de Visserij, een aanvang gemaakt met het opstellen van die analyse die uiteindelijk de programma's moet voorbereiden en verrechtvaardigen.

Intussen strekken de projecten die voor E.E.G.-steun in aanmerking komen zeer ver. Komen immers in aanmerking de materiële investeringen geheel of gedeeltelijk gericht op gebouwen en/of uitrusting bestemd voor :

- de rationalisatie of de ontwikkeling van de opslag, het marktklaar maken, de verduurzaming (bv. diepvriezen), de behandeling of de verwerking van visserijproducten;
- de verbetering van de afzetkanalen;
- een betere kennis van de gegevens inzake prijzen en prijsvorming op de markten voor visserijproducten.

De bijstand van het FEOGAFONDS kan 25 tot 30 t.h. bedragen, plus een minimumbijdrage van de eigen lid-staat van ten minste 5 t.h.

Het is duidelijk dat deze mogelijkheid tot E.E.G.-steun een unieke kans is om sinds lang gekoesterde plannen, die bij geldgebrek nog niet konden worden verwezenlijkt, nu eindelijk in realisaties om te zetten. De Stad Oostende neemt zich voor van de geboden kans maximaal gebruik te maken. Samen met de Vismijnkommissie, met de Bedrijfsraad voor de Visserij en met de ambtenaren van ons Ministerie van Landbouw, zullen eerlang projecten en programma's uitgewerkt worden.

*De beleidsnota over de Visserij van schepen Dumarey ving twee zeer tegenstrijdige reacties op. Enerzijds een talle afbrekende kritiek o.a. van dhr. Bonnel, PVV. : «dit is een nietszeggende beleidsnota die zand in de ogen strooit».*

*Raadsleden Vanhalme, PVV, en Bourgogne, BSP : «laatste vergadering vissershavenkommissie werd in januari 77 gehouden, dit is verkeerd».*

*Anderzijds een erg ondersteunende tussenkomst van Claeys, CVP : «Er is jammer genoeg al en tekort aan dynamisme in deze sektor door nutteloze kritiek moeten we dit niet verder kelderen. In de visserij kan men tegenwoordig zeer goed zijn brood verdienen. Er is nog enorm veel toekomst in de visserij».*

*Al bij al liet dit hoofdstuk in alle rangen een eerder wrevelig gevoel na.*

## REDERS

## LEEST UW

## VAKBLAD

# Ministeriele antwoorden op vragen in verband met visserijproblematiek

Als gevolg van diverse vragen gesteld door de Oostendse volksvertegenwoordiger Emiel Vansteenkiste, kreeg deze laatste vanwege het kabinet van de minister van Landbouw die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, volgend antwoord :

## VISSERIJREGLEMENTERING :

Voor het uitoefenen, door EG-vissers, van de visserij in de Barentszee (in technische termen : ICES-gebied I), is er op dit ogenblik nog geen regeling voor het gehele jaar 1978, doch slechts een voorlopige regeling voor het 1e kwartaal 1978. Deze voorlopige regeling is onderworpen aan zgn. visserijplannen en aan licenties, en omvat een quota-regeling ten behoeve van de EG-vissers die aldaar bedrijvig zijn in de niet-industriële visserij (vis bestemd voor menselijke consumptie).

Wat nu de Sovjet-Unie betreft, dit land houdt zich blijkbaar terdege aan het quotum dat de EG haar heeft toegekend. De kwestie van de erkenning van de E.G. door de Sovjet-Unie, is echter een aangelegenheid die volstrekt niet behoort tot mijn bevoegdheid.

In de huidige stand van de besluitvorming terzake op EG-vlak, kan m.i. bezwaarlijk geanticipeerd worden op de sociale gevolgen die voor ons visserijbedrijf zouden kunnen voortvloeien uit de EG-maatregelen die vanuit economisch oogpunt in de visserijsector zouden dienen getroffen te worden.

In dit verband kan ik U wel alvast mededelen dat in de E.G. thans een voorstel wordt besproken «voor een verordening houdende vaststelling van uitzonderlijke steunmaatregelen voor de haringvisserij in de Noordzee en in de Keltische Zee». Hierin is inderdaad sprake van financiële compensaties, doch, daar het hier slechts om een voorstel gaat, lijkt het mij voorbarig, nu reeds concrete gegevens naar voor te brengen i.v.m. desbetreffende gedragen, normen, formaliteiten, e.d.

Wat betreft de Barentszee, menen we dat er op dit ogenblik niet alleen geen regeling is voor het gehele jaar 1978 omdat men in E.E.G.-middens niet tot een interne visserijreglementering is gekomen, maar dat het met Rusland tot een kortsluiting is gekomen voor zowel de visserij in het Hoge Noorden als omgekeerd deze in de Noordzee voor Russische schepen. Belgische vaartuigen zullen verder zeker wel nooit deel hebben of nemen aan visserijen in de Barentszee.

De visserijplannen en licenties worden verder in de schoot van de E.E.G. zelf niet zo gemakkelijk door Groot-Brittannië aanvaard waarvan de visserijpolitiek eerder op eksklusieve en preferentiele visserij voor de Britten gericht is.

Het is vooral onder druk van Nederland, die de voornaamste gedupeerde is wat betreft het verlies van de haringvisserij in de Noordzee dat thans in de bevoegde commissie besprekingen plaats hebben die zouden moeten leiden tot uitzonderlijke steunmaatregelen voor de haringvisserij, dat wil zeggen voor diegenen die regelmatig de haringvisserij beoefenden. De Nederlandse haringvissers hebben zich in dit verband reeds verscheidene malen tot hun minister Van der Stee gewend en zelfs nationale steunmaatregelen geëist, voor stilligende of opliggende haringvissers.

## WETGEVING INZAKE DE TERRITORIALE WATEREN :

Door de heer Vansteenkiste werd verder aan de minister van Buitenlandse Zaken en staatssecretaris voor streekeconomie de heer Simonet volgende vraag gesteld :

Het toezicht op de naleving van de nationale wetgeving en de internationale overeenkomsten die erop betrekking hebben, in verband met onze territoriale wateren en/of binenwateren, hangt in zeer hoge mate en bijna uitsluitend af van de organisatie van de structuren, de materiële middelen en het personeel waarover men beschikt of kan beschikken.

Het is mij bekend dat de regeringen van onze naaste buurlanden reeds geruime tijd dit probleem, op het hoogste vlak, ernstig onderzoeken. Er wordt, naar verluidt, bijzondere aandacht besteed aan de coördinatie tussen de verschillende ministeriële diensten, wat niet enkel doeltreffend is op het vlak van de uitvoering, maar bovendien en zekere vorm van standardisatie inhoudt die de schommeling van de financiële aspecten gunstig beïnvloedt.

In België zijn o.m. volgende departementen hierin betrokken : financiën, justitie, landbouw, landsverdediging en verkeer. Vooral het laatstgenoemde departement speelt hierin een voorname, niet te onderschatten rol. Ik ben onwetend over de houding van de regering tegenover die van de buurlanden, wat eventuele contacten ter zake betreft. Ik maak

mij zorgen omtrent de manier waarop België zich zal kwijten van zijn verplichtingen. Het is nl. zo dat de hieruit voortvloeiende opdrachten in de zeer nabije toekomst niet alleen belangrijker zullen worden, doch ook zullen toenemen in aantal door de onvermijdelijke en algemene, noodzakelijke aangepaste strijd tegen allerlei vormen van vervuiling, door de zeer waarschijnlijke uitbreiding van de territoriale wateren of ten minste deze van de zeevisserijzone, en ten slotte door de toekomstige exploitatie van het continentaal plat.

Er weze aangestipt dat, indien België in het raam van de huidige evolutie en het internationaal zeerecht, zijn territoriale wateren tot twaalf mijl zou brengen, dit de te controleren zone vier maal groter zou maken. Indien, in hetzelfde kader, een economische zone zou aangenomen worden dan zou het te controleren gebied bijna twaalf maal groter worden !

Daar nu reeds een reëel tekort blijkt te bestaan aan middelen om taken min of meer behoorlijk te vervullen, vraag ik mij af in welke mate deze problemen de aandacht van de regering gaande houden.

In voorkomend geval, wens ik te vernemen of de dringende oprichting van een comité ad hoc niet opportuun kan zijn.

Het antwoord van de minister dat hieronder volgt, is zeker niet veelzeggend en gaat aan de konkreet gestelde vragen voorbij. Onder meer waar volgsvertegenwoordiger E.V. zegt : «ik maak me zorgen omtrent de manier waarop België zich zal kwijten van zijn verplichtingen» waarbij de noodzakelijke aangepaste strijd tegen allerlei vormen van vervuiling, verder over het reëel tekort aan middelen om de kontrolataken van de Belgische economische zone behoorlijk te vervullen. Over dit laatste hadden wij het zelf reeds meermalen zeer uitgebreid in het Visserijblad. Het antwoord van de minister over deze zeer preciese vragen gaat hieraan voorbij. Een typisch Belgisch ministerieel antwoord die de geit en de kool spaart en waarbij men even wijs gelaten wordt.

De heer Simonet minister van buitenlandse zaken en staatssecretaris voor streekeconomie. — Namens de eerste minister, kan ik het geachte lid antwoorden wat volgt :

Er bestaat sinds het begin van 1973 een permanent comité voor het zeerecht. Het is een interministerieel orgaan dat wordt voorgezeten door een ambtenaar van het departement van buitenlandse zaken. De vertegenwoordigers van de betrokken ministeries — alle ministeries die door het lid werden geciteerd, maar ook nog andere — worden op de vergaderingen uitgenodigd.

