

GEMEENTE KOKSIJDE  
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM  
OOSTDUINKERKE

# het visserij blad



VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ



VRIJDAG 10 MAART 1978 — PRIJS 40 FR. — Nr. 9 — 45e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

# 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, Varosseau en Vettewinkel)

(7772V)

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)

## EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

## PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK



Momenteel zijn prachtige geplaatste visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. x 100 cm.) in kleurendruk bij

Drukkerij P.V.B.A.  
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”  
H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 059/70 77 13 - 14

Deze visserijmappen 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 LEEST UW VAKBLAD

## VAN MANNEN EN DE ZEE

Dit prachtig boekje, de geschiedenis weergevend van onze visserijvloot en zijn wederwaardigheden, van de hand van de heer Marcel Poppe, 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.

# het visserijblad

Vrijdag 10 maart 1978 - Nr .9

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

## VERVULT DE ONDERZOEKSRAAD VOOR ZEEVAART NOG ZIJN ROL?

### INLEIDING

Wij hebben in verschillende artikels van onze vorige nummers de zaak van de B.604 „Ibis”, waarbij vijf mensenlevens te betreuren vielen, behandeld, het vonnis van de correctionele rechtbank in enkele lijnen weergegeven om daarna, het veel later advies van de Rijkskommissaris en onlangs de uitspraak van de Onderzoeksraad er te zien op volgen. Thans zijn we ook in het bezit van het volledig vonnis van de Correctionele Rechtbank.

We hebben in ons nummer van 10 februari beloofd op het zonderling advies en de ontwijkende uitspraak van de Onderzoeksraad, welke op het vonnis van de correctionele rechtbank volgde, terug te komen.

Afwezigheid in het buitenland heeft ons verplicht deze delikate maar belangrijke aangelegenheid tot heden uit te stellen, overtuigd dat, nu de zaak binnen enkele weken in het Beropshof te Gent zal voorkomen, wij de plicht hebben, niet alleen terug te komen op het merkwaardig vonnis van de correctionele rechtbank te Brugge in datum van 9 januari 1978 geveld, maar tevens te moeten wijzen op de vele leemten en vergissingen in het advies van de Rijkskommissaris en de uitspraak van de Onderzoeksraad welke er op volgde en die niet van aard zijn om de rol die de Onderzoeksraad voor Zeevaart thans vervuld goed te keuren.

Dit gezegd zijnde, zullen we in deze kolommen in de weken die volgen, achtereenvolgens bespreken :

- 1 DE ZEER LAATTIJDIGE EN ZONDERLINGE VISIE VAN DE RIJKSKOMMISSARIS, NA TWEE JAAR EN TWEE MAANDEN DE ZAAK TE HEBBEN LATEN AANSLEPEN ;
- 2 DE UITSpraak VAN DE ONDERZOEKSRAAD VOOR ZEEVAART ;
- 3 HET VONNIS VAN DE CORRECTIONELE RECHTBANK VAN BRUGGE ;
- 4 DE GEVOLGTREKKINGEN DAARUIT AF TE LEIDEN EN DE VELE LEEMTEN WELKE DE ONDERZOEKSRAAD, VERGELEKEN BIJ VROEGERE VERTOONT, OM ONS TOE TE LATEN TE OORDELEN OF DE ONDERZOEKSRAAD VOOR ZEEVAART, ZOALS ZE THANS DE ZAKEN BEHANDELT, NOG HAAR WERKELIJKE ROL VAN ADMINISTRATIEVE RECHTBANK VERVULT !

(3. 10 1978)

P. Vandenberghe

### De zonderlinge visie van de Rijkskommissaris over het vergaan van de B.604 „Ibis”

Dinsdag 17 januari 1978 kregen we dus in de Onderzoeksraad, nadat het schip reeds meer dan twee jaar vergaan was, nl. op 13-11-1975 vóór de haven van Zeebrugge, de visie van de Openbare Aanklager in de aanvaring tussen de B.604 „Ibis” en de „Bowstream” te horen.

Zoals onze lezers weten, werd de kapitein van de „Bowstream” door de correctionele rechtbank te Brugge acht dagen voorheen, volledig schuldig verklaard in deze aanvaring waarbij 5 vissers van de B.604 het leven lieten.

De Openbare Aanklager of liever de Rijkskommissaris van de Onderzoeksraad, heeft ofwel het merkwaardig vonnis van de correctionele rechtbank, dat voorheen uitgesproken was niet gelezen, ofwel gemeend voor ons onbegrijpelijke redenen, er een andere mening te moeten op nahouden, wat weliswaar zijn goed recht was maar ons dunkens geschied is op veronderstellingen van allerlei aard maar op geen feiten.

Deze zonderlinge visie, werd dan ook in alle maritieme middens op zeer gemengde gevoelens onthaald, deels met verbazing, ongelooft en zelfs in visserijmiddens op verontwaardiging. Zijn taak was nochtans minder moeilijk dan die van de heer Prokureur des Konings te Brugge, vermits hij niet alleen deze visie kende, maar ook het zeer merkwaardig gemotiveerd vonnis van deze rechtbank.

Daarenboven is het een feit, dat in belangrijke maritieme aangelegenheden zoals deze, de visie van een Rijkskommissaris die gewoon is maritieme aangelegenheden te behandelen, veel deskundiger en nauwkeuriger weergegeven wordt dan deze van een Prokureur des Konings, wiens taak in feite niet is de maritieme wetten en geplogend-

heden inzake zeevaart zo goed te kennen als mensen uit de maritieme wereld of die dagelijks maritieme aangelegenheden te behandelen hebben.

Wanneer we beide adviezen en de uitspraak en het vonnis lezen, dan schijnt het tegenovergestelde het geval te zijn geweest.

We kunnen t.a. onmogelijk de argumentatie van de Rijkskommissaris bijtrekken, waar hij beweert dat de schipper van de B.604 zou gezondigd hebben tegen de snelheidsvoorschriften omdat hij volgens de rijkskommissaris, over de radio naar zijn vrouw zou geroepen hebben dat hij binnen 20 minuten zou thuis zijn.

Eerst en vooral weten zij die de visserstaal en hun gewoonten kennen, dat men dit nooit woordelijk mag opnemen, want dat dit zeer rekbaar is. En dat weet de Rijkskommissaris ook.

En er is meer !  
Als men het lijvig dossier onderzoekt waarop het vonnis van de correctionele rechtbank gesteund is, dan luidt dit :

„Schipper Lebahn riep rond 22u30 naar zijn vrouw, dat hij nog drie zeemijl van de haven van Zeebrugge verwijderd was, dus drie zeemijl en geen 20 minuten” waarop de Rijkskommissaris zich steunt om te zeggen, dat de snelheid van de B.604 niet slow, maar zes mijl bedroeg.

En veronderstel dat de B.604 werkelijk op dat ogenblik zes mijl liep, zoals de Rijkskommissaris beweert, wat moet hij dan besluiten uit het feit dat bij lichte wind van het vaarttuig experts vaststelden, dat de „handle” op „slow vooruit” stond en de schade zeer gering was? Is deze belangrijke vaststelling niet 'n doorslaand bewijs dat de B.604 op

(Vervolg blz. 2)

(Vervolg van bladz. 1)

langzaam vaarde en hij stipt de snelheidsvoorschriften had geëerbiedigd?

De beweerde tekortkomingen van schipper Lebahn zoals de Rijkskommissaris deed uitschijnen, noemen we niet alleen ongewettigd, maar maken dit advies **onaanvaardbaar** en waardeloos, als men weet welke gevolgtrekkingen een rechtbank er zou kunnen uit besluiten. Het vonnis van de correctionele rechtbank meldt t.a. **niet**, dat beide schepen dezelfde koers, dezelfde snelheid liepen, toen ze met mekaar in aanvaring kwamen. Dat de „handle” van de B.604 volgens experts „slow-vooruit” stond, betekent voor een vissersvaartuig als dat van de B.604, dat het **max. twee mijl vaart** had en dat verklaart ten andere ook de lichte botsing en geringe schade die de B.604 opliep. Wat heeft de Rijkskommissaris dan bewogen te durven verklaren dat de B.604 sneller vaarde dan de weersomstandigheden het toelieten? Had de B.604, zes mijl gelopen en de Bowstream tien, zoals door de Rijkskommissaris verondersteld, dan zou de botsing veel heviger en de rompschade aan het schip veel erger zijn geweest en het schip niet zijn omgeslagen, maar rechtstreeks gezonken zijn en misschien levens gered. Wie het schip achteraf gezien heeft, alsook de experts, treden deze zienswijze bij en het is onvoorstelbaar dat de Openbare Aanklager dit niet heeft bemerkt en het verslag van de experts, noch hen zelf, niet heeft geraadpleegd.

Verder weet men volgens de Rijkskommissaris niets over de **uitkijk op de „Ibis”**. Het dossier laat ons nochtans toe het tegendeel te beweren.

Er was wel een uitkijk, vermits

## ONS BESLUIT OMTRENT DEZE VISIE

We menen na wat we hier vooraf hebben uiteengezet omtrent de visie van de Openbare Aanklager, kort te moeten zijn om niet in herhalingen te vallen.

De „Bowstream” was door alle maritieme overheden en mensen van zijn bedrijf, aangeraden in dergelijk weder niet uit te varen. De kapitein deed het toch omdat hij alleen de financiële voordelen ervan voor zich zag (voor elke landing meer en sneller aanvoer, is er een premie). De snelheid waarmee de vaart geschiedde was onverantwoord.

Op de „Bowstream” was zelfs geen uitkijk, de radar werd niet in het oog gehouden, de automatische piloot werd ingesteld. De getuigenissen van de bemanning tonen duidelijk alle begane fouten aan. Kortom: op de „Bowstream” bij zo'n weersgesteldnis werden alle mogelijke fouten en tekortkomingen vastgesteld. De B.604 werd op zee zijnde, door de mist overvallen. De B.604 moest van uit zee de haven aandoen. Hij deed het perfect, slow (max. 2 mijl) met een uitkijk en de nodige omzichtigheid in acht nemend, waarop niets aan te merken valt.

Het is bijgevolg onbegrijpelijk, dat een Openbare Aanklager hier

## De uitspraak van de Onderzoeksraad

Deze uitspraak beslaat 35 bladzijden en wordt als volgt ingeleid:

„Deze zaak is delikaat en heeft een complex karakter. De Raad

twee van de bemanningsleden bij de botsing in het water terecht kwamen, nl. de uitkijkman en de man in de brug, zoniet waren ook deze onder het schip bedolven. Hoe kan men iets anders verklaren of veronderstellen?

Waar de Rijkskommissaris tot de conclusie komt dat de „Bowstream” fouten maakte inzake het gebruik van de radar, zijn snelheid, de uitkijk en automatische besturing, vindt hij nochtans het middel eraan toe te voegen, dat ook de B.604 de snelheidsvoorschriften niet nageleefd heeft, beweringen die door de feiten volledig tegensproken worden.

De Rijkskommissaris gaat in zijn visie zelfs zover, de bemanningsleden van de B.604 te verwijten, dat ze hun overlevingskansen niet benut hebben. En zich hierop steunend, is hij van oordeel, dat het hem te zwaar valt te besluiten, dat de dood van de vijf vissers rechtstreeks en onvermijdelijk het gevolg zou zijn van de aanvaring, dus van de „Bowstream”.

Hij eindigt zelfs met de Zeevaartinspectie erbij te betrekken en in opspraak te brengen, waar hij het heeft over de noodzakelijkheid nog veiliger maatregelen te eisen en veiliger materiaal aan boord te hebben, dan nu het geval is. Dergelijke verklaring kan slechts verontwaardiging wekken bij hen die weten hoe plichtsbeseffend en streng de Belgische zeevaartinspectie is!

We stellen hem als Rijksambtenaar dan de vraag, waarom hij dit dan pas nu bemerkt en hij de Hogere Overheid, waarvan hij de **vertegenwoordiger** is, niet vroeger zijn visie heeft laten kennen? Dan hadden misschien (?) hier vijf mensenlevens kunnen gered worden, dank zij die zogezegde adequaat (?) veiligheidsmaatregelen.

een ander visie had, zelfs rekening houdend met het feit, dat hij hier de belangen van de Staat en de weduwen op een onbegrijpelijke wijze over het hoofd zag en alleen navigatiefouten en geen andere te beoordeelen heeft. Uit dien hoofde, en vooraleer het vonnis van de correctionele rechtbank weer te geven, hebben we gemeend om onze lezers toe te laten de grove vergissingen, die begaan werden door een maritieme rechtbank en zijn Rijkskommissaris, onze overwegingen te moeten laten volgen van de voornaamste passages van het vonnis van de Rechtbank waarna men zal kunnen besluiten in hoever de visie van de Rijkskommissaris en de Onderzoeksraad als geloofwaardig dienen aangezien en of op een voor velen onbegrijpelijke wijze, gehandeld werd.

