

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
STADLINKERKE

het visserij blad



VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ



VRIJDAG 17 MAART 1978 — PRIJS 40 FR. — Nr. 10 — 45e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en depothouder voor de Visserij:

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK



Momenteel zijn prachtige geplastficeerde vissersmappen verkrijgbaar (70 cm. x 100 cm.) in kleurendruk bij

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

Deze vissersmappen 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

koopt steeds bij Uw

KOOPERATIEVE

HAND IN HAND

Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54 41 17 / 54 41 92 - 54 46 56

Na de uren

Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(7773V)

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

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

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. Baelskaal 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 17 maart 1978 - Nr. 10

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. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 70 77 13 - 70 77 14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

Zware grieven tegen verhoogde opsleepingstarieven voor vissersvaartuigen

Onze lezers werden in een vroegere uitgave op de hoogte gebracht van de zware opvoering van de opsleepingstarieven door het ministerie van zeezaken in voege gebracht. Men heeft, niet alleen bijna 6 maal het sleeploon verhoogd, maar daarbij ook nog verkapt sleeploon ingeschakeld, zoals de bijkomende vordering van 850 fr. voor de sleep-tros en verder een toemaatje van 4.200 fr. wanneer het slepen vóór 8 uur 's morgens begint of duurt tot na 17 uur, of een aanvang neemt van 17 uur. Het is dus duidelijk dat er uit de visserijkringen een protest gerezen is tegen deze onaantvaardbare verhoging der opsleepstarieven. Even duidelijk is het dat men zich in dezelfde betrokken kringen beraadt of men wel gehouden is aan deze opslag. In dit verband wijst men er op, dat het hier gaat om het binnenslepen van vaartuigen en mensen die in nood verkeren of in nood kunnen verkeren en dat reddingsakties door de wet verplicht gesteld worden.

Daar het hier een kwestie is welke alle reders aanbelangt, verwondert het ons ten eerste dat de Rederscentrale hier niet het minste protest heeft laten horen, onder het motto dat het een verzekeringskwestie is.

Alsof het niet de reders zelf zijn die het gelag zullen betalen door hogere premies welke van hen gevraagd worden voor de willekeurige en onlogische verhogingen.

Door de ontvangerij van het loodswezen, zou er naar het schijnt nu bedreigd worden de vaartuigen die de opsleeping niet betalen, aan de ketting te leggen. Dergelijke bedreiging is op zijn minst onwettig te noemen en zou naar we vernemen, niet gedaan zijn.

Het in beslag te nemen voorwerp moet immers altijd in verhouding staan tot het gevorderde belastingsbedrag. Dat betekent dus dat men het recht niet heeft een schip aan de ketting te leggen voor een klein bedrag en zonder kennis van de rechtbank, wat het Kon. Besluit als tarief ook voorziet.

Door een onverantwoorde aktie van de Hogere Overheid zou men daarbij het recht op arbeid van een ganse bemanning schenden.

De weigering van betalen moet eerst nog altijd bewezen worden. De betaling kan om één of andere reden ook uitgesteld worden.

Onverantwoord dreigen...

Het eventueel onverantwoord uitvoeren van de dreiging door de Hogere Overheid, zou in elk geval aanleiding geven tot een fameuse rechtszaak waarbij de Hogere Overheid zeker zou in gebreke gesteld worden voor de betaling van alle veroorzaakte economische schade. Niet alleen wat het wederrechtelijk binnenhouden van een vissersvaartuig betreft, maar eveneens voor het beknotten van de vrijheid en het recht op arbeid voor de vissers van betrokken vaartuig.

Hierop inhakende moeten wij er nogmaals op wijzen, dat de visserij terug het kind van de rekening geworden is van de onaantvaardbare opslag, of anders nog van de onaantvaardbare indeling van de vaartuigen in categorieën volgens hun brutotonnemaat.

Men begint met een eerste categorie gaande tot 300 Brt. Alle vaartuigen, ook de kleinste worden gerekend 300 Brt te tellen. Hiervan is natuurlijk de kleine visserij het voornaamste slachtoffer. Een vaartuigje van 30 tot 50 ton wordt aanzien of gelijk gesteld met een vaartuig van 300 ton!! Groter onzin en onrechtvaardigheid kon men inderdaad niet verkopen. Was er dan niemand bij de voorbereiding van de nieuwe sleepstarieven om hierop te wijzen, ofwel om de visserij te verdedigen? Is het mogelijk dat dit alles zo gemakkelijk doorgeschoven wordt? En waar zitten dan de grote mensen van de Rederscentrale die het zo dikwijls over de belangen van de visserij hebben? Het is toch duidelijk dat de visserij hier gepasseerd werd en dat nu een aktie moet gevoerd worden om te trachten iets terug te krijgen of een betere indeling te bekomen! Voor kleine opsleepingen van een kustvaartuig kan een opsleeping door de staatsleepboten tot 20 maal meer kosten. Aldus kan het opslepen van een kustvissertje van 40 Brt. voor één enkel uur, 6.750 fr. kosten bij de staatsleepboot, namelijk 1 uur opslepen aan 1.700 fr., 850 fr. tros en 4.200 fr. omdat de opsleeping vóór acht uur of na 17 uur gebeurde. Bij de verzekeringsmaatschappijen is het tarief hiervoor 1 uur x 20 fr. x 40 Brt = 800 fr.