Het comité heeft tot nu toe veel aandacht geschonken aan de evolutie van de werkzaamheden van de 3e conferentie over het zeerecht en heeft nog praktisch geen gelegenheid gehad zich over de nationale wetgeving te buigen. Het is echter wel dat comité dat het wetsonderwerp inzake de visserijzone van België heeft uitgewerkt. Dat wetsontwerp wordt op het ogenblik aan het parlement voorgelegd.

De rol van het comité zal natuurlijk vergroten van zodra de 3e conferentie inzake het zeerecht zijn werkzaamheden zal beëindigd hebben en de algemene conventie inzake het zeerecht — die zeker bepaalde bepalingen inzake interne wetgeving zal noodzakelijk maken — heeft opgesteld.

Ik wil er trouwens nog op wijzen dat de vertegenwoordigers van de belangrijkste ministeriële departementen deel uitmaken van de 3e conferentie inzake het zeerecht, en de verslagen van deze afvaardiging automatisch naar die departementen worden gestuurd.

De problemen die afhankelijk zijn van de Europese Gemeenschappen, zoals bv. de visserij, worden hoofdzakelijk behandeld in het comité van de vaste vertegenwoordigers van de E.E.G. en de betrokken departementen zijn er rechtstreeks vertegenwoordigd.

De technische problemen inzake de vervuiling van de zee worden behandeld in het I.M.C.O., speciale instelling van de U.N.O., met zetel te Londen. Ons land wordt in dat comité hoofdzakelijk vertegenwoordigd door het ministerie van verkeerswezen (Bestuur voor de zeevaart)

Het ministerie van economische zaken behandelt de problemen inzake de uitbating van het continentaal plan. De vragen voor exploitatievergunningen worden grondig behandeld door de minister, die ze krachtens het koninklijk besluit van 7 oktober 1974, voor beslissing overgemaakt aan het Ministerieel Comité voor economische en sociale coördinatie. De bevoegde ministers maken deel uit van dat comité.

## DE PASSAGIERSTRAFIEK TE OOSTENDE EN ZEEBRUGGE

Waar de trafiek van passagiers tussen Groot-Brittannië en het Belgisch kontinent met vertrek uit Oostende en Zeebrugge, in deze laatste haven met bijna 20 % verhoogde in 1977 ten overstaan van 1976, was de verhoging van ingescheepte passagiers te Oostende eerder aan de lage kant, namelijk 5 %. Hierbij komt nog dat reeds in 1976 Zeebrugge ten overstaan van 1975 een verhoging had gekend van 15 % en Oostende slechts van 3 %. Hoewel de «Sealink-lijnen» te Oostende nog een gevoelige voorsprong hebben op Zeebrugge wat het absoluut aantal passagiers betreft, knaagt Zeebrugge toch ieder jaar aan deze voorsprong. Wat het aantal verscheepte voertuigen aangaat zijn beide havens bijna op dezelfde hoogte gekomen. Wat de indeling in aankomende en vertrekkende passagiers betreft, zijn deze getallen nagenoeg gelijk. Voor Oostende gaat de overtocht naar Dover en Folkestone. In Zeebrugge naar Hull en Felixtowe.

### PASSAGIERS

	1976	1977	%
Oostende :	2.643.052	2.783.914	+ 5
Zeebrugge :	1.344.198	1.605.927	+ 19

### VOERTUIGEN

	1976	1977	%
Oostende :	605.302	697.856	+ 15
Zeebrugge :	576.457	671.828	+ 16

Men heeft nochtans te Zeebrugge meer schepen in beweging met daarbij een groter brutotonnage dan in Oostende, niettegenstaande de cijfers in deze haven kleiner zijn. Hieruit kan men dus besluiten dat de ferries te Oostende zowel wat passagiers als voertuigen betreffen, een hogere bezetting kennen.

## SOCIOLOGISCH ONDERZOEK IN DE ZEEVISSERIJ

In het voorjaar van 1977 werd een sociologisch onderzoek uitgevoerd in de zeevisserijsector, met als doel na te gaan, enerzijds hoe de scheepsjongens staan tegenover de voortzetting van hun huidig beroep, en anderzijds hoe de reders denken over de maatregelen door de overheid getroffen om de aanwerving van jonge vissers te stimuleren (Fonds voor Scheepsjongens).

De voornaamste conclusie bij deze enquête is, dat als de jongeren visser willen worden, het nog steeds is omdat ze zich door de zee, de schepen en het varen aangetrokken voelen. Dit onderzoek heeft voorts

uitgewezen dat er momenteel een jongerenpotentieel beschikbaar is waaruit het bedrijf in voldoende mate kan putten om in de komende jaren het bemanningsbestand op peil te houden. Tenslotte blijkt ook dat de quasi-totaliteit van de ondervraagden — zowel scheepsjongens als reders — het Fonds voor Scheepsjongens beschouwen als een belangrijk positief element.

Deze sociologische studie wordt gepubliceerd door de Dienst voor de Zeevisserij, Koninginnelaan 59, 8400 Oostende en is aldaar verkrijgbaar.

## BETER VOORKOMEN DAN TE LAAT INGRIJPEN !

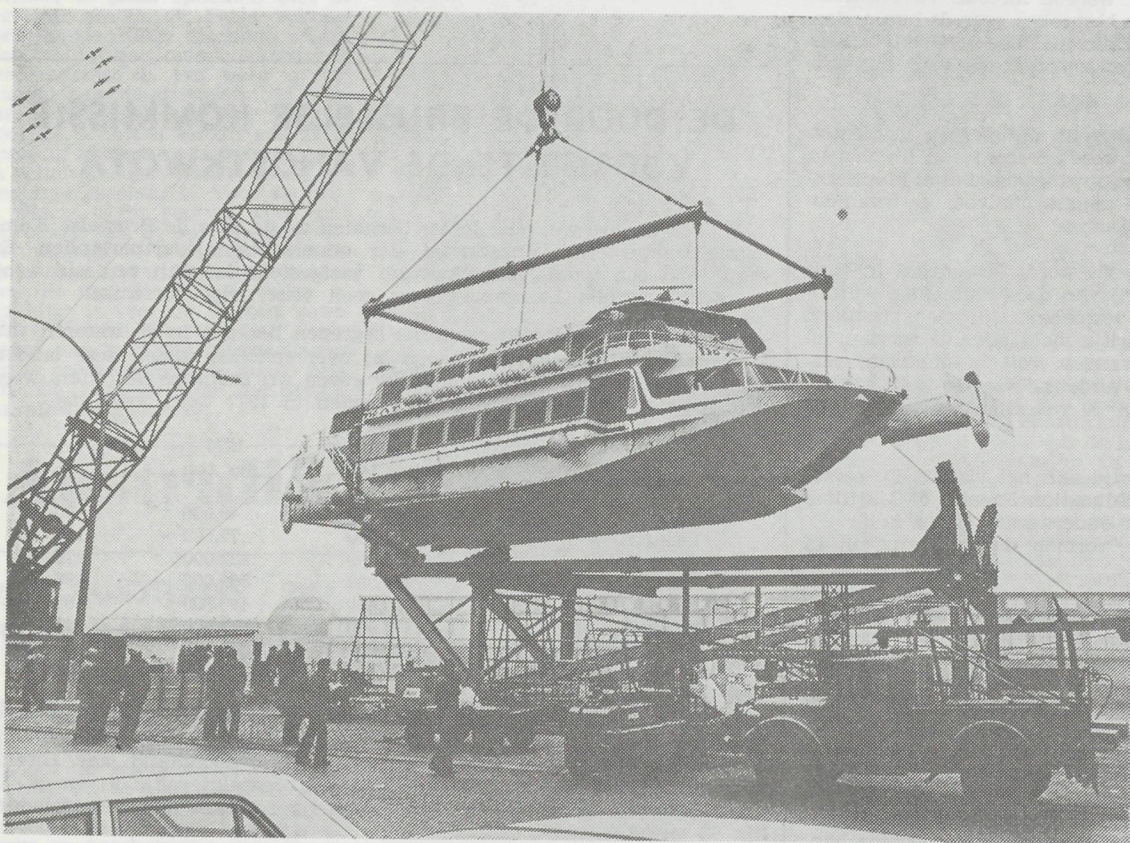
Tijdens de korte, maar fel ingrijpende vriesperiode die we enkele dagen meegemaakt hebben, was zowel maandagmorgen, maar vooral dinsdagmorgen de havengeul van Nieuwpoort dichtgevroren. Dit van in de achterhaven tot aan de kop van het «schiereiland». Het ijs was

weliswaar maar ruitdik, maar we hebben dit jaren geleden meegemaakt. Na drie of vier nachten hardnekkige vorst, was uit- of invaren onmogelijk vooral dan voor houten vaartuigen.

Maandagmorgen werd dit ijs dan stukgeslagen door uitvarende ijzeren vaartuigen, maar dinsdag waren er nu geen in- en uitvarenden voorzien. De redding kwam dan door de redeboot van Nieuwpoort, die na een paar keer weg en weer gelopen te hebben, alles in stukjes achterliet en dit met de lichte uitgaande stroming vanuit de sluizen, alles het zeegat uitdreef.

Daarom aan deze diensten dan ook de dank van de Nieuwpoortse visserij.

## EEN ONGEWOON VRACHTJE !



Dinsdag viel er een meer dan gewone belangstelling op te tekenen aan de Hendrik Baelskaai, in het gebied van de Oostendse vissershaven. Een vleugelboot van de P. & O. Ferries, die een regelmatige lijnverbinding tussen Zeebrugge en Londen verzekert, was immers dringend aan een herstelbeurt toe. De zuigelementen hadden inderdaad averij opgelopen door de fel bevuilde wateren van de Theems. Daarvoor moest het vaartuig evenwel «op het droge» staan en die karwei werd dan maar opgeknapt door een kraan met groot vermogen. Het ongewone vrachtje werd gewoon op de Hendrik Baelskaai gezet waar de herstellingen zullen uitgevoerd worden. (Foto NVDK-Ronny).