Dit gezegd zijnde, ontlede we nu eerst de uitspraak van de Onderzoeksraad met onze commentaar, waarna we het vonnis van de correctionele rechtbank zullen weer geven met de eenvoudige bedoeling alleen de openbare mening volledig voor te lichten, opdat **alleen feiten en geen veronderstellingen**, het licht zouden werpen op dit voor de maritieme wereld, betreurenswaardig voorval.

wenst dank uit te drukken t.o.v. de eerste waterschout van Zeebrugge die het quasi-onmogelijke heeft gedaan om zoveel als mogelijk feitenmateriaal ter beschikking te stel-

len die de Raad moet toelaten deze zaak te beoordelen.

- 1) geen hand kon op het oorspronkelijk logboek van kapitein Fleet gelegd worden ondanks pogingen om het te verkrijgen. We zijn dus verplicht voort te gaan op uittreksels al dan niet getypt
  - 2) in het machinelogboek van de Bowstream werden niet getrouw alle machinemanoeuvres opgetekend. Wij bezitten alleen uittreksels waarop bondig de beschrijving van enkele manoeuvres op een bepaald tijdstip wordt weergegeven.
  - 3) Wij beschikken over geen enkel dokument aan boord van de B.604.
  - 4) Wij beschikken over geen enkel dokument welke de eerste vaststellingen van schade aan de B.604 bij de eerste poging tot lichting bevat en over geen rapport van de lichtingswerken.
  - 5) De documenten verschaft door de RTT zijn onvolledig. Doch de Raad beschikt over voldoende materiaal om in alle objectiviteit een oordeel over de feiten te vormen.”
- Totdaar deze inleiding.

X X X

Hierop moeten we inhaken en melden dat de raad twee jaar en twee maanden tijd had om de no-

**Van de B.604 „Ibis” gegevens: geen overlevenden: geen schuld: geen of niets dat schuld bewijst**

**Bevoegdheid van de Onderzoeksraad:**  
Is hier ten einde, wegens het vervallen van alle vervolgingen en strafprocedures, ook in administratief opzicht inzake eventuele tuchtmaatregelen wegens het overlijden van de betrokkenen.

dige documenten over de vaststelling van de schade door experts, te verzamelen. Deze konden gevraagd worden aan de verzekeringen, aan de lichter die voor de Staat de reddingswerken uitvoerde en geëist bij de RTT die slechts onvolledige (?) inlichtingen had gegeven. Zelf kon ook een expertise bevolen worden om de omvang en de oorzaak der schade te bepalen. Wat de inlichtingen betreffen door de „Bowstream” te verstrekken, kon men bij onvoldoende documenten zich steunen op de getuigenverhooren wat ons dunkens toch is geschied (?).

Bij het verder lezen van deze uitspraak begrijpen we niet hoe het mogelijk is zich allerlei **veronderstellingen tot vaststaande feiten** (?) eigen te maken, waar genoeg feiten voorhanden waren. Na de beschrijving van de vaart en de verschillende posities te hebben weergegeven, besluit men op blz. 12 dat er geen twijfel kan bestaan dat de „Bowstream” een vissersvaartuig heeft geraakt. (Nota der Red.: alsof men het niet gezien heeft, aan de romp van de „Bowstream”, na de aanvaring en moest men experts hun visie hebben laten geven).

Op blz. 14 stelt men de vraag: hoe is de aanvaring geschied, maar niet: **Wie is schuldig?**

Een vergelijking laat ons toe het volgende te besluiten:

**Van de „Bowstream” gegevens: geen overlevenden: de ganse bemanning schuld: volledig op eigen verklaringen en logboeken**

**Bevoegdheid van de Onderzoeksraad:**

Inzake de bemanning van de „Bowstream”, heeft de Onderzoeksraad geen bevoegdheid, daar het schip onder vreemde vlag vaart.

## Het verzuim hulp te verlenen

Ook hier handelt de uitspraak van de Onderzoeksraad ten onrechte over de strafrechtelijke inbeschuldigingstelling van kapitein Fleet van de Bowstream?

Waarom?  
Zoals we reeds meldde, strekt de bevoegdheid van de Onderzoeksraad zich alleen uit tot het opsporen van beroepsfouten van officieren, enz. van de Belgische koopvaardij, de vissersschepen en het toepassen van **administratieve tuchtstraffen „aan bemanningsleden van de Belgische Koopvaardij en Zeevisserij”**.

Dit kunnen ook vreemdelingen zijn. Voor hen is de tuchtstraf eveneens geldig, slaande op de intrekking van de Belgische vergunning, diploma of brevet voor het varen op genoemde Belgische schepen.

De beoordeling over het verzuim hulp te hebben verleend door een **vreemde kapitein**, valt buiten de bevoegdheid van de Onderzoeksraad en behoort alleen tot de bevoegdheid van de correctionele rechtbank. Hier heeft de Onderzoeksraad zich ten onrechte een wederrechtelijke toeëigening van bevoegdheid gegeven, die ze niet heeft.

De opvarenden van de B.604 zijn slachtoffers van een werkongeval, veroorzaakt door de aanvaring door de „Bowstream” teweegebracht. Waarom heeft de onderzoeksraad getracht door abstracte veronderstellingen, te besluiten dat de

doodsoorzaak niet met absolute zekerheid bevestigd kan worden? (blz. 33 van het arrest).

Maar wat onbegrijpelijk is, op blz. 34 vergoelijkte de uitspraak van de Onderzoeksraad zelfs de nalatigheid van kapitein Fleet met de overweging:

„wegens geen reddingsboten en vlotten uitgezet..... en er werd geen poging aangewend om het vaartuig recht te trekken”, daaraan toegevoegd.

„Het kan trouwens betwijfeld worden of het schip wel passend daarvoor uitgerust was”.

Dergelijke taal is onbegrijpelijk voor wie zeeman is, weet dat de zee kalm was en elke verwittigd was van het ongeluk, zodat de mist niet moest aangezien worden als 'n beletsel om mensenlevens ten koste van om het even welke inspanning te redden en andere aanvaringen niet mogelijk waren, vermits elkeen op zee verwittigd was omtrent het gebeuren en de plaats van het onheil.

WE STELLEN VERDER DE VRAAG:

Heeft de Onderzoeksraad wel de uitrusting van de „Bowstream” bekeken en onderzocht, vermits ze nochtans te dezer gelegenheid de Belgische zeevaartinspectie opmerkingen heeft gemaakt, die veel minder gepast en objectief waren?

Dergelijke overwegingen behoorde t.a. uitsluitend tot de bevoegdheid van de correctionele rechtbank.

(Vervolg blz. 3)

(Vervolg van blad. 2)

Een tweede vraag op blz. 18 van deze uitspraak stelde zich als volgt: „Werden de voorschriften van het Internationaal Aanvaringsreglement aan boord van beide vaartuigen nageleefd?

Hier werd voor de „Ibis” het antwoord zeer vaag weergegeven met het woord: „vermoedelijk” en voor de „Bowstream” was het antwoord: „neen”!

In deze optiek stelt zich de vraag hoe het mogelijk is voor de „Ibis” dergelijk antwoord in de uitspraak op te nemen, in acht nemend de talrijke vaststellingen en getuigenissen van overheidswege en zelfs de bemanning van de „Bowstream”. Zijn deze getuigenissen, zelfs van de tegenpartij, dan niet geloofwaardig? Of heeft de Raad hier misschien schrik gehad van zijn verantwoordelijkheid, overwegende nochtans de duidelijke getuigenissen en het vonnis van de correctionele rechtbank? Of werd dit vonnis genegeerd en niet ter kennis van de leden van de Raad gebracht?

Is de dood van de ongelukkige slachtoffers een rechtstreeks, onmiddellijk en onontbeerlijk gevolg geweest van deze aanvaring?

Dit is de vraag welke we op blz. 32 van de uitspraak van de Onderzoeksraad voor ogen krijgen.

Hier kunnen we nog veel minder de beschouwingen aanvaarden er in voorkomend, voor de eenvoudige reden, dat het antwoord hierop buiten de bevoegdheid valt van de Onderzoeksraad voor Zeevaart, die zich hier wederrechtelijk de bevoegdheid toeëigent van de correctionele rechtbank.

En wat tenslotte het ergste is: de Raad besluit zijn uitspraak als volgt:

„ONBETWIST WERDEN DE REDDINGSOPERATIES DOOR DE DIKKE MIST AANZIENLIJK BEMOEILIJKT OF GEHINDERD EN VERWACHTTE MEN ZICH NIET AAN ZO'N DRAMATISCHE AFLOOP, IN WELKE MATE SOMMIGE FEITEN ALS OVERMAGT HIERVAN AANGEREKEND WORDEN, KAN HIER NIET BEPAALD WORDEN. EVENMIN OF DE DOOD DER OPVARENDEN EEN RECHTSTREEKS GEVOLG IS VAN DE AANVARING, DAN WEL VAN EEN ONGELUKKIGE TOEVALLIGE SAMENLOOP VAN OMSTANDIGHEDEN, AL DAN NIET ONTWEVEN VAN BEPAALDE TEKORTKOMINGEN VAN DE BEMANNING VAN DE BOWSTREAM”.

Dergelijke slotbeschouwing van de Onderzoeksraad, slaat iedereen met verstomming en noemen we een kaakslag ten aanzien van de vijf slachtoffers.

En om onze visie kracht bij te zetten, volstaat het kennis te nemen van het vonnis van de correctionele rechtbank dat we als merkwaardig bestempelen en een veel klaarder kijk geeft op de feiten en de begane fouten van partijen, niet weggaande van veronderstellingen en inbeeldingen, maar van de zaken, zoals ze zich hebben voorgedaan. Dit vonnis is vlot geschreven, tot in de kleinste details juist weergegeven gesteund op de feiten of controleerbare beschikbare gegevens.

Hierin steunt men zich op de gegronde gegevens van de bemanning van de „Bowstream” zelf of op andere geloofwaardige en ambtelijke getuigen. Daarin wordt bewezen dat de „Bowstream” oorzaak is van de ramp, door:

- overdreven snelle vaart in dikke mist;
- geen uitkijk op het voorschip;
- het sturen met een automatische

piloot, waarvan de koersen kunnen gecorrigeerd worden, doch die volledig dient uitgeschakeld te worden om drastische manoeuvres te kunnen uitvoeren, bij dreigende aanvaringen.

Bij de aanvaring vaarde de „Bowstream” nog aan 9 mijl per uur, gaf geen uitwijkmanoeuvres aldus bewijzend geen uitkijk vooraan te hebben en niets afwetend van het bestaande gevaar, ook geen radarwaarnemingen, waarbij op het laatste ogenblik alleen de aandacht ging naar een klein wit licht, enz.

Uit wat voorafgaat en wat verder in het vonnis geformuleerd wordt, toont het vonnis de eenvoudige foutieve vaarwijze van de „Bowstream” aan en stelt het de gezagvoerder ervan integraal verantwoordelijk voor de aanvaring en de dood van de vijf bemanningsleden van de B.604.

Tevens besluit het vonnis met te wijzen op het verzuim hulp te heb-

ben verleend. Dit alles is gans wat anders dan wat in de uitspraak van de Onderzoeksraad vermeld is, waarin men zich bezighoudt met futiliteiten van buitenstaanders of van ver verwijderde ten anker liggende schepen, alsof deze hadden moeten hulp te verlenen in plaats van de „Bowstream”, die er vlak naast lag en waarvan zelfs geen reddingsboot werd neergelaten om op het hulpgeroep van de B.604 uitgaande, in te gaan en te trachten te redden wat eventueel kon gered worden.

Om onze visie kracht bij te zetten volgen hierna de voornaamste gedeelten uit het vonnis van de correctionele rechtbank, aan onze lezers het overlatend, te besluiten in hoever het advies van de Rijkscommissaris en de uitspraak van de Onderzoeksraad dat er op volgde, dient bijgetreden.

(’t vervolgt)

P. Vandenberghe

## BRITSE RIVIER

### « TWEED »

## BEVROREN

Voor de eerste maal in 30 jaar was de monding van de Tweedrivier bevroren met een laag van een duim dik en dit niettegenstaande de getijbewegingen. In de dokken waren hiervoor vooral kleine vissersbootjes in hun uitvaren belemmerd. De zalmvissers op de Tweedrivier konden evenmin vissen omdat ze hun netten vanwege het ijs niet konden aan boord halen. Het Noorden van Groot-Brittannië heeft sinds lang geen zo strenge winter meer gekend.