(Vervolg op blz. 2)

Het aftakelen van de vissersvloot DE TOESTAND IN NEDERLAND

We hebben het in deze kolommen al gehad over de slooppremie welke tot 20 duizend frank per brutoton werd opgevoerd waardoor vaartuigen ten onzent gesloopt werden en misschien, nu de tijden veel verbeterd zijn, nog met een twintigtal zouden gesloopt worden, mocht men aan nieuwbouw mogen doen, daar het een feit is dat de tonnage van de Belgische vissersvloot sedert 1940 geweldig geslonken is in tegenstelling met de Nederlandse en het dus hoog tijd wordt dat maatregelen worden getroffen om aan een modernisatie in de vorm van heropbouw en aankoop van niet oude schepen gedacht wordt.

Dit is niet het geval voor Nederland waar sedert 1970 de nieuwbouw en inbouw van grote nieuwe motoren, zo'n loop had genomen, dat de EEG maatregelen en 200 mijlszone een zware klap hebben toegebracht aan de Nederlandse vissersvloot, die wij als de meest moderne en vooruitstrevendste van Europa op gebied van kottersvisserij mochten aanzien.

Zoals we reeds schreven gingen talrijke vissersreders van kotters onder zware bankschulden gebukt en is er voor velen maar één uitweg geweest om deze geheel of gedeeltelijk te dekken. En dat is verkopen aan een zo hoog mogelijke prijs in het buitenland. Sommigen zijn daarin gelukt, anderen niet.

Hierna volgt een interessant overzicht van de in 1977 naar het buitenland verkochte Nederlandse vissersvaartuigen.

Wij tekenen hierbij aan, dat de markt zich grotendeel volgens de lijn der verwachtingen heeft ontwikkeld en Engeland zich wederom als belangrijkste kopersland heeft kunnen handhaven, hoewel de inkrimping van de aanbodzijde een afnemende in het aantal verkopen naar Engeland tot gevolg heeft gehad.

De grote vraag in Engeland gaat namelijk uit naar de relatief goedkopere kotters in de grootte van circa 24 meter met ongeveer 400-500 PK, welke moeten voldoen aan de laatste stabiliteitsvoorschriften van de IMCO, zoals in internationaal verband overeengekomen. Helaas is het aanbod van kotters in deze grootte, nu het overgrote deel van de gesaneerde kotters is verkocht en sinds 1 januari 1977 geen saneringspremie meer werd betaald, vrijwel te verwaarlozen. Het valt te begrijpen, dat zonder hulp van overheidszijde in de vorm van een saneringspremie nog veel verkopen in deze sektor tot stand zullen komen, het-

geen men in Nederland als zeer te betreuren aanziet, nu er naar het schijnt nog een redelijke vraag naar betaalbare kotters in het buitenland bestaat.

Een andere factor, die een steeds grotere rol gaat spelen, vormt de leeftijdsgrens van 10 jaar, die de meeste landen — niet Engeland — aan de invoer van schepen hebben gesteld. De boomkotters, die na 1968 en voornamelijk in de zeventiger jaren in de vaart zijn gekomen, zijn vanwege hun grote motorvermogen en het relatief kleine visruim voor het buitenland bepaald niet aantrekkelijk, te meer daar de prijs ervan noodzakelijk hoog ligt. Invoering van een saneringspremie en verlaging van de vraagprijs zou het mogelijk gemaakt hebben een afzetgebied voor zulke kotters te vinden, waarbij meer en meer te denken valt aan die landen, welke door de invoering van een exclusieve 200-mijlszone over ruime uitbreidingsmogelijkheden voor de vloot beschikken, waartegenover vaak zeer geringe financiële middelen staan, zoals in de ontwikkelingslanden.

Moest de Hollandse overheid in het licht van de recent verscherpte quoteringsmaatregelen de noodzaak inzien van een verdere inkrimping van de Nederlandse vissersvloot, zou het zinvol zijn geweest opnieuw te pleiten voor de instelling van een zgn. „open“ saneringsfonds, waarop de eigenaren van kotters een beroep kunnen doen, als zij een buitenlandse koper voor hun schip gevonden hebben.