## DOOR AUSTRALIË OPGEBRACHTE VAARTUIGEN OPENBAAR VERKOCHT

Vissersvaartuigen uit Taiwan, het Chinees eiland met een nationalistisch bestuur, die door Australië waren opgebracht om in de 12 mijlszone gevestigd te hebben, werden aangeslagen en verkocht. Het ging hier over stalen treilers van 30 tot 40 meter lengte, waarvan de oudste gebouwd werd in 1964 en de jongste in 1974. Drie van deze vaartuigen werden door Australische reders gekocht, twee vaartuigen gingen naar Signapour en een moderne treiler uit 1978 van 30 meter lengte ging naar een reder uit Nieuw-Zeeland en een zusterschip hiervan naar een reder uit Cyprus. Zo te zien aanbevelingswaardige batjes, met stalen treiler uit 1963 van 30 meter lengte voor een prijsje van 350 duizend B. fr. ! Sinds 1969 werden door Australië zowat 45 vissersvaartuigen uit Taiwan aangeslagen wegens illegaal vissen in de 12 mijlszone.

We vragen ons af wat het nu zal worden met de voor de deur staande uitbreiding tot 200 mijl van de Australische economische zone. Tips voor reders die naar een vaartuig uitzien ?

# De opleiding tot de visserijwetenschap

## OVERZICHT

Studenten in het zeevisserijberoep uit Hongkong, Koeweit, Nigeria en Saoedië-Arabië hebben onlangs een cursus gevolgd van een duur van 12 weken in Engeland. De lessen hadden voornamelijk betrekking op het visserijbeheer en de technologie. Deze cursus is de eerste van een reeks die door de «White Fish Authority» wordt georganiseerd ten behoeve van de ontwikkelingslanden. De bedoeling is dat de zeevisserijdepartementen van deze landen de beschikking krijgen over een «algemene overzicht van alle praktische vraagstukken die verband houden met het beheer van nationale visserijpolitiek».

De cursus is voornamelijk bedoeld voor diegenen die belast zijn met de ontwikkeling van de zeevisserij in hun land en daarom heeft de inhoud van de lessen veel te doen met de praktische kant van het zeevisserijberoep en de beheersprogrammas die daarmee verband houden.

Twee weken van de cursussen worden gegeven in «Plymouth Polytechnic School», op de Zuidkust van Engeland. Vervolgens acht weken in het opleidingscentrum van de «White Fish Authority» in Hull op de Oostkust en vervolgens een week in het «Hull College of Higher Education Faculty of Maritime and Engineering Studies».

## TAKKEN

Er zijn zes grote takken in de cursus terug te vinden: visserij-scheepsbouwkunde en werktuigkunde, behandeling en bewaring van vis, technologie van de vistuigen, maritieme wetenschappen, visopsporing en haar technieken, handelsbeheer en beheer van de natuurlijke rijkdommen.

De technologie van het vissersvaartuig wordt gegeven in Plymouth gedurende twee weken en de eerste helft heeft betrekking op de bouw van vissersboten en de scheepsbouw. Daar worden meestal verschillende soorten van vissersvaartuigen vergeleken en besproken evenals hun onderscheidene uitrustingen, de selectie van de verscheidene schepen naargelang hun bijzondere vangstmethode; de basisopvattingen voor het ontwerp van vissersvaartuigen.

Naast de lessen wordt ook bezoek gebracht aan werven met boten in aanbouw. De tweede week in Plymouth wordt besteed aan problemen van de werktuigkunde en gaat over de voortstuwingsinstallatie, hulpwerktuigen, winches en nettrommels evenals de apparatuur voor de behandeling en de bewerking van de vis.

De behandeling en de bewaring van vis wordt bestudeerd in Hull in het opleidingscentrum voor de zeevisserij van de «White Fish Authority». Gedurende tien drukke dagen die vermengd zijn met praktisch werk, leren de studenten hoe de vis behoorlijk moet bewerkt worden, de kwaliteits-beoordelingmethodes, fileren, invriezen, roken, inblikken, vervaardigen van vismeel, de visafslag en de verdeling van de vis. Vanzelfsprekend worden ook bezoeken afgelegd in de rokerijen en de vismeelfabrieken.

De volgende twee weken worden gewijd aan het vistuig. De eerste (week) aan het «Hull College for Higher Education Faculty of Maritime and Engineering Studies» waar de studenten onderwezen worden in de basistheorie van de bouw van vistuigen, de vormen, de ophanging en de algemene praktische netvervaardiging.

Nadat deze basisopleiding afgelopen is wordt er naar het opleidingscentrum overgestapt alwaar een laatste week gewijd wordt aan de technologie van het vistuig. Er wordt daarbij dankbaar gebruik gemaakt van de «flumetank» en de studenten kunnen sleepnetmontages uittesten in de tank. Er wordt ook instructie gegeven in andere visserijmethoden inbegrepen staande netten en fuiken.

Het volgende onderwerp is de maritieme wetenschap. Gedurende de ene week die daaraan wordt besteed wordt de nadruk gelegd op de verschillende aspecten van de oceanographie; de biologie van de zee en het gedrag van de vis die rechtstreeks te maken hebben met de handelsvisserij. Enkele van de onderwerpen gaan over het wetenschappelijk zeeonderzoek, de trek van de vis, het gedrag van de vis met betrekking tot het milieu en de vistuigen, de bevolkingsdynamiek — de manieren waarop de visreserves veranderen en gevolgen van het vissen en de natuurlijke oorzaken, en de gronden van het toezicht op het vissen.

## PRAKTIJK

Het gedeelte met betrekking tot de visopsporing duurt dan nog een

week. Het bestaat uit lezingen en praktische demonstraties met gebruik van de moderne echodieptemeter, het werken ermee en het wetenschappelijk werk in verband met de visopsporing. Er wordt gebruik gemaakt van de installaties die speciaal werden ontworpen in het instituut.

Gedurende de laatste vier weken krijgen de studenten een basis-onderrecht in het visserijbeheer. Daaronder het economisch beheer, visserijbronnen en hun uitbating, financieel en zakelijk beheer evenals administratie. Naast de lezingen worden vraagstukken voorgesteld en er is een «handelsbeheersspelletje» dat het mogelijk maakt de student in de praktijk te laten omzetten wat ze allemaal gedurende de cursus hebben geleerd in theorie.

## NIEUW

Anderzijds werd aan de Universiteit van Rhode Island in de Verenigde Staten, een nieuw type van cursus op punt gesteld. Het is bedoeld voor de studenten die niet de vijf vereiste jaren ondervinding kunnen voorleggen of een «master's degree» vereist om de bestaande cursussen met betrekking tot het «marinebeheer» te kunnen volgen.

De leraar die medestichter is van het marineprogramma meent dat er een toenemende (en tegenstrijdige) vraag is naar de studie van het marinemilieu voor scheepvaart, zeevisserij, benutten van baggerspecie, olieopsporing en recreatie.

Omdat het oplossen van dit soort tegenstrijdigheden een combinatie van benaderingen vraagt is er een groeiende nood aan besluitvorming die een omvattende perspectief naar hun oplossingen kunnen brengen. Het nieuwe programma aan deze universiteit zal pogen dergelijke specialisten op te leiden.

De verplichte vakken van deze cursussen omvatten oceanographie, zeerecht, economie van de natuurlijke voedselbronnen van de zee, aardrijkskunde en maritieme wetenschappen.

## DE DOOR DE BRUSSELSE KOMMISSIE VOORGESTELDE VANGSTKWOTA

Ten gerieve van onze lezers herhalen we de door de Brusselse Commissie voorgestelde vangstkwota der onderscheiden partnerlanden. Er werd eerst een totaal vangstkwotum vastgesteld dat dan verdeeld werd in „acht” vermits Luxemburg over geen visserijvloot beschikt.

In deze cijfers zijn eveneens begrepen hetgeen in de wateren van Derde Landen mag gevist worden bij overeenkomst tussen deze landen en de E.E.G. Ten titel van inlichting geven wij eveneens de cijfers voor van wat door de onderscheidelijke landen in 1977 werd weggevisst.

	1978 per ton	1977 per ton	%
België	43.000	49.000	90
Ierland	97.000	77.000	125
Nederland	155.000	222.000	70
Italië	371.000	388.000	96
West-Duitsland	388.000	440.000	88
Frankrijk	576.000	617.000	93
Groot-Brittannië	1.036.000	1.041.000	100
Denemarken	1.455.000	1.746.000	84

In deze statistieken zijn België en Ierland de kleintjes. Nederland is de grootste verliezer, procentsgewijs uitgedrukt is het aandeel van onze noorderburen slechts 70 % van dit van het voorgaand jaar. Hierna komen Denemarken en West-Duitsland met respectievelijk 84 en 88 %, dan België met 90 % en ten slotte Frankrijk en Italië met onderscheidelijk 93 en 96 %.

Wat het vangstkwotum voor de Britten betreft, bleek dit nagenoeg gelijk terwijl de Ieren hun aanvoer mogen opvoeren tot 125 %.

Onder de partnerlanden is Denemarken de voornaamste aanvoerder van vis, maar in Denemarken doet men in het bijzonder aan industriële visserij voor de vismeelfabrieken terwijl het voor Groot-Brittannië toch hoofdzakelijk gaat om consumptievis. Aldus gezien is Denemarken er nog fatsoenlijk vanaf gekomen.