# Verschrikkelijk ongeval in Oostendse vissershaven

Woensdagnamiddag, omstreeks 15 uur, heeft zich in de Oostendse vissershaven een verschrikkelijk ongeval voorgedaan waarbij de 54-jarige Jules Schockaert, die samen met enkele broers, een scheepsmederij uitbaat aan de Hendrik Baelskaai, om het leven kwam. De feiten gebeurden tijdens herstellingswerken die uitgevoerd werden aan boord van de Zeebrugse treiler Z.34 „Twilight” van de Rederij Coudekercke. Samen met zijn broer Roger was Jules Schockaert druk doende in het voorschip, onder de voorplecht, toen plots vlakbij een zuurstoffles tot ontploffing kwam. Het slachtoffer werd van in de voorpiek tot diep op het achterschip geslingerd en

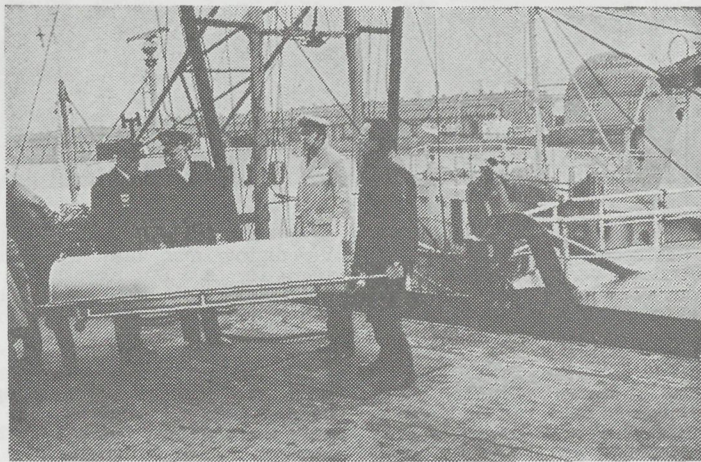
stierf aanstonds. Zijn broer Roger diende inderhaast in shocktoestand naar het Henri Serruysziekenhuis overgebracht te worden maar hij liep gelukkig slechts lichte verwondingen op.

Door de enorme klap liep ook de treiler zware averij op. In de voorpiek, waar de ontplofte zuurstoffles stond opgesteld en waar zich netten en allerhande vismateriaal bevonden, was het een enorme warboel terwijl de dikke dekplaat bolvormig werd geslagen. Niet alleen op dek trouwens viel averij op te tekenen maar ook onderdeks, in de visruimen, is de schade aanzienlijk, terwijl men zelfs vreest dat de scheepsmotor ontregeld werd door de dreun die tot honder-

den meters ver in de omtrek te horen was.

Jules Schockaert was in de visserijmiddens een persoon met aanzien omdat hij zeg maar veertig jaar in de stiel was als scheepshersteller. Het komt de insiders onbegrijpelijk voor dat zich zo'n ongeval heeft kunnen voor doen met dergelijke ervaren vakmensen. Men vreest derhalve dat de oorzaak van de ontploffing dient gezocht bij een fout in de zuurstoffles. Het slachtoffer was gehuwd, vader van één dochter en woonde aan de Brouwerijstraat, 28 te Oostende.

Ons blad biedt aan zijn familie haar oprecht rouwbeklag aan.



Een beeld van het tragisch ongeval dat zich voorded aan boord van de Zeebrugse treiler met rechts het slachtoffer, de 54-jarige Jules Schockaert.



(Foto NVDK-WDB)

## ZWARE AVERIJ AAN ZEEBRUGSE TREILER

Zaterdagmiddag heeft zich ter hoogte van de A-1 boei een vrij ernstige aanvaring voorgedaan tussen de Z.430 «Margibel» van de rederij Martony en het Nederlandse vrachtschip «De Twee Gezusters». De feiten deden zich voor in dikke mist terwijl de «Margibel» de spanvisserij bedreef met de Z.494 «Lucky Star». Zeker is dat de «Margibel» de voorgeschreven seinen van een viszend vaartuig droeg. De treiler werd aan stuurboordzijde midscheeps aangevaren en liep tamelijk belangrijke averij op. Omdat er ook schade was onder de waterlijn riep

de schipper de bijstand in van de sleepdiensten te Oostende die onmiddellijk de sleepboot «Zeetijger» ter plaatse stuurde. De «Margibel» werd opgesleept naar de Oostendse haven waar het vaartuig op de slipway werd geplaatst. Er kon eveneens uitgemaakt worden dat de «Margibel» ver buiten de voorgeschreven scheepvaartregels de visserij bedreef. De «Twee Gezusters», het aanvarende schip is een kustvaarder van ongeveer 500 brutoton en eigendom van de rederij Scheepvaartmaatschappij Poseidon uit Delrijl. R.B.

## MAANDELIJKSE STAAT VAN VERANDERINGEN AAN « OFFICIELE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN »

MAAND FEBRUARI 1978

### VERANDERING VAN EIGENDOM

N.346 — «BROEDER ANNOBERT» — Eigendom : Leguin François, Hovenierstraat, 20, 8440 Westende, tel. (058) 23.48.54. Zeebrief : 1.2.1978  
Z.600 — «ADHESIRE» — Eigendom : Witgeers Walter, Doornhaagstraat 173, 8370 Blankenberge Zeebrief : 27.2.1978.

### GESCHRAPT

Z.556 — «DONNA-ROSA» — Eigendom : Soete Ronny, Rouaanstraat 67, 8380 Zeebrugge-Brugge 5. — Geschrappt : 14.2.1978.

N.765 — «O.L.V. van GOEDE RAAD» — Eigendom : 1) Vercoutter Michel, Duinkerkestraat 1, 8450 Nieuwpoort, 2) Vercoutter Raphaël, Kaaistraat, 4, 8450 Nieuwpoort. Geschrappt 1.1.1978.

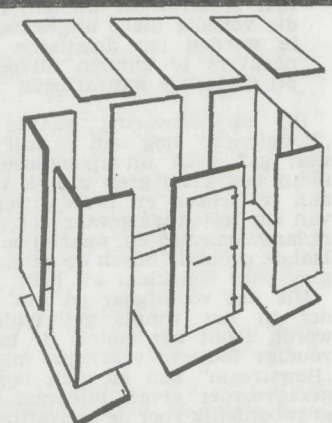
TE KOOP :  
**2 SCHEEPSMOTORS**  
**CATERPILAR**  
type D4  
65 PK — In goede staat.  
Zich wenden :  
**Walter ZWANEOEL**  
Zandstraat 103bis, Bredene  
Tel. (059) 70.46.79  
(5627N—8149V)

## EEN GOEDE TIJD IN HET VERSCHIED VOOR KLEINE KUSTVAARTUIGEN ?

Als het EEG-voorstel van kracht wordt, waarbij vissersvaartuigen van meer dan 50 Brt of met een motor van meer dan 300 PK totaal uit een kustzone van alle EEG-landen tot een diepte van 12 mijl zullen geweerd worden, dan zal er zeker wel terug vraag komen naar dergelijke vaartuigen. Naar onze mening zal er terug een goede markt in dergelijke tweedehandse vaartuigen ontstaan, vooral dan voor vissers onder de Britse kust, waar de kleine vaartuigen zeker over visrijke gebieden voor hen alleen zullen kunnen beschikken. Aan de kustvisserij in het algemeen zal in ieder geval deze maatregel zeer ten nutte komen.

Na de sympathieke ouderlingen van het zeemansrusthuis «GODTSCHALCK» verleden week, kwam nu de IBIS-jeugd aan de beurt om even gelukkig gemaakt te worden door de Loodsen Sport Vereniging.

Reeds 15 jaren achtereenvolgend klopt L.S.V. aan de deur van de Koninklijke instelling «IBIS», waar onze zeemansjeugd een degelijke basis krijgt om een gezond levensbestaan op te bouwen. Mevrouw en Directeur Caestecker hebben er hun levensdoel en -betrachting van gemaakt, die hulpbehoevende zeemanskinderen terdege op te vangen



### POLYESTER-ISOLATIE

**DEMONTABELE KOEL- EN DIEPVRIESCELLEN**  
— in alle afmetingen  
— 30 % besparing op energie en zelf te bouwen.

**BOUW VAN KOEL- EN DIEPVRIESKAMERS VOOR BINNEN EN BUITEN OPSTELLING**  
(afmetingen onbeperkt)  
**KOEL- EN DIEPVRIESDEUREN**  
in alle maten

**POLYESTERBEKLEDING VAN WERKRUIMTEN, WANDEN, PLAFONDS, FRIGO'S, CAMIONS EN CAMIONETTES**  
— naadloos aangebracht en afwasbaar  
— onverwoestbaar sterk en roestvrij

**KUSTSTOF VLOEREN VOLGENS NIEUW PROCEDURE EN ANTI-SLIP**  
Talrijke referenties over heel het land.  
Wij werken gratis uw plannen uit.  
**Voor inlichtingen en documentatie :**  
**BOUWERS ISOLATIE- EN POLYESTER-BEDRIJF P.V.B.A.**  
Nachtegaaldreef 85-87, 9810 DRONGEN  
Tel. : (091) 26.54.71 — Telex : 12213 (8151V)

## L.S.V. WEER OP BEZOEK BIJ « K. W. IBIS »



en te begeleiden. De Loodsen Sport Vereniging met hun dynamische voorzitter A. De Keyser, en de werklustige LSV bestuursleden hebben er sinds hun bestaan een erezaak van gemaakt, «IBIS» een helpende hand toe te steken met jaarlijkse schenkingen van materiaal voor vrijetijdsbesteding, sport en spel voor de kinderen. Nu ook werd de opbrengst van het jaarlijks Loodsen «Liefdadigheidsbal» en bijhorende tombola integraal geschonken aan IBIS om gedeeltelijk bij te dragen voor de aankoop van een nieuwe combi-camionette voor het vervoer van de jongens.  
L.S.V.-voorzitter A. De Keyser

benadrukte nogmaals dat deze hulp bereikt wordt dankzij de steun van de middenstand en het bedrijfsleven. Directeur Caestecker dankte L.S.V. voor de jaarlijkse rechtstreekse hulp aan de IBIS-jeugd en alsoo steun aan opvoeders en staf van de inrichting, waarna de jongeren uitbarsten met een 3 x hip hip hoera voor L.S.V.

Op 15 april 1978 gaat het jaarlijks L.S.V. «Liefdadigheids- en Sportbal» door in het Koninginnehof (laiterie) met het orkest Keerman. Deuren 20u.30. Inkom 100 fr., stads- of avondkledij naar keuze.

# JAARVERSLAG OVER DE EVOLUTIE VAN DE VISSERSVLOOT IN 1977

Vorige week vingen wij aan met de publicatie van het rapport, uitgaande van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, met betrekking tot de evolutie van onze vissersvloot in het voorbije jaar. Toen hadden wij het achtereenvolgens over de numerieke belangrijkheid, de evolutie van de tonnenmaat en de ontwikkeling van de drijfkracht.

In het nummer van deze week zullen wij even kijken hoe het vergaan is met de ouderdom van de scheepsrompen en voortstuwingsinstallaties, alsmede de in de vloot belegde kapitalen.

In de komende editie tenslotte zullen wij het in de zeevisserij tewerk gesteld personeel behandelen en de rederijen.

## OUDERDOM VAN DE SCHEEPSROMPEN EN DE VOORTSTUWINGSMACHINES

### Scheepsrompen

De ouderdom van de rompen schommelt tussen 1 en 48 jaar. Nochtans hebben 201 of 91,83% der scheepsrompen de dertigjarige ouderdom niet overschreden.

De 219 rompen zijn in totaal 3.636 jaar oud, hetgeen een gemiddelde vertegenwoordigt van 16 jaar en 4 maanden. In 1976 bedroeg dit gemiddelde 17 jaar en 8 maanden.

De indeling van de ouderdom der rompen volgens vijfjarige categorieën, toont aan dat de vissersvloot samengesteld is uit:

15 rompen van 1 tot 5 jaar, zijnde 6,84% ;
41 rompen van 6 tot 10 jaar, zijnde 18,74% ;
69 rompen van 11 tot 15 jaar, zijnde 31,53% ;
31 rompen van 16 tot 20 jaar, zijnde 14,16% ;
34 rompen van 21 tot 25 jaar, zijnde 15,55% ;
11 rompen van 26 tot 30 jaar, zijnde 5,01% ;
8 rompen van 31 tot 35 jaar, zijnde 3,64% ;
4 rompen van 36 tot 40 jaar, zijnde 1,83% ;
4 rompen van 41 tot 45 jaar, zijnde 1,80% ;
2 rompen van 46 tot 50 jaar, zijnde 0,90% .

De indeling volgens de scheepsklassen van de gemiddelde ouderdom der rompen, is de volgende :

Klasse I : 30 rompen, totaal 756 jaar oud, d.i. gemiddeld 25 j. 2 m.

Indeling volgens de scheepsklassen van de kapitalen belegd in de vloot en het vistuig.