# KORTE BERICHTEN

## NIETTEGENSTAANDE OVEREENKOMST MET E.E.G. VOERT FAROE BEPERKINGEN IN

Onlangs werd een overeenkomst getroffen tussen de EEG en Faroë waarbij, volgens wederkerigheid, 'n 40-tal vergunningen aan, meestal Schotse schippers uitgereikt werden evenals 34 vergunningen aan de EEG waaronder nogmaals 9 voor Groot-Brittannië, om buiten de twaalfmijlszone uit de kust van Faroë te mogen vissen. Toen de Schotse vissers zich klaar maakten om in deze gebieden te vissen, waarbij er reeds een paar aan het vissen waren, bereikt hen plots het nieuws dat, behalve de 12 mijlszone een bijkomende zone van 9 mijl aan de buitenlandse vissersvaartuigen verboden werd, ook al zijn ze in het bezit van een vergunning afgeleverd volgens de getroffen overeenkomst tussen de EEG en de Faroë. Dit heeft natuurlijk heel wat kwaad bloed gezet bij de Schotse vissers die onmiddellijk, via hun federatie, de Britse regering verzocht hebben deze zaak te Brussel aanhangig te maken en contact te gaan opnemen met de regering van Faroë. Faroë behoort niet tot de EEG, dit sluit echter niet uit dat een overeenkomst een overeenkomst is, ten ware er wel uitzonderingsmaatregelen in bepaalde gevallen voorzien worden. Voor de Schotten zal dit een grote weerslag hebben op hun kabeljauw- en schelvisvangst waarvoor dit gebied zeer geschikt is. Voor de Britse vissers is dit voorval weer eens een bewijs van de onvolmaakte manier waarop de EEG zijn overeenkomsten afsluit. Dit sluit echter niet uit dat de EEG in alles de schuldige is voor de Britten, zowel van het mooi als van het slecht weder, van 'n kleine vangst als van een te grote vangst met kleine prijzen. De EEG is voor de Britten van alles de zondebok.

## Australië

### OOK AUSTRALIE ZAL OVERGAAN TOT DE 200 MIJLSZONE

Bij de opening van de nieuwe parlementaire sessie in Australië zal een wetsvoorstel ingediend worden om de economische zone tot 200 mijl uit de kust uit te breiden. Dit als besluit van een commissie die een studie maakte over de visstocks en bescherming van de vistapel. Door dezelfde commissie werd een vangstcijfer vastgesteld waarboven niet gegaan mag worden. Hetgeen hiervan door de eigen visserij niet kan aangevoerd worden noch door de industrie verwerkt, zal in overeenkomsten met andere landen aan deze laatste ter beschikking gesteld worden.

## Frankrijk

### DE FRANSE PAIR-VISSERS DIENDEN HUN MONSTERROLLEN IN

Zoals we reeds in een vorige uitgave mededeelden ontstond onder de Franse vissers een zeer uitgesponnen herrie in verband met de pelagische visserij in pair. De andere vissers gaven deze manier van vissen de schuld van alles en nog wat. Aldus zouden de pair-vissers alles wegvissen dat voor hun net kwam en ook het vistuig, de fuiken en uitgestelde netten van een bepaalde kustvisserij regelmatig vernietigen. Het ging zover dat men bijna op de vuist kwam en de kustvisserij aandrang om de pair-visserij voor de Franse kust in een groot gebied van de Atlantische oceaan te verbieden. De Franse overheid greep tenslotte in en verbood ten voorlopige titel de pelagische pair-visserij. Er zou een onderzoek plaats hebben en eventueel bepaald worden welke gebieden nog wel mochten in aanmerking komen voor de pelagische pair-visserij. Nu zijn deze laatste vissers en reders echter in het verweer gekomen en hebben de overheid uitgenodigd zich aan boord van de pair-vissers te komen overtuigen of deze manier van vissen inderdaad wel zulke katastrofale gevolgen heeft voor de andere visserij als deze beweert. Verder hebben zij gedreigd hun rol in te dienen zo het verbod gehandhaafd bleef. Dit is intussen gebeurd en de reders uit Lorient, Turballe en andere havens die deze manier van vissen beoefenen, hebben hun rol ingediend en de aangemonsterde vissers aldus werkloos gesteld. Het gevolg hiervan is dat enkele honderden vissers op straat komen te staan en dat men dan maar onmiddellijk overgegaan is tot het tot stand brengen van besprekingen tussen beide partijen. De pair-vissers, ten minste diegenen die deze vorm van visserij ook in de winter bedrijven, hebben echter gevraagd dat de voorlopige verbodsmaatregel zou ingetrokken worden binst de duur der besprekingen. Ze worden hierin gesteund door nog andere reders die echter in de winter overschakelen op de gewone bodemvisserij vanwege het vele slechte weder. Volgens de pair-vissers mogen zijn hun vaartuig aan de kant leggen indien deze manier van vissen verboden zou worden. Ze hebben zich hierop uitgerust en deze visserij heeft uitgezonden zeer lonend te zijn. Zij zijn wel bereid te onderhandelen om na te gaan hoe aan sommige wensen van de kustvisserij kan tegemoet gekomen worden zonder dat hierdoor hun eigen visserij getroffen wordt. Ze zijn ook bereid te spreken over bepaalde gebieden die misschien zouden kunnen bespaard worden van de pair-visserij indien hiermede hun belangen niet bijzonder geschaad worden.

## FRANSE TREILERS EEN BUITENKANSJE VOOR FLEETWOOD

Voor de Fleetwoodse handel was de verkoop door twee Franse treilers uit Concarneau en Douarnenez een buitenkansje met zowat 3000 bennen vis van zeer goede kwaliteit, waaronder 2.000 bennen koolvis die zeer goed verkochten. Fleetwood lijdt inderdaad erg onder het opliggen van heel wat Britse diepzetrelers die vroeger vooral in de IJslandse wateren visten en nu onlangs ook uit de Barentssee geweerd werden. De onverwachte aankomst van de Franse treilers was dan ook een buitenkansje voor de plaatselijke handel. Een dezer vaartuigen maakte met 2000 bennen 36.000 pond of omgerekend 2,25 miljoen B. Fr. Onder deze 2000 bennen telde men 1500 ben koolvis, 12 mooie meid, 45 schelvis, 45 wijting, 26 haai, 250 kabeljauw en gullen en wat rare vis. Zo gezien is de bruto-besomming nog niet zo uitzonderlijk voor een afslag die naar vis uitziet. Inderdaad is een gemiddeld van 1.100 B.fr. de ben, niet bepaald om op te roepen.

## FRANKRIJK AAN DE VERKEERDE KANT VOLGENS BRITSE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN OWEN

Voor het Hogerhuis verklaarde de Britse minister van Buitenlandse zaken „Owen” dat het onbegrijpelijk is dat Frankrijk niet aan Britse zijde staat in verband met de toewijzing van eksklusieve zones aan de kuststaten voor wat de visserij betreft. Inderdaad, aldus minister „Owen” staat de visserij met het risico voor de deur van een eerlange toetreding van Spanje tot de EEG waardoor de last van de ganse Spaanse vissersvloot op de gemeenschapswateren zou komen te drukken. Volgens Owen heeft ook Frankrijk belang aan het buitenhouden van de Spaanse vissersvloot uit een bepaalde kustzone. Het verbaast dan ook de Britse minister dat Frankrijk dit niet beter inziet en één van de hevigste tegenstanders is van de Britse eis voor een eksklusieve kustzone en een preferentiële zone.

## REDERS LEEST UW VAKBLAD

## Ierland

### ONGELUKKIG VONNIS VOOR IERSE BESCHERMING TEGEN ILLEGAAL VISSEN

We brachten meer dan een jaar terug mededeling van het vonnis tegen een Bulgaarse grote treiler, de „Aurelia” die wegens illegaal vissen in de Ierse wateren, door de rechtbank van Cork veroordeeld werd tot een boete van 102 duizend pond of het equivalent van 6,4 miljoen B.fr. Dit bedrag kwam namelijk overeen met de waarde van de aangeslagen netten en gevangen vis aan boord. De Bulgaarse schipper ging in beroep met als hoofdargument dat de plaatselijke rechtbank niet bevoegd was voor straffen boven een bepaald maximum-bedrag en dat het konfiskeren van vistuig en gevangen vis voor een waarde van meer dan 6 miljoen B.fr. niet meer in de bevoegdheid valt van een gewone lokale rechtbank. Het Hoge Gerechtshof heeft de Bulgaarse schipper gelijk gegeven en sprak hem vrij van deze belangrijke confiscatie die praktisch gelijk staat met het oplaggen van éénzelfde zware gerechterlijke boete. Hieruit volgt dat voortaan de rechtbank te Cork nog slechts boetes zal kunnen uitspreken ten belopen van 100 Pond of 6300 B.fr. Deze uitspraak van het Hoger Gerechtshof heeft natuurlijk heel wat deining veroorzaakt in de Ierse visserijkringen die nu beweren dat 'n maximum op te leggen boete van 6.300 B.fr. het illegaal vissen niet meer zal kunnen verhinderen. Het is duidelijk dat men van buitenlandse zijde meer geneigd zal zijn op illegale manier te komen vissen binnen de Ierse economische zone dan voorheen, vermits de boete nu zeker meevalt. Anderzijds kan men het deze vaartuigen toch ook moeilijk maken door hen op te brengen, de periode om de schipper voor de rechtbank te brengen, te rekken en andere administratieve moeilijkheden in de weg te leggen, zodanig dat de reis van betrokken vaartuig zeker niet meer renderend wordt door het opliggen en het visverlies. Anderzijds zijn intussen ook stemmen opgegaan om de zaken rechtstreeks voor een hoger rechtbank te laten brengen die wel bevoegd is hoger straffen uit te spreken. Dit houdt echter in dat dat dit dan met een lange wachtperiode zal gepaard gaan, vermits deze hogere rechtbank niet zo dikwijls samenkomt. Men spreekt dan ook van de instelling van een speciale rechtbank met onbeperkte bevoegdheden voor dergelijke vergrijpen. Dit dient echter met speciale wet te gebeuren en is zeker nog niet voor morgen. Aan het bezwaar en voorbehoud van de Ierse producenten zal dan ook niet onmiddellijk kunnen tegemoet gekomen worden.

# Engeland

## DE BRITTEN MINSTENS NOG VOOR JAREN UIT IJSLANDSE WATEREN

Dit was ten minste het besluit van de heer Mar Elisson, directeur van de IJslanse Vissersfederatie, ter gelegenheid van zijn bezoek aan Birmingham waar hij sprak op een bijeenkomst van de afdeling visserij van de Raad van de Britse „Marine-Equipment”. Het enige land dat nog in de IJslanse wateren toegelaten is, is België, maar dit gaat hier slechts over een zeer klein contingent, aldus de heer Elisson. We voegen hier aan toe dat ook Faroë nog in IJslanse wateren vist op basis van wederkerigheid. Voor Groot-Brittannië zou er nog een kansje in zitten om voor bepaalde vissoorten en voor een bepaald contingent, nog toegelaten te worden in IJslanse wateren onder vorm van wederkerigheid, wanneer IJsland, die voor het ogenblik op de vangst van blauwe wijting experimenteert, eventueel zou belang kunnen stellen in de vangst van blauwe wijting in de Britse economische zone. Het is echter duidelijk dat IJsland hier echter met de EEG zou moeten onderhandelen. Anderzijds zouden, in de eventualiteit van een terugkeer van Groot-Brittannië in IJslanse wateren, zeker wel niet op kabeljauw mogen gevist worden. Het is immers nog altijd IJslands grote zorg om de kabeljauwstand in de IJslanse wateren te gaan opvoeren door een voorzichtig visserijpolitiek ter zake. Aldus werd voor 1976 en 1977 een bepaald contingent vooropgesteld en wel zodanig dat de IJslanse visserij een bepaalde periode niet meer op kabeljauw kon gaan vissen omdat het vooropgestelde cijfer reeds overschreden was begin december 1977.

## HULLSE SCHIPPERSGILDE VRAAGT BIJZONDERE MAATREGELEN

De Hullse schippersgilde werd op eigen verzoek door een parlementaire afvaardiging ontvangen die bereid gevonden werd hun moeilijkheden in het parlement te verdedigen. Te Hull alleen reeds liggen 20 diepzeetrelers op en hierdoor zijn ongeveer 500 mensen hun job kwijt. Het Hullse officierengild ter visserij dat vroeger tot 300 aangesloten telde, heeft er nu nog amper 140!

De visserij-officiëren wensen vooral dat de E.E.G. spoed zet achter de onderhandelingen met Noorwegen en met Rusland. Dit laatste in verband met een toelating tot vissen in de Barentsee. Het is echter duidelijk dat Rusland in dit geval compensatie zal zoeken in de Noordzee en voor wie de Russische veelvraat kent, zal de E.E.G. hier zeker geen profijt mede doen. Wij menen trouwens dat het, het uitvallen van Rusland uit de E.E.G. gemeenschapswateren is, sinds 1 april van vorig jaar die aan de vissers in de Noordzee en in de West toelaat voordelige visvangsten te verwezenlijken. We menen derhalve niet dat de E.E.G. er belang bij heeft, voor een bepaald viscontingent in de Barentssee, een halve

uitverkoop te riskeren van de Noordzee door Russische vaartuigen op wier vangsten men toch moeilijk een controle kan uitoefenen gezien alles onmiddellijk aan boord gaat van de moederschepen en er onmiddellijk verwerkt wordt, versneden, gediepvriesd, in vismeel of visolie omgezet.

## BRITSE KUSTVISSERS EISEN UITZONDERINGEN OP DE HARINGSTOP

De kustvisserij van Yarmouth en Lowestoft is niet te spreken over het niet tot stand komen in bepaalde kustgebieden en voor bepaalde vissers van een uitzondering op het verbod om haring te vangen. In een onderhoud dat ze hadden met de Britse minister John Silkin wezen zij in dit verband op door hem gedane beloften en meer nog op de uitzonderingsmaatregelen die voor bepaalde kleine Franse vissers onder de Franse kust genomen werden. Verder zou het vissen op haring, onmiddellijk onder de Britse kust en door de kleine kustvisserij, geen invloed hebben op de haringstocks in de Noordzee, aldus de vertegenwoordiger van de betrokken vissers uit Yarmouth en Lowestoft, vermits deze haring van een ander soort is dan de soort die men in de Noordzee wenst te beschermen. Zij verlangden dan ook van de Britse minister dat hij de eerder gedane beloften ten voordele van de kleine kustvisserij zo spoedig mogelijk waar maakt.

## DE BESPREKINGEN TUSSEN DE E.E.G. EN NOORWEGEN ZIJN NOG NIET ROND

Zoals we in een vorige uitgave mededeelden werd terug een voorlopige regeling getroffen voor de visserij tussen de E.E.G. en Noorwegen. Ook verleden week kwam men met de besprekingen niet rond. Men hoopt echter deze week nog tot enig resultaat te komen. Volgens Noorse kringen zou, volgens de huidige onderhandelingen, de E.E.G. heel wat meer bekomen dan de Noren in wederkerigheid in de Noordzee kunnen vinden. Noorwegen is anderzijds echter door de E.E.G. behandeld als bevoorrechte handelspartner en we menen dat dit ook wel iets waard is. Op visserijgebied liggen de wederzijdse belangen van Noorwegen in de economische Britse zone van de Noordzee en dit steekt ook enigzins de Britten de ogen uit, dat de wederkerigheid niet naar Groot-Brittannië alleen gaat, maar naar de partnerlanden in het algemeen.

## REKORDJAAR IN 1977 VOOR DE IJSLANDSE VISSERIJ

IJsland kende een topjaar in '77 met een jaarvangst van 1.365.000 ton vis, hetgeen dit land in de top-tien brengt van de visserijlanden. In dit cijfer zit echter de capelinvangst voor iets meer dan 800.000 ton. Deze vis wordt uitsluitend gevangen voor vismeeldoelinden. Aan kabeljauwsoorten had men het cijfer van 275 duizend ton vooropgesteld, maar dit werd in 1977 overschreden met ongeveer 45 duizend ton. Men zal voor de volgende jaren, voor de kabeljauwsoort zich houden aan een cijfer van ongeveer 300.000 ton.

# BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

## 4/59 (T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/43-1978.

Gedurende de periode van 27 februari tot en met 10 maart 1978 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector, als volgt:

— week van 27 februari tot 3 maart 1978: op maandag 27, dinsdag 28 februari, woensdag 1, donderdag 2 en vrijdag 3 maart 1978;

— week van 6 tot 10 maart 1978: op maandag 6, dinsdag 7, woensdag 8, donderdag 9 en vrijdag 10 maart 1978.

Deze oefeningen worden gehouden van 0900 plaatselijke tijd tot zonsopgang, zonder onderbreking.

De schikkingen van B.a.Z. 1/44-1978 zijn van kracht.

(Med. A.A. Sch. Lombardsijde 9-2-'78 — H. 63109)

## 4/60 Noordzee. — Kustroute. Wijziging in de bebakening.

1. Opgenomen:

a. de wraklichtboei „Wenduinebank E”, in pos. 51°18'53"N — 3°01'43"E;

b. de lichtboei „Wenduinebank E”, in pos. 51°19'58".2N — 3°03'47".5E.

2. Uitgelegd:

een rode stompe lichtboei, gemerkt „Wenduinebank E” met radarreflector en rood schitterlicht: Q R., in pos. 51°18'53"N — 3°01'43"E. (Zie Belg. krtn. „D 11” en „D 101” en Lichtenlijst 1977 — Nos 368 en 370).

(Med. Loodswezen Oostende 7-2-'78 — H. 63100)

## 4/61 (T) Noordzee. — Wetenschappelijke instrumenten uitgelegd.

Stroommeters en golfmeters (Q), gemarkeerd door gele spitse boeien met radarreflector werden tot nader bericht uitgelegd in de volgende posities:

Stroommeter 1: 51°21'14"N — 3°15'37"E;

Stroommeter 2: 51°21'59"N — 3°18'57"E;

Golfmeter 1: Westhinder — 51°23'03"N — 2°26'30"E;

Golfmeter 2: Wandelaar — 51°23'42"N — 3°03'00"E;

Golfmeter 3: Wielingen 1 — 51°23'26"N — 3°18'00"E;

Golfmeter 4: A 2 nabij meetpaal MOW1 — 51°21'40"N — 3°07'10"E;

Golfmeter 5: Zand 1 — 51°21'35"N — 3°11'30"E.

De scheepvaart wordt verzocht op ruime afstand van de opgegeven posities te blijven.

(Zie Belg. krtn. „D 11” en „D 101”).

(Hydrografie Oostende)

NEDERLAND

## 4/62 (T) Westerschelde. — Vaarwater langs Hoofdplaat. Stroommeter gedekt door tonnen.

Op 51°23'39"N — 3°35'33"E is een stroommeter uitgelegd die aan de NW- en aan de SE zijde gedekt wordt door een gele bolton met radarreflector.

Stroommeter en boltonnen worden omstreeks de tweede week van maart 1978 zonder nader bericht opgenomen.

(Zie Belg. krtn. „D 101” en „104/11”).

(Ned. B.a.Z. 557 (T) — H. 63162)

## 4/63 Westerschelde. — Verklikkerlicht Braakman. Sectoren gewijzigd.

Positie: ± 51°21'.0N — 3°46'.3E

De sectoren van het verklikkerlicht Braakman wijzigen als volgt: Rood van 119° tot in 132°; wit tot in 141°; groen tot in 158°; wit tot in 178°; rood tot in 193°; overigens wit.

(Zie Belg. krtn. „104/10” en Lichtenlijst 1977 — No 534).