SCHEEPS- KLASSEN	Schip	WAARDE		GEMIDDELDE WAARDE		
		Vistuig	Totaal	Schip	Vistuig	Totaal
I	50.732.000	5.073.200	55.805.200	1.691.066	169.106	1.860.172
II	176.575.000	17.657.500	194.232.500	2.942.916	294.291	3.237.207
III	825.565.000	82.556.500	908.121.500	7.788.349	778.834	8.567.183
IV	350.464.000	35.046.400	385.510.400	16.688.761	1.668.876	18.357.637
V	47.568.000	4.756.800	52.324.800	23.784.000	2.378.400	26.162.400
<b>Totaal :</b>	<b>1.450.904.000</b>	<b>145.090.400</b>	<b>1.595.994.400</b>	<b>6.625.132</b>	<b>662.513</b>	<b>7.287.645</b>
%	90,91	9,09	100,—			

Indeling volgens de vissershavens van de kapitalen in de vloot belegd

Havens	Aantal vaartuigen	WAARDE		
		Totale	Gemiddelde	% op de totale waarde
Oostende	72	504.678.000	7.009.416	34,78
Zeebrugge	114	750.594.000	6.584.157	51,73
Blankenberge	2	13.396.000	6.698.000	0,93
Nieuwpoort	31	182.236.000	5.878.580	12,56
<b>Totaal :</b>	<b>219</b>	<b>1.450.904.000</b>	<b>6.625.132</b>	<b>100,—</b>

(Vervolg volgende week)

Klasse II : 60 rompen, totaal 1.131 jaar oud, d.i. gemiddeld 18 j. 10 m.  
Klasse III : 106 rompen, totaal 1.428 jaar oud, d.i. gemiddeld 13 j. 5 m.  
Klasse IV : 21 rompen, totaal 276 jaar oud, d.i. gemiddeld 13 j. 1 m.  
Klasse V : 2 rompen, totaal 45 jaar oud, d.i. gemiddeld 22 j. 6 m.

### Voortstuwingsmachines

De ouderdom van de 219 motoren schommelt tussen 1 en 28 jaar, maar slechts 1 of 0,45% is ouder dan 25 jaar.

De 219 motoren totaliseren 2.539 jaar, hetzij gemiddeld 11 jaar en 2 maanden.

In 1976 bedroeg de gemiddelde ouderdom der motoren 11 jaar en 5 maanden.

Een indeling van de ouderdom volgens categorieën van 5 jaar, toont aan dat de vissersvloot samengesteld is uit :

30 motoren, van 1 tot 5 jaar, zijnde 13,69% ;
62 motoren, van 6 tot 10 jaar, zijnde 28,32% ;
79 motoren, van 11 tot 15 jaar, zijnde 36,09% ;
31 motoren, van 16 tot 20 jaar, zijnde 14,16% ;
16 motoren, van 21 tot 25 jaar, zijnde 7,29% ;
1 motor , van 26 tot 30 jaar, zijnde 0,45% .

## IN DE VLOOT EN IN HET VISTUIG BELEGDE KAPITALEN

Zoals medegedeeld door de Vereniging voor Onderlinge Zeeverzekering tegen Oorlogsrisico (V.O.Z.O.R.), was de zeevisserijvloot op 31 december 1977, verzekerd voor F. 1.450.904.000, bedrag dat alleen de vervangingswaarde der vaartuigen betreft, dus met uitsluiting van het vistuig.

Gezien de verzekering van het vistuig niet verplichtend is, gaat het merendeel van de reders deze verzekering niet aan. Dientengevolge zijn de verstrekte inlichtingen over de waarde van de vistuigen zeer onvolledig.

De totale waarde van het vistuig, vastgesteld op F. 145.090.400 is dan ook slechts een benaderende schatting, zijnde 10% van de vervangingswaarde der vaartuigen.

De totaliteit van de in de zeevisserijvloot belegde kapitalen wordt dan ook geraamd op F. 1.595.944.400, waarvan F. 1.450.904.000 of 90,91% voor de schepen en F. 145.090.400 of 9,09% voor het vistuig.

# KORTE BERICHTEN

## Frankrijk

### TE VEEL KOOLVIS IN FRANKRIJK, DALING DER PRIJZEN

Er wordt voor het ogenblik veel koolvis aangevoerd in Frankrijk, zodanig dat de prijs gevoelig is gedaald en in onze munt omgerekend nog amper 18 F bereikte. In Bretagne kreeg men verleden week een aanvoer van 25 duizend bennen en te Boulogne 40 duizend bennen. Aderzijds is er nog weinig uitvoer naar Duitsland omdat dit laatste land heel wat IJslanders, Noren en schepen uit de Faroe aan de markt krijgt. De reders beslisten dan ook te Boulogne nog slechts 2.000 bennen per vaartuig en per reis te laten aanvoeren. Ook in Lorient heeft men dit voorbeeld gevolgd en mag de aanvoer daarenboven niet boven de 600 ben gaan met kleine koolvis beneden de 800 gram. Verder heeft de producentenorganisatie beslist een aankooppremie in te voeren van ongeveer 1 B F het kg wanneer men aan minstens 17 B F het kg koopt. Dit voor wat de zouterijen betreft. Een premie van 2,5 B F wordt toegekend voor het fileeren en diepvriezen van de koolvis en ongeveer 1 B F voor het diepvriezen van de koolvis op zijn geheel. Verder wordt er nog 1 B F per kg toegekend voor de uitvoer.

Te Boulogne werd zelfs een premie toegekend van 3 B F aan de zouterijen van Fécamps op voorwaarde dat men aan de minimumprijs van 20 B F kocht. Hieraan voegde zich dan nog een premie op de uitvoer toe. Men tracht, dus, zowel in Lorient als te Boulogne de prijzen van de koolvis op peil te houden. In Lorient alleen heeft men in deze campagne reeds meer dan 120 duizend bennen koolvis aangevoerd. Ook in West-Duitsland en in Groot-Brittannië zijn de prijzen van de koolvis gevoelig gedaald en bereiken nog amper 16 B F het kg.

### MAKREEL VOORAL OP DE AFRIKAANSE MARKT GEVRAAGD

De makreel wordt meer en meer een eksportartikel voor de Afrikaanse markt. Ook uit Frankrijk wordt nu makreel naar Afrika uitgevoerd. Uit Concarneau onlangs nog een 250 ton diepbevoren makreel met bestemming naar Abidjan. De Russische moederschepen die voor de Britse kust de makreel opvangen van de Engelse en Schotse vissers, sturen ook heel wat makreel naar West-Afrika. Het is een goedkope vis, rijk aan proteïnen die zeer van pas komt aan de bevolking in deze ontwikkelings- en onderontwikkelde landen.

### VERBOD OP PAIRVISSERIJ IN FRANKRIJK BOVEN DE 50 TON

Na de vele protesten die in Frankrijk volgden op het totaal verbod van de pairvisserij, is men daar nu teruggekomen tot een verbod van de pairvisserij voor schepen van meer dan 50 Brt. Verder mag deze visserij slechts bij dage gebeuren en slechts op de makreel, de haring, sprot, ansjovis en sardienen. De bijvangst mogen de 5 t.h. niet overschrijden. Sommige bepaalde gebieden zijn nochtans verboden. Ook dit nieuw decreet is slechts voorlopig tot een definitieve regeling op de pairvisserij uit de bus komt. Eén en ander is het gevolg van de klachten van de gewone visserij over de pelagische pairvisserij die, volgens hen, alle leven uit grote gebieden leegvisten.

### HET BELANG VAN DE ST.-JACOBSSCHELP IN DE FRANSE VISSERIJ

Men heeft zich, vooral de laatste jaren, actief bezig gehouden met de bescherming van de St. Jacobsschelp in Frankrijk. Inderdaad was men hier aan overproductie toe. Om hieraan te verhelpen heeft men verscheidene maatregelen genomen onder meer het beperken van de vangst in de tijd, zodat men nog slechts vanaf 1 oktober tot 15 mei op de St. Jacobsschelp mocht gaan vissen, verder werd de vangst, herdeld tot enkele uren per dag en dit gedurende slechts bepaalde dagen in de week, evenals het vistuig gereguleerd en het aantal vissende schepen beperkt, hetzij door een systeem van vergunningen voor de schepen, hetzij door een lottrekking. Nochtans is de St. Jacobsschelpvisserij van groot belang geworden, veruit alleen reeds voor de baai van St. Brieuc, zowat waarborgt deze visserij het bestaan voor 1500 vissers. Het is vooral de visserij van de Seinebaai, de haven Etaples, Fécamp, Dieppe en Grandcamp die er bedrijvig in is. Behalve de baai van St. Brieuc, hebben we als voornaamste vangplaatsen, de baai van de Somme en de Seine, die samen voor 90 pct van de productie instaan. In 1976 kende men een aanvoer van rond de 20 duizend ton voor een waarde in onze munt van meer dan een half miljard B F hetgeen een gemiddelde prijs gaf van iets meer dan 25 B F het kg. In belangrijkheid volgens de aanvoertonnage kwam de St. Jacobsschelp op de achtste plaats, zelfs voor de kabeljauw en in aanvoerwaarde op de 7e plaats, voor de kabeljauw, de tong en de staart! Dit geeft duidelijk het belang voor de Franse visserij van de visserij op de St. Jacobsschelp weer. Het is dan ook be-

grijpelijk dat men de inspanningen vermenigvuldigt om het zaad van de St. Jacobsschelp te beschermen, uit te zetten en te verzorgen. In dit verband worden meerdere wetenschappelijke en proefondervindelijke experimenten verricht, waarvan hoopvolle resultaten verwacht. Men is op dit gebied nog niet zover als in Japan, maar voor de toekomst meent men toch aan beschermde banken uitbreiding te kunnen geven en het zaad en de kleine schelpjes op beschermde plaatsen tot ontwikkeling te kunnen laten komen.

## Engeland

### DE OVERVLOED AAN KOOLVIS EN GULLEN TE GRIMSBY

Het zijn niet alleen Lorient en Boulogne dat met een te grote aanvoer van koolvis te kampen hebben. Ook te Grimsby kreeg men verleden week een overvloed aan koolvis en gullerij uit de Noordzee zodat de prijzen slechts een ietske over de opvang geraakten. De meeste koolvis wordt opgekocht door de zouterijen op de grens van de minimumprijzen. Hierbij had Grimsby dan nog af te rekenen met een grote invoer, ook al omdat op het continent ook overvloed heerste. Ook de Franse hekreiler, de «Jeanne - André» die onder meer te Fleetwood 2.900 bennen vis in de markt zette met hieronder 2.000 b. koolvis, geraakte slecht aan 2,4 miljoen B. Fr., hetzij een gemiddelde van iets meer dan 800 B. Fr. de ben.

### FLEETWOOD VERLIEST AAN BELANGRIJKHEID ALS VISSERSHAVEN

Behalve het wegvallen van heel wat diepzeetrellers na de beëindiging van de kabeljauwoorlog, het overschakelen van vissersvaartuigen in de petroleumsektor als bevoorradingschepen voor de booreilanden, krijgen we nu te Fleetwood het verlaten van de haven door een belangrijke rederij, B.U.T., die naar Schotland uitwijkt en meer speciaal naar Aberdeen. De vissers mogen er aan boord blijven slapen, maar of dit welgekomen zal zijn, is een andere zaak. Anderzijds verliest men hierdoor te Fleetwood 18 jobs op de burelen van de rederij. Met deze nieuwe aderlating voor de toekomst heeft de vishandel bedreigd zich vooral in het buitenland te gaan bevoorraden door invoer.

### BRITSE VISMEEL- FABRIEK OVER DE KOP

Een grote vismeelfabriek met het moederbedrijf te Glasgow en enkele kleinere bedrijven over de kust is over de kop gegaan, waardoor verscheidene rederijen en vissers niet meer aan hun tegoeden wegens leveringen zullen geraken. Verscheidene hebben meerdere duizenden ponden te goed hetgeen in onze munt al een aardig bedrag uitmaakt.

Nochtans had de officiële Schotse Ontwikkelingsmaatschappij verleden jaar 50 miljoen B. Fr. in de zaak gestoken die toen reeds op springen stond terwijl de redersorganisatie, nl. de Schotse Vissersorganisatie 1,5 miljoen B. Fr. in de zaak stak, hetgeen nu ook als verloren mag beschouwd worden. Er zijn wel een paar kleinere bedrijven langs de kust die, onafhankelijk beschouwd van het moederbedrijf, renderend zouden kunnen werken. De visserij van deze plaatsen tracht nu deze kleinere bedrijven te behouden omdat het voor sommigen heel wat betekent hun industrievis kwijt te kunnen geraken.

### EEN BRITS VISSERSVAARTUIG MET 8 MAN AAN BOORD VERMIST

Ten Oosten van Lerwick in Schotland is men verleden week woensdag gestart met de opzoeken naar een seinevisser uit Fraserburgh, de «Enterprise» die niet antwoordde op een radiooproep. De laatste maal dat het vaartuig contact had met een ander vissersboot was de week voordien, wanneer haar positie 80 mijl oostwaarts was van Lerwick. In dit gebied werd er toen storm en mist gemeld. Een «Nimrod-vliegtuig» dat het gebied afzocht, zag visplanken en vismanden op zee drijven en een ander vaartuig de «Boy Andrew» die dit bericht opving, stoomde naar deze plaats om de vismanden te vereenzelvigen. Een ander vissersvaartuig zag een lijfboei drijven, maar bij het ophalen, verloor dit vaartuig de boei en vond deze niet meer terug in de duisternis, zodat niet kon gezegd worden of het een lijfboei van de «Enterprise» was. Dit gebeurde zowat 60 mijlen uit de positie waarin het vermiste vaartuig het laatst gemeld was.