(Ned. B.a.Z. 472 — H. 63129)

## 4/64 Westerschelde. — Veerhaven Perkpolder. Havenlichten gewijzigd.

1. Schrappen de lichtster op ±:

a. 51°24'08"N — 4°01'13"E, op kop W havenhoofd;

b. 51°24'05"N — 4°01'24"E, op kop E havenhoofd.

2. Wijzigen de volgende lichtbeschrijvingen:

a. nabij 1a „2 x F G” in: F G;

b. nabij 1b „2 x F R” in: F R.

N.B. De haveningang wordt thans gemarkeerd door het reeds gekarteerde vaste groene en vaste rode licht op palen in de havenmond.

De mistzwaailamp op kop E havenhoofd blijft gehandhaafd.

(Zie Belg. krtn. „104/09” en Lichtenlijst 1977 — Nos 668 en 670).

(Ned. B.a.Z. 538 — H. 63162)

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Het meest opvallende van de voorbije week was de zeer grote aanvoer van wijting, vooral maandag. Ook in Nederland zullen wel grote vangsten aangevoerd worden zijn en zo kwam het dat er helemaal geen vraag was naar deze vissoort. Honderden manden werden dan ook naar de vismeelfabriek verwezen. Een triestige ervaring voor onze vissers die al hun arbeid weinig of niet beloofd zagen. Stel je maar eens voor wat een werk het is om al die kleine wijtingen te gutten en dat bij een temperatuur die ook in zee niet bijzonder gunstig zal geweest zijn. Wijting is nochtans een zeer smakelijke vissoort, blijkbaar is de vraag er naar zeer beperkt of anders scheelt er wat aan het distributiesysteem. Ook voor rog is er duidelijk een beperkte vraag. De prijs van die vissoort is ook enorm gedaald. De grote roggen haalden nog even boven de 30 F maar alle andere sorteringen kregen amper tussen 15 en 25 F. Voorgaande week kreeg grote rog tot 79 F en haalde de goedkoopste soort nog 40 F. Gul en kabeljauw zijn twee andere soorten waar de vraag zeer slap naar is. Enerzijds is er de invoer van kabeljauw uit Denemarken en anderzijds de grote hoeveelheid kleine gul. Die geraakt echter tot nu toe nog altijd verkocht al is het dan dicht bij de minimumprijs. Dinsdag toch een ietwat betere prijsvorming dan maandag. Voor schol en iek werden evenmin hoge prijzen betaald, de minimumprijs was vaak de hoogste.

Voor IJslanvis bleef de prijs wel op een redelijk peil. Zo kreeg rode zeebaars, waarvan de aanvoer nu

beperkt bleef tot een 700 bennen, weer tot 1890 F de ben. Hieruit blijkt dus dat een aanvoer van 1000 bennen te veel is, verleden week immers lag de aanvoer rond dat getal en lag de prijs 10 F het kg lager. Blauwe leng noch witte leng werden in grote hoeveelheid gebracht. Die soorten bleven een behoorlijke prijs noteren. Ook voor Schotse schol werd weer tot 45 F het kg betaald. De koolvis kreeg tot 32 F maar werd in erg geringe mate aangevoerd. Door het defect van één IJslander en het opleiden van een andere was alleen de 0.81 maandag aan de afslag. Die zorgde voor een 1300 manden vis en besomde 2,3 miljoen F.

Ook voor de tongvissers werden het behoorlijke reizen. Vrijdag verkocht de 0.33 en bereikte met een zeer grote vangst (10.500 kg tong en 350 bennen andere vis) een opbrengst van 2 milj. 17.264 F. Spijtig werden vrijdag de laagste tongprijzen van de week betaald. De vangst van de Z.499 werd maandag inderdaad heel wat duurder verkocht, dit schip had 225 bennen vis en 4.250 kg tong in de afslag gezet en besomde 1 miljoen 142.274 F. Vooral de middensorteringen waren veel duurder en haalden tot 40 F het kg meer.

GEEN VERKOOP  
MEER OP FEESTDAGEN

Vanaf zaterdag e.k. zal er maar één verkoop meer ingericht worden op de zaterdagen. De verkoop van vis om 8 uur valt weg. De door de kustvissers aangevoerde vis zal dan mede verkocht worden om 9 uur met de garnaal. Verder is ook de garnaalverkoop op wettelijke feestdagen afgeschaft. Maatregelen die zeer gepast zijn gezien de zeer geringe belangstelling vanwege reders en handelaars voor die verkopen.

## Z.62 „TOPAZE” VASTGELOPEN OP TRAPEGEER

Vorige week zaterdag in de namiddag is de Zeebrugse treiler Z.62 «Topaze» vastgelopen op de Trapegeer, zo'n 2,5 mijl buiten de wal westen Nieuwpoort. De feiten deden zich voor toen het vaartuig kort voordien de thuishaven had verlaten en op weg was naar de visgronden. De schipper had assistentie ingeroepen van de Zeetijger maar tegen de tijd dat de sleepboot ter plaatse kwam was de «Topaze» al weer vlot gekomen op eigen krachten. Er werd geen averij opgelopen en het vaartuig kon verder koers zetten naar de visgronden.

(R.B.).

### OOSTENDÉ

VRIJDAG 17 FEBRUARI 1978

KANAAL					
O.33	20	350	10.800	2.017.264	
WEST					
O.127	5	135	—	138.000	
N.45	8	425	—	444.530	

MAANDAG 20 FEBRUARI 1978

IJSLAND					
O.81	18	1250	—	2.378.097	
KANAAL					
O.141	16	350	—	692.068	
N.719	16	350	—	599.707	
Z.502	16	120	3500	804.518	
Z.499	17	225	4250	1.142.274	
WEST					
N.41	9	480	—	362.703	
N.708	9	580	—	353.605	
N.706	5	450	—	210.104	
N.720	6	260	—	213.790	
Z.597	10	100	—	58.845	
O.206	9	420	—	292.480	
O.279	9	450	—	425.150	
O.285	8	380	—	285.135	
O.35	8	260	—	210.830	
MONKEY BANK					
O.232	12	320	—	421.405	
DINSDAG 21 FEBRUARI 1978					
WEST					
O.275	8	255	—	161.362	
O.26	8	315	—	192.420	
O.134	7	110	—	112.990	
O.128	8	240	—	239.120	
O.37	11	250	—	244.230	
N.40	8	260	—	268.118	

WOENSDAG 22 FEBRUARI 1978

KUST					
O.116-142	1	60	—	65.890	
O.225-455	1	24	—	23.160	
O.101	1	16	—	14.980	
O.20-211	1	17	—	14.460	
MONKEY BANK					
O.274	12	205	—	219.285	

### NIEUWPOORT

VRIJDAG 17 FEBRUARI 1978

N.788	23.038
N.172	23.038
N.590	59.230
N.470	59.230
N.700	17.210

Drie vangsten van gullevisseren : samen 7.800 kg. Slechts enkele stuks kabeljauw (ong. 60 F) en de gullesoorten van 1500 à 1250 F de benne. De voorkleine 1100 F. Grote wijting 1400, kleine 700 F. Zandschullen van 30 à 40 F. De drie vangsten samen gaven 181.747 F.

MAANDAG 20 FEBRUARI 1978

N.761	119.147 + RC 998
N.346	146.460 + RC 7.541
N.579	119.325 + RC 606
N.738	117.711

De maandagmarkt kreeg 26.250 kg vis te verkopen. Er waren nu eenmaal heel andere soorten dan gewoonlijk : er stonden partijen roggen, speerhaaien, wat platvis, vlassers, roggen en dan ook de gullesoorten. Grote tarbot kwam tegen de 285 F. Grieten 135 F. Slechts kleine koopjes tongen die van 160 à 208 F de kg kregen. Kabeljauw rond de 60 F. wijl de gulssoorten langs de goedkope kant waren, dit van 1500 à 1100 F, en de voorkleine 780 F. Platvis, grote 1150; drielingen 1200 à 1400; de visjes van 800 à 1000 F. Wijting, grote 1300; kleine rond de 800 F. Rogsoorten waren goedkoop. Moers van 2050 à 2250; de tilten 1200 à 1600 F de benne. De scherpstaarten van 1100 à 1500 F. Speerhaaien van 900 à 1050 F de benne. Enkele bennen knorhaan werden verkocht aan 1700 F. Vlassers waren ook in trek, dit voor de winkeliers, die gretig haptten aan 2100 F de benne. Het eindcijfer gaf 583.388 F.

WOENSDAG 22 FEBRUARI 1978

N.349	7.770
N.590	75.952
N.470	75.952
N.172	32.745
N.789	32.745
N.1	1.830

Alleenlijk vangsten van «gullevisseren» op de markt. Samen 10.425 kg. De enkele kopen kabeljauw werden gekocht aan 3.050 F de benne. De gullesoorten van 1.800 à 1.280 F de benne. De voorkleine 900 F. Zandschullen kwamen tegen de 40 F de kg, wijl de grote wijting 1.240 F de benne kreeg, maar de kleine wijting keek maar triestig met een opvangprijs. Koopjes met gemengde platvis kwamen tegen de 35 F de kg. Een kort liedje was voor deze woensdag rap gezongen.