Kustwachtters kregen opdracht de oostkust van Shetland te gaan afzoeken naar eventuele overblijfsels van het vissersvaartuig. Het vermiste vaartuig werd gevoerd door de zoon van de reder die wegens ziekte sinds enkele tijd aan land moest blijven. De «Enterprise» is een houten middenslagtreiler van 26 meter.

## KRIJGEN WE MAATJESHARING IN 1978 ?

Zoals we ons herinneren werd verleden jaar op het laatste ogenblik toch nog een contingent maatjesharing vrij gekregen voor onze noorderburen die hierop een heel lange traditie hebben.

Nu heeft het produktschap aangedrongen bij minister Van der Stee opdat voor dit jaar terug een contingent eerste haring zou vrij gegeven worden voor de Hollandse haringvisserij. Tot nu toe verblijven, zowel de producenten, de handel als de be- en verwerkende nijverheid in grote onzekerheid hieromtrent. De biologen van de EEG moeten nog verslag uitbrengen en niettegenstaande de biologen, wegens beroepsmissivorming, van nature uit pessimistisch aangelegd zijn, hoopt men in Nederland toch nog altijd, zoals in 1977 op een contingent groene haring. Minister Van der Stee zal te Brussel aandringen opdat het toch nog wat wordt. Of er echter een vlaggetjesdag komt bij onze noorderburen is toch zeker twijfelachtig, ook al zou dit gebeuren met een uitzonderingsmaatregel op het algemeen haringverbod zoals Groot-Brittannië in het bijzonder dit wenst aan te houden.

## DE FAROE BREIDT ZIJN VISSERSVLOOT UIT

Nu is opnieuw een middenslag-treiler te Boulogne voor een rederij uit de Faroe van stapel gelopen. Samen met de 2 nieuwe 21-meters die te Etaples gebouwd werden zijn dit 3 nieuwe treilers voor dezelfde rederij. Ook in Denemarken en in Nederland werden nieuwe vaartuigen besteld. Het is inderdaad zo dat de Faroë die over een uitgestrekt economische 200-mijlszone beschikt rustig aan de uitbreiding van haar vissersvloot kan gaan werken, omdat zij, op ieder ogenblik de toegang tot deze wateren aan de vissersschepen van andere landen kan gaan verbieden. Wel heeft de Faroë een overeenkomst met IJsland, Noorwegen en de E.E.G., vooral dan voor Schotse vissers, maar het is duidelijk dat heel wat vaartuigen die vroeger deze gronden bevisten nu geweerd zijn. Er is dus toekomst voor de Faroë-visserij en dit ziet men duidelijk aan de nieuwbouw en de aanschaffing van tweedehandse vaartuigen door Faroë-redereien.

## GEEN E.E.G.-VISSERIJ- ONDERHANDELINGEN IN MAART

Niettegenstaande men, na de mislukking der visserijbetrekkingen einde januari, gedacht had dat men spoedig terug te samen zou komen, schijnen er nu ook voor de maand maart geen bijeenkomsten gepland voor de ministers van landbouw die de visserij in hun attributie hebben

Ondertussen blijft men in het voorlopig alhoewel men een ogenblik gevreesd had dat Groot-Brittannië eenzijdige maatregelen zou genomen hebben. Ondertussen kan men met Derde Landen eveneens slechts voorlopige maatregelen treffen hetgeen niet altijd gewaarderd wordt door sommigen, waaronder vooral Noorwegen en de Faroe. In het Brits Lagerhuis werd, met betrekking tot de stilstand in de onderhandelingen, de woordvoerder van de regering ondervraagd, maar ook deze kon slechts zeggen dat voorlopig geen nieuwe datum voor besprekingen werd vastgesteld en dat de Britse regering in ieder geval, bij iedere bespreking, de bescherming van de Britse vissers als een hoofdvereiste zal aanzien.

## BESCHERMING VAN DE VISSORTEN VAN HET ZUIDPOOLGEBIED

Op 27 februari is te Canberra in Australië een conferentie van dertien landen gestart over de bescherming van de vissoorten in het zuidpoolgebied. Aan deze bijeenkomst nemen dertien landen deel, België, Frankrijk, Argentinië, Australië, Japan, Nieuw-Zeeland, Chili, Noorwegen, Polen, Groot-Brittannië, Verenigde Staten, Rusland en Zuid-Afrika. Wat België in dit internationaal forum aan belangen te verdedigen heeft, dat vragen we ons hier af. We menen dat onze energie best kan opgespaard worden voor besprekingen die onze visserij rechtstreeks belangen. Als we zien dat landen zoals West-Duitsland nog niet eens aanwezig zijn en men in dit land nochtans experimenten ten zuiden van Argentinië uitvoert op de kril, een soort kleine garnaal die er in massa aanwezig is, dan menen we dat de kostende reis naar Australië toch wel weinig opdoet.

## GEMEENSCHAPS- KONTROLE OP DE VISSERIJ- OVERTREDINGEN

De Kommissie te Brussel wenst een controlevloot onder de bevoegdheid van de Gemeenschap staande en onder paviljoen van de Gemeenschap. Verder wenst de Kommissie dat de kosten van de visserijkontrolaten laten vallen van de Gemeenschap en dat de landen die in dit verband inspanningen geleverd hebben hiervoor zouden vergoed worden door de EEG.

Verder wenst diezelfde kommissie dat voorlopig, ieder beschermingsvaartuig van elk partnerland ook, de ganse gemeenschapswateren mogen controleren. Dit geldt ook voor de vliegtuigen. Tot nog toe beperkte men zich nationaal tot de eigen 200 mijlszone. Dit voorstel vanwege de EEG zal minstens bij Groot-Brittannië en bij Ierland niet in bijzonder goede aarde vallen, omdat deze landen menen, dat bv. Franse en Nederlandse patrouillevaartuigen, niet gans onpartijdig zullen optreden tegenover de eigen nationale vloot in de Britse en Ierse wateren. Dit is minstens de overtuiging van de Britse en Ierse vissers die nog altijd menen dat de andere EEG-landen er alleen maar op uit zijn van de Britse en Ierse biologische rijkdom te willen profiteren. Dat de Kommissie te Brussel een eigen beschermingsvloot wenst is begrijpelijk daar dit de autoriteit van de gemeenschap zal versterken en beschermen, hetgeen niet het geval zou zijn moest ieder partnerland nationaal optreden.

Verder heeft de Kommissie ook laten weten dat de boeten voor visserij-overtredingen eveneens op een kommunautaire basis zouden dienen geregeld te worden opdat er eenvormigheid zou zijn en deze niet verschillen van land tot land en van rechtbank tot rechtbank.

## Spanje

### SPAANSE VISSERS DREIGEN TERUG MET INVOERVERBOD VOOR FRANSE PRODUKTEN

De besprekingen tussen Frankrijk en Spanje voor een soepelere houding tegenover de Spaanse vissers, hebben wel een bepaald goed oor gevonden te Brussel, maar voor de Spaanse vissers duurt het allemaal te lang. Er zijn slechts een beperkt aantal Spaanse vissersschepen die met een vergunning in het Franse gedeelte van de Golf van Gascogne mogen vissen en er zijn terug tekenen onder de Spaanse vissers die er op wijzen dat men de Franse invoer van visserijprodukten, week- en schelpdieren terug zal verhinderen en barikaden zal opwerpen aan de Frans-Spaanse grens, zoals dit een paar maanden terug gebeurde. Dit gebeurde toen met de passieve medewerking van de Spaanse douane.

## DRIJVENDE MIJN UIT 2de WERELD- OORLOG ONTDEKT EN OPGEBLAZEN

De hektreiler «Bishop Burton» ontdekte in zee niet ver uit de kust van Penzance een drijvende mijn. Gezien dit gevaarlijk goedje in een gebied dreef waar veel vissersvaartuigen op de makreel visten, werd de kustwacht verwittigd die op haar beurt de Navy verwittigde. Een ontminningsploeg van zes man werd toen naar Penzance overgevlogen en van daaruit naar het betrokken gebied overgevoerd. De hektreiler «Bishop Burton» stond nog altijd op de wacht en verloor het gevaarlijk goedje niet uit het oog. Aldus werd de ontminningsploeg ten spoedigste naar de plaats van het gevaar geleid en een duiker bracht een lading onder de mijn aan die tot ontploffing gebracht werd.

## Noorwegen

### KOMT EEN SCHELP- EN WEEKDIEREN- INDUSTRIE IN NOORWEGEN ?

Volgens een informatie uit Noorwegen zal men daar binnenkort meer belang gaan hechten aan de uitbating van de rijke schelp- en weekdierengronden. Men haalt er het voorbeeld aan van Nederland dat met zijn relatieve kleine kust, toch een mosselindustrie ontwikkelt goed voor meer dan 150 duizend ton jaarlijks. Ook Frankrijk en Ierland halen heel wat baat uit hun schelp- en weekdierenteelt. Men hoopt nu in Noorwegen, met de vele fjorden, inhammen en uitgestrekte kusten, tot meer resultaat te komen wat de schelp- en weekdierenteelt betreft. Inderdaad is nu bekend dat Noorwegen slechts goed is voor amper 300 ton mosselen !

Mocht Noorwegen met haar vele mogelijkheden zich op de mosselkweek toeleggen dan zou dit toch wel een ernstige concurrentie kunnen betekenen voor de andere landen, ook al behoort Noorwegen niet tot de EEG. Om de schelpdierenkultuur te stimuleren heeft de Noorse regering een film gefinancierd over de teelt en kweek hiervan in de hoop dat dit menigen er toe zal aanzetten de enorme mogelijkheden waarover Noorwegen beschikt, uit te baten. Dit zou niet alleen de voedingsindustrie ten nutte komen, maar ook heel wat nieuwe jobs scheppen. We menen echter dat het niet bij het vertonen van een film mag blijven en dat de Noorse regering zeker financiële steun zal moeten verlenen om sommigen er toe te bewegen met de schelpdierenteelt van start te gaan. Anderzijds is het inderdaad onbegrijpelijk, daar waar zoveel natuurlijke plaatsen zijn, dat men er tot op vandaag praktisch toe gekomen is in Noorwegen een schelpdierenindustrie uit de grond te stampen. De 300 ton mosselen die men er nu uit de zee haalt, zijn inderdaad in dit verband wel te verwaarlozen. Noorwegen beschikt in ieder geval over uitzonderlijke mogelijkheden voor een bloeiende industrie.

**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

## Nederland

### MINISTER VAN DER STEE OVER GROOT-BRITANNIE

Minister Van der Stee, de Nederlandse minister van Landbouw en Visserij, is er niet over te spreken dat Groot-Britannië bij monde van dezes minister John Silkin, het visserijbeleid in de Gemeenschap blokkeert. Vandaag of morgen moet er toch een beslissing komen, met of zonder de Britten, aldus Van der Stee.

Hij kan niet aanvaarden dat één enkel land de ganse Gemeenschap blokkeert. Tot nog toe blijft het terug bij het voorlopige zoals we dit eveneens in 1977 gekend hebben. Het belet ons tevens ernstige onderhandelingen aan te gaan met Derde Landen in verband met voor de hand liggende bilaterale visserijovereenkomsten.

Ondervraagd over de kwota-ontduikingen door Nederlandse vissersvaartuigen, gaf de Nederlandse minister toe dat dit toch wel zijn onderhandelingspositie verzwakt en het duidelijk is dat andere landen en dan vooral Groot-Britannië hierop wijzen om de kwotaregeling te bekampen.

### OPVANGREGELING TUSSEN DEENSE EN NEDERLANDSE PRODUCENTEN- ORGANISATIES

Tussen de beide Nederlandse coöperatieve producentenorganisaties en de Deense producentenorganisaties is een overeenkomst gesloten voor de toepassing van de minimumprijzeregeling en de heffing.

Een reder die van deze beide landen in het ander land verkoopt, wordt onderworpen aan het regiem van minimumprijzeregeling en van heffing die in deze aanvoerhaven van toepassing is. Nochtans zijn zowel de baten als de lasten voor de producentenorganisatie waarvan de aanvoerder lid is. Dus voor een Nederlandse reder die in Denemarken verkoopt worden de Deense minimumprijzen toegepast evenals de heffingen die in deze Deense haven van kracht zijn, toegepast. Er zal dan een berekening dienen gemaakt te worden tussen de Nederlandse en Deense organisaties die onderscheidelijk, ofwel de heffingen ontvangen ofwel de uitkeringen uitbetalen, of verevenen.

Nochtans wordt bij het opvangen van vis van Nederlandse reders die in het buitenland aanvoeren, nadien het verschil tussen de overbruggingsprijzen tussen beide landen, in Nederland, bijgepast. De verrekningen tussen beide landen zal maandelijks gebeuren aan de hand van een staat van heffingen en uitkeringen.

In Denemarken worden de minimum opvangprijzen toegepast voor volgende vissoorten: kabeljauw, koolvis, haring, schelvis, wijting, schol en makreel.

Er is geen minimumprijs voorzien voor de andere soorten, noch voor garnaal.

### GARNALENPRODUCTIE BIJ ONZE BUREN

In 1966 bedroeg de aanvoer van konsumptiegarnalen in West-Duitsland en in Nederland tussen de 7 en 8 miljoen kgr. In 1976 was de aanvoer van konsumptiegarnaal in Nederland nog altijd 6,5 miljoen kgr. In West-Duitsland daarentegen was dit in 1976, 13,5 miljoen kgr. of ook nog 450 duizend bennen van 30 kgr. of ook nog, ieder dag van de week over het gans jaar zowat 1.500 bennen!

In 1977 was de aanvoer merkbaar kleiner met slechts 3,5 miljoen kgr. voor Nederland en 7,8 miljoen kgr. voor West-Duitsland. Voor Nederland bracht dit zowat 300 miljoen B. Fr. op en voor West-Duitsland was het aanvoercijfer lager dan in Nederland. Dit kan nu ook wel aan de grootte en de verzorging van de garnaal liggen.

Een ander land waar intussen de garnaalproductie gevoelig verhoogde in de laatste jaren is Noorwegen waar men nu in 1977 opklimt tot 25 miljoen kgr! Men voorziet dan ook weldra een stijgende invoer van Noors garnaal naar de andere West-Europese landen, in het bijzonder wanneer de prijs van de eigen garnaal hoog blijft.

### DE YERSEKE MOSSELKWEKERS TERUG VERENIGD

Zowat 27 jaar terug ging de toen bestaande Yerseke mosselvereniging uit elkaar en splitste zich in een Vissersvereniging Yerseke en 'n «Kwekersbelangen». Aanleiding hiertoe waren de ruzies om te weten wie straks (1951) zijn kans zou krijgen om het bedrijf in de Waddenzee voort te zetten. Het was toen in de planningsfase van de afsluiting van de Oosterschelde en het bestaan van de Yerseke mosselkwekerijen stond op het spel. Men zegt altijd dat de soep niet zo heet wordt gegeten als hij wordt uitgeschept en dit was ook het geval met de afsluiting van de Oosterschelde waar 'n tussenoplossing in voorkwam. Eén en ander had tot gevolg dat de 2 Verenigingen niet meer zo dreigend tegenover elkaar dienden te staan en dat intussen al heel wat van de grote ruzies weggeëbt is. Dit indachtig zijnde, evenals de algemene belangen van de mosselkweek en handel, is men terug tot de eenheid gekomen.

## IJsland

### KOMT ER HERRIE TUSSEN NOORWEGEN EN IJSLAND?

Noorwegen heeft het inzicht een 200 mijlszone rond het eiland «Jan Mayen» aan de andere landen te betekenen, waardoor vooral IJsland in haar bepalingen zal geschaad worden. IJsland betwist Noorwegen het recht om een economische zone rond dit eiland uit te tekenen omdat «Jan Mayen» niet bewoond is en aldus volgens de geldende wetten en reglementen geen aan-

spraak op een economische zone kan maken. Noorwegen steekt zich echter weg achter het feit dat het eiland bezet is door een weerkundige post en dus toch bewoond. We kunnen hier moeilijk stelling nemen, maar toch is het duidelijk dat er een breed verschil bestaat tussen een natuurlijke bewoning van een gebied en een bezetting door een weerkundige of wetenschappelijke missie. IJsland heeft wel de middenlijn tussen haar gebied en de Faroë en Groenland aanvaard en deze lijn niet doorgetrokken tot 200 mijl uit haar kust, maar heeft dit geweigerd te doen langs de zijde van het eiland «Jan Mayen». Het is nu wachten op Noorwegen waarvan men meent dat het nog dit jaar een economische zone rond het bewuste eiland zal betekenen aan de andere landen. Of dit aanleiding zal geven tot een andere kabeljauwoorlog moeten we nog afwachten alhoewel IJsland beslist lijkt haar versie van de feiten te verdedigen. Het is echter altijd gemakkelijker vissersvaartuigen te verjaren en aan te vallen dan deze te beschermen. In een eventueel konflikt om «Jan Mayen» is de IJslandse Navy niet voldoende uitgerust om haar eigen schepen in het Jan Meyen-gebied ditmaal te gaan beschermen, moest het inderdaad tot een ernstig konflikt met Noorwegen komen. We menen echter dat het tot een kompromis zal komen.

## Ierland

### DE IERSE REGERING VERHOOGT BOUWSTUDIE TOT 50 %

Wat ook de grootte van de boot weze de Ierse vissers zullen binnen enkele maanden bij de bouw van een vaartuig, 50 pct subsidie krijgen. Dit zal betekenen dat ook voor nieuwe vaartuigen onder de 50 voet (15,12 m) een subsidie van 50 pct door tussenkomst van de FEOGA zal kunnen verkregen worden. Dit opent natuurlijke brede perspectieven voor de kusttreilerij, des te meer omdat op de overige 50 pct dan nog een mogelijkheid tot lenen bijkomt door de Ierse regering. Er is inderdaad voor de Ieren nog een grote toekomstmogelijkheid weggelegd omdat zij in de bedeling van het totaal vangstkotum, er voordeliger uitkomen dan wat hun aanvoer over de voorgaande jaren betreft. Ook in de vooruitgezette visplannen door Brussel zit er voor de Ieren nog een breder waaier van toekomstmogelijkheden. Dit is mogelijk geworden door het feit dat Ierland op visserijgebied, in wezen onderontwikkeld was en men het Ierse aanvoerkotum dus gemakkelijker kan gaan opdrijven zonder dat dit een gevaar wordt voor de partnerlanden. Ierland moet zich echter gaan hoeden voor overdrijving zoals we dit onder meer bij onze Nederlandse geburen gekend hebben. In perioden dat het goed ging werd er over-uitgerust en nu voelt men hiervan de weerbots en moeten heel wat vaartuigen uitgesaneerd worden. Hopen we dus voor de Ieren dat men toch aan een voorzichtige uitbouw gaat werken.

### IERLAND DOET DEFINITIEF AFSTAND VAN EIS VOOR 50 MIJLSZONE

Zowel de Ierse minister van visserij, de heer Brian Lenihan als de voorzitter van de Ierse rederijfederatie, de heer Joey Murrin, hebben in een officiële verklaring afstand gedaan van hun eis op een eksklusieve eigen 50 mijlszone. Dit gebeurde zeer tot ongenoegen van de Britse minister John Silkin en van de Britse producentenorganisaties die nu bewust voelen dat ze alleen staan met dergelijke eis. Nochtans was «Joey Murrin» één van de grootste aanhangers voor een eigen Ierse 50 mijlszone. Na een gesprek met de Ierse minister heeft de voorzitter van de Ierse visserijorganisatie echter zijn harde houding laten varen en heeft ingestemd met de zogenaamde, door Brussel opgetekende visserijplannen. Het is namelijk zo, madat men ingezien heeft dat het Brussels plan toch doorgang zou vinden, dat men in Ierland liever aan tafel mede-aanzit voor het bepalen van de visplannen, waarbij dan de Ierse belangen meer kunnen verdedigd worden. Nochtans moet het uitvoerend bureau van de Ierse Visserijorganisatie eerst nog samenkomen om een beslissing te nemen of het met de minister wenst mede te werken in de opstelling van visplannen voor de gemeenschapswateren. Men is echter overtuigd dat het uitvoerend bureau de voorzitter zal volgen en de minister zal laten weten dat het akkoord gaat voor een samenwerking in dit verband. Behalve genoemde organisatie telt men in Ierland nog de Ierse Visproducentenorganisatie die echter reeds vroeger achter het idee van het uitvaardigen van visplannen stond waarbij de Ierse visserij echter een speciaal gunstig statuut zou moeten krijgen. Ook Joey Murrin heeft anderzijds reeds laten weten dat hij slechts bereid is het Brussels voorstel te aanvaarden, wanneer het duidelijk blijkt dat men hierbij een speciaal oog heeft voor de Ierse visserijbelangen. Dit alles heeft er in ieder geval toe geleid dat Groot-Britannië thans alleen staat in zijn eis voor een eksklusieve 50-mijls visserijzone.

Ondertussen heeft de Staatsminister Edward Bisschop op vraag van een parlementslid, nogmaals laten weten dat Groot-Britannië er aan houdt dat er visserijbeperkingen opgelegd worden in de Britse wateren, niet alleen tot 12 mijl uit de kust, maar tot 50 mijl uit de kust en dat de Britse regering over deze beperkingen zelf wenst te beslissen. Ook Brussel voorziet beperkingen in de visplannen, maar hier gaan zij dan uit van de gemeenschap.

REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Heel wat meer vis op de Oostendse markt dan verleden week. Dit dan vooral door het feit dat vier IJslanders één week (zelfs op dezelfde dag) verkochten. Toch ook wel dank zij het groter aantal Kanaalschepen dat ook maandag in hoofdzaak op de markt was. Daardoor kregen we meer tong op de markt dan gewoonlijk. Tong waarvoor hogere prijzen betaald werden dan verleden week en waar de blok-tong zelfs boven de 200 F geraakte. De meeste vissoorten kregen nogal matige prijzen. Vooral kabeljauw is momenteel beneden alles en daalde dinsdag zelfs onder de 30 F.

De gul kreeg prijzen in verhouding met kleine sortering (het meest gebracht) onder de 20 F. Wijting no-

teerde tussen 690 F (minimum) en 1200 F (grote sortering).

De IJslandse soorten hebben het in feite nog best gedaan met vooral rode zeebaars aan prijzen die boven verwachting bleven. Er werd immers doorgaans nog iets boven de 40 F betaald voor deze toch wel zeer gevraagde vissoort. Toch is het vooral het feit dat er bijna geen bonen meer ingevoerd worden die deze prijs op peil houdt. Meteen vielen de resultaten van de vier IJslanders nog vrij behoorlijk uit. Ze besomden allen meer dan 1 miljoen wat vooral voor de O.129 een flink resultaat mag heten.

Schelvis werd verkocht tussen 20 en 28 F en was dus ook ver van duur. De schaten bleven rond de 60 F noteren terwijl voor heilbot tussen 125 en 198 F betaald werd.

Grote partijen Schotse schol vonden geen koper en werden verwezen naar vismeel. Voor koolvis was de prijs opnieuw aan de matige kant, er werd tussen 16 en 22 F voor gegeven. De leng was ook minder duur dan de voorgaande weken met 45 F voor blauwe leng en 26 F voor witte sortering. De Westvisseren hadden erg grote vangsten nodig om tot enig resultaat te kunnen komen. Kleine wijting werd meestal opgevangen en kleine gul kreeg een erg lage prijs.

Voor de Kanaalschepen werden het nog behoorlijke opbrengsten.

De tongvangsten werden vrij duur verkocht met lappen aan 155 - 160 fr, grote tong tot 175 F en middensoorten tussen 190 en 200 F en kleine sortering tussen 120 en 145 F

Bijvangsten die vooral uit rog, platvis en pollak bestonden werden reukrijk goed verkocht. Rog kreeg zelfs hogere prijzen dan verwacht. Haai was een erg dure soort, ook al weer door uitblijven van invoer.

Van de Monkey Bank was de aanvoer erg klein. De prijzen voor de meeste soorten waren daarenboven weinig interessant zodat de opbrengsten ook niet schitterend waren.

Garnaal blijft buitengewoon schaars zodanig dat ook deze week amper 120 kg aangevoerd werden. De prijzen bleven dan ook rond de 260 F schommelen. Naar verluidt is een spoedige verbetering niet te verwachten. Daarvoor hebben de vele gullen er te veel verslonden.

## OOSTENDÉ

MAANDAG 6 MAART 1978

IJSLAND  
O.317 19 970 — 1.439.748  
O.334 17 959 — 1.365.687  
O.202 17 930 — 1.274.614  
O.129 17 650 — 1.096.667

KANAAL

O.118 16 350 90 511.833  
O.303 16 95 — 953.477  
O.35 14 130 200 291.840  
N.40 10 170 220 282.306  
O.181 19 75 2940 473.740  
Z.62 14 130 110 311.594  
O.369 16 110 1510 386.975  
O.114 16 100 3890 790.403

WEST

O.206 9 370 — 382.950  
O.279 9 450 — 400.040  
N.41 8 470 — 358.790  
N.708 8 460 — 369.450  
O.285 9 410 — 293.420

DINSDAG 7 MAART 1978

WEST

O.37 10 155 — 154.470  
O.275 10 345 — 420.744

MONKEY BANK

O.232 15 305 — 372.460

KANAAL

Z.Z.34 16 115 5840 1.124.358

WOENSDAG 8 MAART 1978

WEST

O.128 9 270 — 281.668  
N.738 7 190 — 237.663

## URKER VOOR VERVANGING VISTUIG TE OOSTENDE BINNENGELOPEN

Op vrijdag 3 maart deed de Urker 156 de Oostendse vismijn aan waar hij tevens zijn vangst in de afslag zette. Dit vaartuig lokte nogal wat nieuwsgieringen vanwege zijn vistuig, een soort dregnetten van ijzeren pinnen voorzien. Deze visserij wordt bij ons niet uitgeoefend. Men gebruikt dit vistuig vooral voor de vangst van St Jacobsschelpen. De Urker zette er onder meer een kleine vijftig benen van in de markt met een nevenvangst aan vis. Sommige vissen gaven duidelijk de kwetsende sporen van de vishaken weer. De St Jacobsschelpen gingen rond de 1350 F per mand van de hand. De reden waarom de Urker 156 de Oostendse haven binnenliep was wegens een dringende behoefte aan reservestukken vistuig die bij een plaatselijk mechanisch werkhuis gemaakt werden. Onmiddellijk hierna verliet de Urker terug de Oostendse haven voor de visserij.