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
17-2	3	283.300	2.702.257			
20-2	15	307.500	8.538.037			
21-2	6	71.500	1.239.240			
22-2	1	16.100	340.755			
	26	678.400	12.820.289			

VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
17-2	3	7.786	181.747			
20-2	4	26.252	582.643			
22-2	4	10.425	226.995			

## VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

### VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	20-2-1978
Schelvis grote	38,— 45,20
Schelvis midden	27,— 32,—
Schelvis klein	31,40
Kabeljauw	30,60
Gul	27,60- 31,40
Wijting	29,80
Schaat	50,— 61,20
Zeebaars	35,20- 37,80
Leng	36,40- 52,80
Schartong	27,40- 43,—
Heilbot	2211,— 219,—
Koolvis	29,80- 32,—
Hondstong	52,—
Zeewolf	—
Staart	—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	20-2-1978	21-2-1978	22-2-1978
Lappen	155 -165	149 —,—	—
Grote	174 -179	178 —,—	—
3/4	203 -216	200 —,—	—
Blok	193 -202	198 —,—	—
Voor-kleine	176 -183	190 —,—	—
Kleine	136 -142	151 —,—	—
Slips	—	—	—

Zeebrugge

	185 -186	162 -164	176 -182
Grote	185 -186	162 -164	176 -182
Blok	207 -212	188 -217	215 -217
Fruit	203 -211	190 -200	203 -206
Schone kleine	182 -199	162 -168	152 -157
Kleine	147 -152	128 -133	118 -121
Tout petit	126 -131	110 -119	106 -110
Slips	102 -105	104 -106	99,—104

Nieuwpoort

	160 —,—	—	—
Tong I	160 —,—	—	—
Tong II	179 —,—	—	—
Tong III	215 —,—	—	—
Tong IV	208 —,—	—	—
Tong V	190 —,—	—	—
Kleine	166 —,—	—	—

PLADIJS

Oostende

	20-2-1978	21-2-1978	22-2-1978
Grote	18,60-24,—	19,80-25,—	21,—26,—
Grote iek	18,60-19,40	18,60-29,—	—
Kleine iek	18,60-20,—	—	29,—29,—
Derde slag	19,—21,—	21,—24,20	20,—33,—
Platjes	16,—,—	16,—20,—	18,—20,—

Zeebrugge

	19,—,—	19,—,—	19,—,—
I	19,—,—	19,—,—	19,—,—
II	19,—,—	19,—,—	19,—,—
III	19,—20,—	19,—20,—	19,—20,—
IV	16,—18,—	16,—18,—	16,—18,—
V	—	—	—

Nieuwpoort

	20,—,—	—	gemengd
Moeien	20,—,—	—	gemengd
Grote pladijs	26,—,—	—	34,—,—
Platjes	—	—	—
Drielingen	20,—,—	—	—

ZEEBRUGGE

kggr ben. zee-  
tong vis dag. Besom.

DONDERDAG 16 FEBRUARI 1978

WEST

Z.14	3000	220	6	760.640
Z.27	2000	285	6	916.595
Z.30	800	170	6	487.669
Z.55	100	15	6	161.496
GUL	—	—	—	—
Z.536	—	—	—	22.510
Z.538-554	—	—	—	18.870
				2.367.780

VRIJDAG 17 FEBRUARI 1978

WEST

Z.474	150	50	4	134.942
Z.465	500	80	4	230.487
Z.505	500	170	7	316.579
GUL	—	—	—	—
Z.468-601	—	—	—	95.320
Z.809	—	—	—	57.550
Z.501	—	—	—	41.520
Z.551	—	—	—	32.140
Z.184-447	—	—	—	52.170
Z.437-558	—	—	—	89.670
Z.500	—	—	—	66.070
Z.430-494	—	—	—	42.210
Z.201-560	—	—	—	168.390
Z.400-548	—	—	—	61.290
Z.471-472	—	—	—	160.890
Z.553	—	—	—	12.069
				1.708.765

MAANDAG 20 FEBRUARI 1978

KUST

Z.51 2	700	165	7	376.210
Z.570	250	60	6	153.210
Z.578	100	100	6	175.775
Z.12	50	30	4	175.386
Z.568	400	120	5	278.803
Z.580	100	50	5	104.210
WEST	—	—	—	—
Z.533	300	90	6	281.029
NOORD	—	—	—	—
Z.574	500	350	7	386.677
Z.424	600	300	7	437.756
Z.19	1500	280	8	645.840
Z.596	700	360	9	431.907
Z.431	800	200	10	372.470
KREEFTENPUT	—	—	—	—
Z.581	100	50	8	130.148
Z.559	600	85	10	373.373
GUL	—	—	—	—
Z.501	—	—	—	9.250
Z.471-472	—	—	—	48.850
Z.551	—	—	—	16.480
Z.437-558	—	—	—	67.070
Z.403-520	—	—	—	70.380
Z.601-468	—	—	—	17.850
				4.817.029

DINSDAG 21 FEBRUARI 1978

KUST

Z.537	200	100	4	176.761
Z.484	1000	150	6	313.546
Z.497	500	140	7	211.665
NOORD	—	—	—	—
Z.526	1200	400	14	536.775
Z.16	280	250	9	946.115
WEST	—	—	—	—
Z.582	—	120	6	261.197
Z.518	1000	170	8	330.141
GUL	—	—	—	—
Z.554-538	—	—	—	194.136
Z.553	—	—	—	17.610
KANAAL	—	—	—	—
Z.105	4500	600	13	1.485.953
				4.978.021

WOENSDAG 22 FEBRUARI 1978

WEST

Z.189	1000	120	7	431.872
Z.99	2500	260	8	869.106
Z.584	1500	160	10	508.791
KREEFTENPUT	—	—	—	—
Z.307	400	75	10	282.783
WEST	—	—	—	—
Z.584	1500	160	10	508.791
Z.99	2500	260	8	869.106
Z.189	1000	120	7	431.872
GUL	—	—	—	—
Z.434-494	—	—	—	114.380
Z.468-601	—	—	—	121.060
Z.184-447	—	—	—	79.420
				4.185.574

TE KOOP  
HUIS MET  
GARAGE EN C.V.

in Kustlaan 70 Zeebrugge  
6 m. gevel — 120 m2  
Voor Inl. : tel. (050) 51.27.56  
(5606N—8148V)

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 24 FEBRUARI 1978

IJSLAND : O.236 (500 m., t.t.z. 20 kab.-gul, 50 gul, 60 gutvis, 120 bonen, 100 haaien, 120 schotse schol en miet, 30 leng).

MAANDAG 27 FEBRUARI 1978

IJSLAND : O.216 (675 m., t.t.z. 250 bonen, 170 schelvis en totten, 150 kab.-gul, 30 gutvis, 30 leng, 45 kools).

KANAAL : O.229, O.135.  
WEST : O.123, N.752, N.709, N.736, O.243.

MAANDAG OF DINSDAG

KANAAL : O.82, O.83.

DINSDAG 28 FEBRUARI 1978

KANAAL : O.180.  
WEST : Z.62, O.66.

WOENSDAG 1 MAART 1978

WEST : O.309, N.45, O.127.

OOSTENDE

DOVER/FOLKESTONE

voor de week van  
26-2-1978 tot 4-3-1978

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :  
— Dagelijks te 07u35, te 10u05 en te 14u40

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :  
— Dagelijks te 05u15 en te 20u15  
— Op 26, 27, 28-2-1978 en 1, 2, 3-3-1978 bijkomende afvaarten te 17u15 en te 23u15

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :  
— Dagelijks te 01u30 en te 06u35  
— Op 27, 28-2-1978 en 1, 2, 3, 4-3-1978 bijkomendeafvaart te 05u00

Afvaarten uit Dover Western Docks :  
— Dagelijks te 11u40, te 15u45 en te 19u05

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :  
— Dagelijks te 00u20 en te 09u20  
— Op 26-2-1978 bijkomende afvaart te 21u20  
— Op 27, 28-2-1978 en 1, 2, 3-3-1978 bijkomende afvaarten te 03u20 en te 21u20  
— Op 4-3-1978 bijkomende afvaart te 03u20

Afvaarten uit Folkestone :  
— Dagelijks te 00u05 en te 07u00  
— Op 26, 27, 28-2-1978 en 1, 2, 3-3-1978 bijkomende afvaart te 22u30

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		
	20-2-1978	20-2-1978	21-2-1978	21-2-1978	22-2-1978	22-2-1978	20-2-1978	22-2-1978	20-2-1978	22-2-1978	20-2-1978	22-2-1978	20-2-1978	22-2-1978	
Tarbot : groot (123)	221 -257	243 -273	210 -246	205 -260	200 -286	222 -250	280								
middel (123)	142 -158	142 -178	135 -156	179 -189	160	143 -191	160								
klein (123)	119 -125	122 -126	104 -112	97 -112		108 -136	120								
Griet : groot (123)	105	106 -112	121	102 -109	121	102 -108	135								
middel (123)	79	95 -102	82 -104	85 -87		74 -85									
klein (123)		80 -86	68	75 -79		69 -72									
Schelvis : groot			26,40-41		35										
middel			24 -32		23,40-28,20										
klein			22,80		19,80-23,60										
Heek : groot			94 -104												
middel			75 -83												
klein	32 -41		43 -62												
Lom															
Leng	21 -26	16	33 -37		30,40										
Rog (I)	25 -58	34 -36	13 -33,60	32 -37	21,40-31	36 -39	44								
Keilrog (123)			46 -63				45								
Rog (23)															
Tilten (23)		32		32		32 -34	27 -30								
Scherpstaart (23)		36 -39		27 -34		37 -40	22 -30								
Halve mans (23)		20		17 -19		17 -21	21								
Teelt (2)		20		16 -22		18 -20									
Katrog (2)		12		8 -11		14									
Kabeljauw	34 -39		32 -44		40 -43		55					62			
Gul (groot)	14,60-37	36	15,60-38	37 -38	14 -36	42 -46	23 -30					35 -26			
Gul (middel)		33		34 -37		33 -37									
Gul (klein)		22 -24		21 -25		22 -24									
Hozemondhamme	69 -142		84 -132		99 -144										
Wijting : groot	13,80-24,20	19 -21	13 -17,60	13 -20	13,80-20,80	20 -24	28					25			
klein		14 -15		14		14	16					14			
Schar	14,20-18	9	6 -18	7 -11	8,40-12	9	10 -24					40			
Steenschol	26 -87,60	113 -117	22 -109	95 -101	21 -101										
Zeehaai		26 -36	22,60-27	32	14 -16	26 -29	20								
Hondshaai	10 -12,40		8,50-12		18										
Doornhaai															
Pieterman															
Makreel															
Horsmakreel															
Zeekreeft															
Schaat															
Zeebaars (klipvis)															
Kongeraal	11 -27,60	25	14 -28	26	30	24									
Schartong	9 -36														
Volle haring															
IJle haring															
Haringshaai															
Steenholk															
Heilbot															
Koolvis															
Steur															
Zeewolf			26 -34												
Pollak	36 -43,60		42 -44,60		33 -41,60										
Zonnevis															
Koningsvis															
Vlaswijting				36		30									
Zeeduivel				105 -135		92 -132									
Schotse schol															
Zeehond		14		15		14	24					6			
Bot													7		
Rode Poon (robaard)				12			30					30			
Grauwe Poon (knorh.)		12	30 -31		17,60	12	34								
Rode Knorhaan	18 -29		60		35,80-63										
Posten		8 -10		7		8									
Langoesten (midden)															
(klein)															