## ZEEBRUGGE

DONDERDAG 2 MAART 1978

Z.599 W 100 120 10 154.369  
Z.27 W 3.500 500 12 1.391.760  
Z.501 — 28.820  
Z.471-472 150.680  
Z.500 54.010  
Z.494-430 86.340  
Z.553 (gul) 23.880  
Z.447-184 97.220  
Z.554-538 184.990  
Z.551 32.870  
Z.403-520 193.540

VRIJDAG 3 MAART 1978

Z.518 K 600 100 — 822.410  
Z.809 38.350  
Z.400-548 (gul) 66.400  
Z.468-601 98.930  
Z.558-437 245.120

MAANDAG 6 MAART 1978

Z.189 W 1.000 225 10 523.570  
Z.321 W 200 15 3 182.490  
Z.126 W 1.600 140 13 641.787  
Z.570 K 200 110 7 186.210  
Z.578 K 200 135 7 269.020  
Z.533 W 300 100 10 320.590  
Z.331 KN 3.000 190 15 943.770  
Z.497 W 900 180 10 583.786  
Z.12 W 700 130 5 385.590  
Z.576 1.500 130 1 562.031  
Z.536 66.270  
Z.494-430 31.240  
Z.403-520 45.930  
Z.554-538 (gul) 156.426  
Z.500 59.208  
Z.501 61.290  
Z.468-601 36.830  
Z.447-184 60.270  
Z.551 30.150

DINSDAG 7 MAART 1978

B.5 KN 2.000 250 15 967.555  
Z.575 K 500 110 10 285.071  
Z.505 W 750 110 7 423.290  
Z.55 W 500 100 7 408.360  
Z.584 K 750 100 7 331.640  
Z.16 W 3.000 500 11 1.333.937  
Z.519 K 700 65 4 286.580  
Z.559 KRP 600 135 11 538.771  
Z.558-437 (gul) 209.340  
Z.553 64.966

WOENSDAG 8 MAART 1978

Z.537 K 400 130 9 357.170  
Z.512 K 600 45 4 271.050  
Z.183 KN 2.500 250 15 948.196  
Z.568 K 400 120 8 343.340  
Z.474 W 700 120 7 416.726  
Z.431 N 1.500 150 12 650.749  
Z.307 KRP 600 100 10 371.990  
Z.599 W — 50 4 70.070  
Z.536 50.640  
Z.468-601 165.830  
Z.548-400 68.506  
Z.501 (gul) 59.590  
Z.447-184 75.300  
Z.554-538 109.500

## OOSTENDE

DOVER/FOLKESTONE

UURTABEL DER OVERVAARTEN

voor de week van  
12 tot 18 maart '78

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

— Dagelijks te 07u.30, te 10u05 en te 14u.40 (1).

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

3.958.657

— Dagelijks te 05u15, te 08u15, te 17u15 en te 20u.15.

— Op 12, 13, 14, 15 en 16 maart '78 bijkomende afvaart te 23u.15.

— Op 17 maart '78 bijkomende afvaarten te 11u.15 en te 23u.15.

— Op 18 maart bijkomende afvaart te 11u.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

— Dagelijks te 01u30 en te 06u35.

Afvaarten uit Dover Western Docks

— Dagelijks te 11u.40, te 15u.45 en te 19u15 (2).

Afvaarten uit Dover Eastern Docks

— Dagelijks te 00u.20, te 09u20, te 12u20 en te 21u.20.

— Op 13, 14, 15, en 16 maart bijkomende afvaart te 03u20.

— Op 17 en 18 maart bijkomende afvaarten te 03u.20 en te 15u.20.

Afvaarten uit Folkestone :

— Dagelijks te 00u05 en te 07u00

— Op 12, 13, 14, 15, 16 en 17 maart bijkomende afvaart te 22u.30.

(1) op 12 en 13 maart naar Folkestone.

(2) op 12 en 13 maart vertrek uit Folkestone om 18u.55.

## 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

	6-3-1978	
Schelvis grote	25,—	31,—
Schelvis midden	22,40	27,—
Schelvis klein	18,—	20,—
Kabeljauw	31,—	41,60
Gul	19,80	27,40
Wijting	15,—	18,—
Schaat	45,—	60,—
Zeebaars	37,80	46,—
Leng	26,—	49,20
Schartong	7,—	15,40
Heilbot	110	198
Koolvis	17,—	23,60
Hondstong	24,—	43,—
Zeeewolf	35,60	—
Staart	102	136

## Tong- en pladijsprijzen

### TONG

#### Oostende

	6-3-1978		7-3-1978		8-3-1978	
Lappen	144	-166	147	-153	—	—
Grote	163	-180	174	-178	—	—
3/4	181	-199	190	-194	—	—
Blok	183	-200	193	-201	—	—
Voor-kleine	172	-182	179	-180	—	—
Kleine	158	-163	156	-162	—	—
Slips	—	—	—	—	—	—

#### Zeebrugge

Grote	169	-173	165	-174	171	-175
Blok	188	-192	191	-199	193	-195
Fruit	195	-199	202	-207	207	-217
Schone kleine	185	-189	200	-208	204	-212
Kleine	149	-156	170	-177	164	-171
Tout petit	140	-145	160	-165	152	-158
Slips	108	-114	116	-120	118	-123

#### Nieuwpoort

Tong I	—	—	—	—	178	—
Tong II	184	—	—	—	192	—
Tong III	190	—	—	—	219	—
Tong IV	222	—	—	—	209	—
Tong V	217	—	—	—	186	—
Kleine	187	—	—	—	162	—
	165	—	—	—	—	—

### PLADIJS

#### Oostende

	6-3-1978		7-3-1978		8-3-1978	
Grote	25,—	31,20	30,80	—	31,—	—
Grote iek	26,—	29,60	23,60	—	—	—
Kleine iek	23,—	30,—	22,—	—	—	—
Derde slag	23,—	21,60	18,60	—	—	—
Platjes	16,—	—	16,—	16,80	—	—

#### Zeebrugge

I	19,—	24,—	19,—	22,—	19,—	22,—
II	26,—	28,—	22,—	25,—	20,—	23,—
III	21,—	23,—	22,—	24,—	19,—	24,—
IV	16,—	18,—	16,—	20,—	18,—	—
V	—	—	—	—	—	—

#### Nieuwpoort

Moeien	—	—	—	—	—	—
Grote pladijs	20,—	30,—	—	—	25,—	—
Platjes	19,—	40,—	—	—	45,—	—
Drielingen	16,—	30,—	—	—	30,—	32,—

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

### VISAANVOER TE OOSTENDE

3-3	—	—	1.003,372	—	—	—
6-3	—	—	11.106,799	—	—	—
7-3	—	—	2.232,662	—	—	—
8-3	—	—	655,907	—	—	—
			14.998,740			

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

2-3	1	328	8,210	—	—	—
3-3	3	4.647	100,305	—	—	—
6-3	4	25.885	488,847	—	—	—
8-3	1	5.729	139,503	—	—	—

### GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

2-3	1	7	1,596	228,—	228,—	—
3-3	1	8	1,880	235,—	235,—	—
7-3	2	117	22,650	186,—	210,—	—
8-3	3	129	25,484	194,—	202,—	—

## NIEUWPOORT

### DONDERDAG 2 MAART 1978

N.1 9.806 (kust)

### VIJFDAG 3 MAART 1978

N.723 79.055 N.1 10.200  
N.349 12.930

Een vaartuig met een 60 bentjes vis, en twee kustvissers losten hun «extra» verse vissoorten! Veel variatie was er niet, en één grote tarbot werd gekocht aan 300 fr. de kg. Kabeljauw kwam tegen de 72 fr. de kg., terwijl de gulsoorten van 55 à 27 fr. de kg. gekocht werden. De voorkele slechts 900 fr. de benne. Grote wijting 1.290, kleine van 880 tot 700 fr. benne «Drieling platvis» kreeg 40 fr. en de visjes van 1.250 gegut tot 950 fr. voor de niet-gegutte! Dit voor de vrijdagmarkt!

### MAANDAG 6 MAART 1978

N.579 276.584 + RC = 20.255  
N.761 68.014 + RC = 4.628  
N.470 67.639 + RC = 16.881  
N.346 76.610

Vier vangsten werden de maandag gelost, samen 25.900 kg. Weinig rare vis op markt, en slechts 100 kg. tongen die van 165 fr. voor de kleinste soort, tot 222 fr. kregen dit voor de 3den. Kabeljauw was er ook niet, volgens de vraag naar dure soort, en er moest «gesprongen» worden op de «extra» soort, tot zelfs 2.900 fr. De gullen kregen maar lage prijzen, en dit van 1.500 à 1.200 fr. de benne De «voorkele» van 740 à 850 fr. Grote wijting van 1.000 à 1.100 fr. Kleine van 790 tot de opvangprijs. Rogsoorten: moers van 2.300 à 1.800 fr., tilten 1.250, dus ook maar lage prijzen, voor vissoorten die we niet veel meer zien! Platvis: grote 20 fr. de kg., de drielingen van 950 tot 2.100 fr., prijs die erg verschillend was, uit reden van kleine aanvoer, en kwaliteit. Speerhaaien van 1.550 en enkele bennen 1.800 fr. Er stonden slechts een paar bennen «knorhaan's» op de markt, en eigenaardig, daarop werd heel luid geroepen, en kregen deze 2.300 fr. de benne!

Alles bij elkaar, lage prijzen, met een eindcijfer van 488.847 fr.

### WOENSDAG 8 MAART 1978

N.590 139.503 + RC = 10.815.

Dit vaartuig loste 5.730 kg. vis! Er was wat betreft deze kleine vangst, toch keus van verschillende

soorten. Zo kreeg één grote tarbot tegen de 300 fr., grieten 125, kabeljauw 3.070 fr. en de gulsoorten van 2.600 à 1.500 fr. De voorkele 950, de mini's 690. Enkele bennen platvis, drielingen 2.160, visjes 1.650. Grote wijting van 1.400 à 1.100 fr., en de kleine de opvangprijs. Rogsoorten: moers 2.270, tilten 1.950, scherpstaarten 1.870 en kleine 1.500 fr. Speerhaaien 1.900, knorhaans (slechts één benne) kreeg 2.540 fr. De tongen van 162 voor de kleine tot 219 voor de 3den. Het eindcijfertje gaf toch voldoening!

## VERWACHTINGEN

### VIJFDAG 10 MAART 1978

WEST: O.306, O.243.

### MAANDAG 13 MAART 1978

IJSLAND: O.318 (750 m., t.t.z. 240 kab-gul, 340 schelvis en totten, 110 rode zeebaars 20 schotse schol, 40 varia).

O.81 (1.200 m., t.t.z. 500 rode zeebaars, 200 kab-gul, 300 schelvis en totten, 50 leng, 125 middenslag koolvis, 25 varia).

KANAAL: O.33, O.141, N.719.

WEST: O.66, N.752, N.709, N.736, O.229, N.45.

### DINSDAG 14 MAART 1978

KANAAL: Z.499, Z.502.

WEST: O.309, O.127, N.720.

### WOENSDAG 15 MAART 1978

WEST: O.123, Z.38.

# REDERS

# LEEST UW

# VAKBLAD

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	6-3-1978	6-3-1978	7-3-1978	7-3-1978	8-3-1978	8-3-1978	6-3-1978	8-3-1978	6-3-1978	8-3-1978	6-3-1978	8-3-1978	6-3-1978	8-3-1978
Tarbot : groot (123)	220	-265	246	—	269	—	293	—	279	-323	—	—	300	—
middel (123)	101	-152	147	-175	—	—	145	-192	—	—	155	-188	—	150
klein (123)	95	-101	95	-105	110	—	105	-125	—	—	124	-130	150	—
Griet : groot (123)	120	-125	110	-115	128	-130	110	-120	139	—	110	-114	130	—
middel (123)	87	-91	80	-86	102	—	90	-95	—	—	86	-95	—	125
klein (123)	—	—	70	-76	63	—	80	-82	—	—	66	-75	—	—
Schelvis : groot	—	—	—	—	29	-23	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	—	—	—	—	21,80	-27,40	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	17,60	-20	—	—	—	—	—	—	—	—
Heek : groot	84	-99	—	—	—	—	32	-61	—	—	60	—	—	—
middel	66	-79	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	37,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	36	—	—	38,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (I)	25,60	-57	44	-54	21	-44	46	-50	23,40	-35	44	-52	36	-46
Keilrog (123)	58	-69,80	72	-74	—	—	70	—	—	—	—	—	—	—
Rog (23)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tilten (23)	—	—	23	-24	—	—	22	-23	—	—	29	-31	25	—
Scherpstaart (23)	—	—	40	-44	—	—	47	-50	—	—	48	-50	20	-25
Halve mans (23)	—	—	22	-27	—	—	24	-26	—	—	28	-33	20	—
Teelt (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Katrog (2)	—	—	9	-11	—	—	10	—	—	—	12	-14	—	—
Kabeljauw	38	-46	38	-42	22	-29,80	40	-44	33	-40	44	-48	37	-60
Gul (groot)	15,60	-37	33	-37	14	-29,60	32	-38	14	-34	40	-43	12	-27
Gul (middel)	—	—	27	-31	—	—	26	-29	—	—	26	-28	—	—
Gul (klein)	—	—	24	-26	—	—	25	-27	—	—	22	-25	—	—
Hozemondhamme	87	-135	—	—	65	-126	—	—	96	-153	—	—	—	—
Wijting : groot	13,80	-24,20	24	—	13,80	-26	18	-20	13,80	-23,40	22	-34	20	-22
klein	—	—	14	—	—	—	14	-16	—	—	14	-16	14	-16
Schar	8,60	-17,60	10	—	13,80	-16	10	-12	14	-20	8	-15	20	-40
Steenhol	13	-90	89	—	12,60	-103	98	-102	30	—	83	-84	—	—
Zeehaai	17,80	-36	32	—	32	-36,40	36	—	38	—	42	—	33	—
Hondshaai	9	-22	—	—	18,40	—	—	—	15,60	—	—	—	—	—
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekreeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	16	-30,20	—	—	15	-32	—	—	31	—	—	—	—	—
Schartong	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ijle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenholk	8	-14,20	—	—	9	-11,60	—	—	9,40	—	—	—	—	—
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeewolf	—	—	—	—	34	-43	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	33	-45	—	—	33	-39	—	—	38	-41	—	—	—	—
Zonnevis	126	-184	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	76	-84	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	32	-36	—	—	28	-36	—	—
Zeeduivel	—	—	86	-135	—	—	71	-145	—	—	71	-148	—	—
Schotse schol	—	—	—	—	—	—	45	—	—	—	—	—	—	—
Zeehond	—	—	12	—	—	—	12	—	—	—	13	-15	22	—
Bot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—
Rode Poon (robaard)	19,40	-42	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grauwe Poon (knorh.)	—	—	26	—	14	—	24	—	—	—	15	—	45	—
Rode Knorhaan	45,40	—	—	—	—	—	—	—	24	-53	—	—	—	—
Posten	—	—	10	—	—	—	10	-12	—	—	9	-11	—	—
Langoesten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

**Lees "HET VISSERIJBLAD"**

# NEDERLAND

## VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 1 maart werd aangevoerd : 618 kisten kabeljauw; 2666 kisten koolvis, 140 kisten schelvis; 163 kisten wijting; 1 kist schol; 16 kisten schar en 24 kisten diversen.

**Prijzen in guldens : Per 40 kg. :** kabeljauw één 96; kabeljauw twee 167-101; kabeljauw drie 142-94; kabeljauw vier 104-90; kabeljauw vijf 81-39; koolvis één 42-40; koolvis twee 44-41; koolvis drie 55-46; koolvis vier 46-42; schelvis één 84-72; schelvis twee 86-61; schelvis drie 78-50; schelvis vier 130; wijting drie 90-43; schar 114-94; schartong 71-70; poontjes 53; kleine kuit 220; leng 108-104; hammen met kop 120, hake 204; bot 27-16.

**De besommingen waren :** VL.142 f 120-300; KW.123 f 11.600; UK.135 + UK.145 f 3.100; UK.218 + UK.236 f 4.750; VD.19 + VD.73 f 6.960; VD.29 + YE.25 f 2.700; IJM.14 + IJM.27 f 2.600. Een Texelaar met f 30.000.

Aan de donderdagmarkt van 2 maart werd aangevoerd : 795 kg. tong; 3 kisten tarbot en griet; 931 kisten kabeljauw; 130 kisten wijting; 112 kisten schol; 47 kisten schar; 143 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg. :** tarbot 17,13; grote tong 13,59; grootmiddel tong 15,97; kleinniddel tong 12,64; tong één 12,09; tong twee 9,51.

**Per 40 kg. :** tarbot 455-324; griet 309-264; kabeljauw één 138-114; kabeljauw twee 172-120; kabeljauw drie 178-120; kabeljauw vier 108-88; kabeljauw vijf 82-50; schol één 45; schol twee 52; schol drie 62-48; schol vier 70-55; wijting drie 96-36; schar 112-61; steenbolck 35; bot 24.

**De besommingen waren :** KW.4 f 9.400; UK.23 f 18.000; UK.135 + UK.145 f 3.350; VD.19 + VD.73 f 6.050; VD.20 + YE.25 f 2.600; IJM.14 + IJM.27 f 2.400; IJM.18 f 4.500; IJM.207 f 4.300; verder twee Texelaars en 1 Goedereder met een totaal van f 65.000.

Aan de vrijdagmarkt van 3 maart werd aangevoerd : 1.715 kg tong; 39 kisten tarbot en griet; 1860 kisten kabeljauw; 1408 kisten koolvis; 30 kisten schelvis; 359 kisten wijting; 208 kisten schol; 77 kisten schar en 173 kisten diversen.

**Prijzen in guldens : Per 1 kg. :** tarbot 18,91-17,49; grote tong 13,59-13,37; grootmiddel tong 16,71-16,07; kleinniddel tong 12,58-11,62; tong één 11,00-10,26; tong twee 9,67-8,81.

**Per 40 kg. :** steenbolck 35-24; kuit 70; bot 24; leng 80; hammen met kop 214; tarbot 558-300; griet 306-241; kabeljauw één 162-108; kabeljauw twee 152-74; kabeljauw drie 134-108; kabeljauw vier 114-88; kabeljauw vijf 82-34; koolvis één 49-41; koolvis twee 52-49; koolvis drie 56-50; koolvis vier 51-40; schelvis één 86; schelvis twee 86-70; schelvis drie en vier 82-40; schol één 61-51; schol twee 72-58; schol drie 82-55; schol vier 80-56; wijting drie 73-50; wijting vier 29-28,80; tongschar 217-176; schar 90-57; poontjes 46-24; schartong 80.

**De besommingen waren** KW.45 f 7.700; KW.125 f 10.500; KW.226 f 15.800; UK.208 f 8.100; VL.142 f 72.200; WR.63 f 20.200. Spanvissers IJM.14 + IJM.27 f 2.700; VD.19 + VD.73 f 4.500; UK.218 + UK.236 f 6.800; UK.135 + UK.145 f 1.800; UK.78 f 18.200. Verder waren er 7

Texelaars met een totale besomming van f 86.000.

Aan de maandagmarkt van 6 maart werd aangevoerd : 8.190 kg. tong; 126 kisten tarbot en griet; 2.940 kisten kabeljauw; 3.323 kisten koolvis; 82 kisten schelvis; 1.336 kisten schol; 152 kisten schar en 196 kisten diversen.

**Prijzen in guldens, per 1 kg. :** tarbot 19,60-17,28; grote tong 13,65-13,13; grootmiddel tong 15,64-14,31; kleinniddel tong 13,91-12,67; tong één 12,78-11,98; tong twee 11,38-10,39.

**Per 40 kg. :** leng 84-79; poontjes 56-54; haai 65; hake 262-180; hammen met kop 184-130; tarbot 535-318; griet 287-212; kabeljauw één 140-84; kabeljauw twee 144-80; kabeljauw drie 110-84; kabeljauw vier 100-67; kabeljauw vijf 70-40; koolvis één 46-43; koolvis vier 49-40; schelvis één 140-98; schelvis twee 98; schelvis drie 100-98; schelvis vier 92; schol één 55-47; schol twee 60-56; schol drie 64-54; schol vier 61-49; wijting drie 72-34; schar 71-47; tongschar 246-153; kleine kreeft 178-158; steenbolck 37-25.

**De besommingen waren :** KW.4 f 8.960; KW.11 f 19.140; KW.24 f 28.710; KW.25 f 17.950; KW.29 f 13.020; KW.51 f 19.640; KW.55 f 17.000; KW.88 f 18.770; KW.113 f 8.930; KW.137 f 15.860; KW.145 f 17.960; KW.149 f 11.650; KW.152 f 13.520; KW.167 f 10.800; KW.175 f 7.470; KW.185 f 21.740; KW.189 f 14.250; KW.206 f 16.120; KW.214 f 15.610; KW.221 f 14.550; KW.226 f 5.500; SCH.256 f 27.200; WR.22 f 12.650; IJM.19 f 6.310; IJM.20 f 10.850; IJM.44 f 24.290; IJM.115 f 31.060; IJM.154 f 11.570; IJM.207 f 5.100; IJM.109 f 13.250.

Aan de dinsdagmarkt van 7 maart werd aangevoerd : 745 kg. tong; 13 kisten tarbot en griet; 710 kisten kabeljauw; 2.354 kisten koolvis; 29 kisten schelvis; 160 kisten wijting; 336 kisten schol; 14 kisten schar en 111 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg. :** tarbot 19,65-19,01; grote tong 12,98-12,91; grootmiddel tong 14,65-14,51; kleinniddel tong 13,02-13,36; tong één 12,51-12,39; tong twee 9,96-9,42.

**Per 40 kg. :** poontjes 50; haai 61; tong 90-67; Lommen 124; hammen met kop 132; witte koolvis drie 66; tarbot 543-312; griet 274-200; kabeljauw één 110-74; kabeljauw twee 144-80; kabeljauw drie 142-88; kabeljauw vier 124-70; kabeljauw vijf 96-42; koolvis één 50-46; koolvis twee 55-50; koolvis drie 60-55; koolvis vier 50-46; schol één 54; schol twee 64-80; schol drie 60-55; schol vier 76-70; schelvis één 100-52; schelvis twee 70-57; schelvis drie en vier 76-70; wijting drie 67-40; schar 118-52; schartong 80; tongschar 164.

**De besommingen waren :** KW.44 + KW.85 f 67.600; KW.4 f 3.600; KW.117 f 14.400; UK.135 + UK.145 f 3.360; VD.19 + VD.73 f 7.680; VD.20 + YE.25 f 2.540; IJM.14 + IJM.27 f 3.720; IJM.211 f 21.700.

**VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN**

## Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 27-2 tot en met 3-3-1978

Door 55 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
7.465	TONG	91.708,34	16,30 9,26
6.284	TARBOT	61.732,18	19,51 6,45
65.515	SCHOL	85.237,98	2,51 1,05
57.230	KABELJAUW	98.969,02	4,15 0,96
1.777	GRIET	11.166,05	6,81 5,67
4.665	SCHAR	5.124,16	2,41 0,75
4.925	WIJTING	5.574,39	2,00 0,94
560	STEENBOLK	501,88	1,08 0,76
501	TONGSCHAR	1.780,80	4,00 2,67
330	SCHELVIS	830,50	2,85 0,70
150	ROG	339,50	2,53 2,01
6.460	DIVERSEN	1.228,80	
155.862		363.993,60	

## 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. Baelskaal 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 Baelskaal 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;
  - Handelsondernemingen MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen;
  - Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam;
  - Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek Observator, Steenhouwersstraat 15. (Hoogvliet) Rotterdam.
- Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling

## BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

**De vissers kunnen voor hun PUNTEN hiernavolgende beschermkledij bekomen :  
Een punt is ÉÉN FRANK waard !**

**KNIELAARS**

LAARS gevoerd met wol

DIJLAARS

HEUPLAARS

OVERALL blauw goed maat 50 tot 56  
maat 58

**BROEK blauw goed**

VEST blauw goed maat 48 tot 56  
maat 58

BROEK met borststuk maat 48 tot 56  
maat 58

**JUMPERS blauw goed**

small en medium

large

extra-large

ZUIDWESTER (lange kap)

OLIEHEMD zonder kap  
met kap

OLIESCHORT

OLIEBROEK met bretels

GUTTERS

AIRCOAT BROEKEN

broeken met bretel

maat 42 56

58 60

JUMPERS aircoat

**Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende, bij HAND IN  
HAND ZEEBRUGGE en bij „Sailors Shop”, Kaai 13, Nieuwpoort, tel. (058) 23.54.08**

(5050N—8049V)

Heeren 6

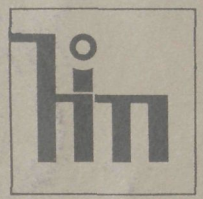


# HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

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

**Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 192.29**



■  
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.

■