Lees "HET VISSERIJBLAD"

## KRUISVAART A 960 GODETIA

De A 960 Godetia van de Belgische Zeemacht ondernam een trainingskruisvaart naar de Middellandse Zee ten behoeve van de kadetten van de Hogere Zeevaartscholen van Antwerpen en Oostende. De Godetia verliet Oostende op 15 januari 1978.

Voor deze reis zijn 48 leerlingen van het 1ste jaar dek ingescheept. Ze staan onder leiding van een instruktEUR - coördinator, kapitein Fonteyne en twee instruktEURS. Het schip, dat onder bevel staat van kapitein F. Devillers bezocht volgende havens: Suda Bay van 26 tot 28 januari, Ajaccio van 1 tot 4 februari en Funchal van 10 tot 12 februari.

De Godetia wordt te Oostende verwacht op zaterdag 18 februari om 10 uur. Het schip zal afmeren aan de kaai van de Logistieke Groepering van de Zeemacht aan de Esplanadestraat (Oosteroever). Alle schikkingen werden genomen om de toegang van de families bij de aankomst te verzekeren.

## KRUISVAART M 908 TRUFFAUT

De hoogzeemijnenveger M 908 Truffaut onderneemt een kruisvaart in de Noordzee.

De briefwisseling voor de bemanning mag gestuurd worden op volgend adres:

Aan ..... (Naam en graad)  
AB. M 908 Truffaut

Marinekazerne «Bootsman  
Jonsen»

840 Oostende  
en dat vóór

02 Mar 78 om 08.00 u

09 Mar 78 om 08.00 u

16 Mar 78 om 08.00 u

Frankering: normaal binnenlands tarief.

**VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN**

## De Belgisch- Nederlandse Zeemansalmanak 1978 verschenen

De 40e jaargang van dit lijvig boekwerk is verschenen. Het bevat dit jaar meer dan 1.300 bladzijden en wordt op alle vissersvaartuigen, zowel de Nederlandse als de Belgische, welke de Noordzee en de Atlantische Oceaan bevaren tot aan Afrika, gebruikt. Ook de Belgische Zeemacht, de Loodsdiensten en mailboten hebben dit werk aan boord.

Het 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 bureau van ieder zakenkantoor dat rechtstreeks of onrechtstreeks met de Maritieme bedrijvigheid is begaan.

De oplage is beperkt en de prijs vastgesteld op 700 fr. waaraan dient bijgevoegd 42 fr. B.T.W. en 65 fr. verzendingskosten, te storten op postchecknummer 000-0418987-44 van het «Nieuwsblad van de Kust», H. Baelskaai 30, Oostende.

De BTW is niet verschuldigd voor schepen. (90 fr. voor buitenland).

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR:

### A. IN BELGIE

- ter drukkerij «Nieuwsblad van de Kust», Hendrik Baelskaai 30, te Oostende;
- Beroepsvereniging «Hand in Hand» Tijdokstraat 34, te Zeebrugge;
- O.V.A. Vismijn, Oostende;
- MARTIN & Co. Bruwersvliet 28, 2000 Antwerpen;
- Fa. BOGERD, Bruwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

### B. NEDERLAND

- IJmuiden stores, Trawierkade 44, IJmuiden;
- Handelssondemingen MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen;
- Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam;
- Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek Observator Steenhouwersstraat 15. (Hooqvliet) Rotterdam.

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling

# NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

## IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 15 februari werd aangevoerd: 1633 kisten kabeljauw; 202 kisten wijting; 4 kisten schol; 37 kisten schar en 21 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 40 kg: kabeljauw één 96-85; kabeljauw twee 130-98; kabeljauw drie 130-92; kabeljauw vier 114-84; kabeljauw vijf 84-75; koolvis één 35; koolvis twee 36; kolvis drie 48; witte koolvis één 41-40; witte koolvis drie 50.

De besommingen waren: IJM 14 en IJM 27 5.600; VD 20 en YE 25 5.800; UK 20 en UK 234 7.400; UK 134 en UK 134 en UK 145 4.600; UK 208 en UK 236 6.000; KL 7 en SL 6 7.700; KW 106 5.300; KW 122 2.900; UK 208 6.100; UK 23 7.100;

IJM 19 4.600. Verder waren er drie Texelaars met een totaal besomming van 16.600.

bruari werd aangevoerd: 1.105 kg tong; 11 kisten tarbot en griet; 1598 kisten kabeljauw; 918 kisten koolvis; 13 kisten schelvis; 386 kisten wijting; 147 kisten schol; 53 kisten schar en 268 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg: tarbot 17,74-17,01; grote tong 14,24-13,99; grootmiddel tong 16,78-16,48; kleinmiddel tong 16,78-16,48; kleinmiddel tong 13,79-12,85; tong één 11,42-11,17; tong twee 9,43-9,03.

Per 40 kg: schartong 61-52; poontjes 64-53; leng 76-73; lommen 76; witte koolvis één 52; witte koolvis drie 65; hammen met kop 142-104; tarbot 523-284; griet 281-220; kabeljauw één 108-79; kabeljauw twee 132-81; kabeljauw drie 134-100; kabeljauw vier 106-82; kabeljauw vijf 84-50; koolvis één 48-43; koolvis twee 49-47; koolvis drie 57-54; koolvis vier 55-46; schelvis één 126; schelvis drie en vier 110-108; schol één 59-49; schol twee 65-54; schol drie 7866; schol vier 96-84; wijting drie 67-35; schar 92-57; steenbolk 32-27; bot 24; kuit 71-48.

De besommingen waren: IJM 57 58.700; IJM 18 3600; IJM 154 12.700; UK 208 4600; KW 4 8400; UK 20 en UK 234 3100; UK 48 en UK 78 37.400; UK 135 en UK 145 2700; UK 218 en UK 236 8100; VD 19 en VD 73 2900; VD 20 en YE 25 2120; IJM 14 en IJM 27 2600.

Verder waren er zeven kotters uit Texel en één kotter uit Goedereede met een totale besomming van 27.000.

## PUBLICITEIT

IN

HET

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN

## Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 13-2 t/m 17-2-1978.

Door 77 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
12.228 kg.	Tong	f 146.168,08	van f 17,32 tot f 8,52
10.526 kg.	Tarbot	f 94.528,22	van f 18,28 tot f 6,00
123.085 kg.	Schol	f 178.119,89	van f 2,15 tot f 1,23
102.400 kg.	Kabeljauw	f 185.411,69	van f 4,33 tot f 1,01
1.561 kg.	Griet	f 10.441,17	van f 8,39 tot f 4,38
4.385 kg.	Schar	f 6.057,26	van f 2,11 tot f 0,96
6.640 kg.	Wijting	f 6.758,20	van f 2,10 tot f 0,85
1.750 kg.	Schelvis	f 3.809,14	van f 2,90 tot f 1,98
319 kg.	Tongschar	f 1.239,38	van f 4,56 tot f 3,30
175 kg.	Steenbolk	f 149,00	van f 1,00 tot f 0,65
157 kg.	Zeewolf	f 509,24	van f 3,95 tot f 2,15
90 kg.	Rog	f 106,50	van f 1,63 tot f 1,26
22 kg.	Hozemond	f 61,60	van f 2,80 tot f —
10 kg.	Zalm	f 110,06	van f 11,18 tot f 10,60
5.880 kg.	Diversen	f 1.127,33	
269.228 kg.		f 634.596,76	

# A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de Visserij :

## Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

## PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK



Momenteel zijn prachtige geplastificeerde visserijsmappen verkrijgbaar (70 cm. x 100 cm.) in kleurendruk bij

Drukkerij P.V.B.A.  
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”  
H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 069/70 77 13 - 14

Deze visserijsmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust”.

Het gamma omvat volgende mappen :

### A. VISSERIJMAPPEN à 400 F. (B.T.W. Inbegrepen)

NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN  
ZEEVIS  
SCHAAL- EN WEEKDIEREN  
SPORT- EN LIJNVISSERIJ

### B. VISSERIJMAPPEN à 350 F. (B.T.W. Inbegrepen)

KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE  
NOORD ATLANTISCHE OCEAAN  
ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 40 F. portkosten.

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

## EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK  
Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

REDERS en VISSERS  
koopt steeds bij Uw  
KOOPERATIEVE

## HAND IN HAND

Tijdoketraat 34, ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54 41 17 / 54 41 92 - 54 40 56

Na de uren

Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(7773V)

## VAN MANNEN EN DE ZEE

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

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



**HULP  
in  
MOED**

Samenwerkende Vennootschap

**H. BAELSKAAL, 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.