Uit Nederland schrijft men ons dienaangaande het volgende:

Uit ervaring kunnen wij zeggen, dat in het afgelopen jaar 1977 heel wat meer kotters hadden kunnen worden verkocht, indien een dergelijk saneringsfonds had bestaan. De voorwaarde, dat kotters, welke na 1 januari 1977 aan de visserij hebben deelgenomen, niet voor een saneringspremie in aanmerking komen, heeft, menige eigenaar bij een verkoopmogelijkheid naar het buitenland de pas afgesneden.

Na invoering van strenge brandveiligheidseisen in Duitsland in '77 is de belangstelling aldaar voor aankoop van een koter uit het buitenland sterk teruggelopen en het is niet te verwachten, dat de vraag zich zal herstellen, waarbij nog wel een uitzondering kan worden gemaakt voor garnalenkotters, die gewild blijven.

Nieuw is de vraag uit Portugal, die mogelijk gemaakt is door steun van overheidswege en de kans is

(Vervolg op blz. 2)

HET AFTAKELN VAN DE VISSERSVLOOT

(Vervolg van blz. 1)

aanwezig, dat ook dit jaar verscheidene Hollandse kotters naar dat land zullen worden verkocht. Ook de vraag uit Egypte is nieuw en inmiddels kon een tweede schip naar dit land worden verkocht. Het betreft hier echter kotters in een van de laagste prijsklassen en aan deze twee verkopen kan voor de eventuele ontwikkeling van een nieuwe markt geen verdere waarde worden toegekend.

De vraag naar zijtrawlers is vrijwel te verwaarlozen en zo deze er is, staat hiertegenover een grote verscheidenheid aan vaarklare schepen op de Engelse markt. De terugval in de offshoresector, die in het begin aan veel zijtrawlers emplot heeft gegeven, is hier mede debet aan. Van tijd tot tijd is er vraag naar vrieshektrawlers, maar het Nederlandse scheepstype zonder slipway ligt de buitenlandse koper niet en bovendien is in het buitenland ook veel aanbod van schepen, zodat het zeer moeilijk is tot zaken te komen.

Aldus onze zegsman.

Overzicht van de in 1977 naar het buitenland verkochte Nederlandse vissersschepen

Visserij-nummer	Bwj.	Brt.	Hoofdmotor :	Land van bestemming :
ARM 20	1968	96	750 Deutz	W.-Duitsland (visserij)
GO 32	1968	120	705 Kromhout	Frankrijk (visserij)
GO 34	1967	148	750 Kromhout	Engeland (visserij)
HA 61	1966	80	495 Stork	Finland (duikersvaartuig)
HD 47	1964	131	500 Stork	Engeland (visserij)
HD 215	1961	85	282 Stork	W.-Duitsland (sportvisserij)
KW 105	1975	228	1320 Deutz	België (visserij)
KW 174	1960	11	600 Stork '69	Egypte (visserij)
KW 213	1963	141	375 Kromhout	België (sportvisserij)
KW 217	1963	151	540 Kromhout	Zweden (duikersvaartuig)
OD 10	1970	202	1400 MaK '73	Portugal (visserij)
SCH 2	1960	86	600 Stork '66	Engeland (visserij)
TH 21	1966	63	435 Deutz '66	België (sportvisserij)
TS 2	1959	33	225 Mitsubishi '76	W.-Duitsland (visserij)
TM 27	1959	19	105 Kromhout '63	Denemarken (visserij)
VD 54	1967	80	430 Kromhout	Engeland (visserij)
VD 89	1951	84	600 Deutz '72	Engeland (visserij)
UK 21	1967	94	470 Kromhout	Engeland (visserij)
UK 56	1959	79	385 Industrie '62	W.-Duitsland (visserij)
UK 86	1956	77	470 Kromhout '65	Engeland (verkoop)
UK 107	1963	79	360 Mitsubishi '75	W.-Duitsland (jacht)
UK 111	1967	100	800 Stork '73	Portugal (visserij)
UK 125	1968	91	500 Stork	Portugal (visserij)
UK 192	1963	118	450 Stork	België (sportvisserij)
UK 211	1968	98	705 Kromhout	Engeland (visserij)
UK 233	1959	91	500 Stork '68	België (sportvisserij)
UK 244	1968	101	660 Stork	Engeland (visserij)
ZK 10	1963	49	240 Mitsubishi '75	W.-Duitsland (visserij)
ZK 17	1961	80	300 Bolnes	W.-Duitsland (visserij)
29	2915	15907 PK	Totale verkoopwaarde f 9,150 miljoen.	

Tot daar dit klein overzicht.

We hopen in een onzer volgende nummers op de toestand in de Belgische markt te komen en de weg te tonen welke zou dienen gevolgd om, weliswaar onze vloot niet te vergroten, maar herop te bouwen en te moderniseren.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

AANVRAGEN

Engeland :

- meerdere kotters van circa 24 meter met 400-500 PK. Leeftijd tot circa 15-20 jaar.
- kotter van 26 tot 28 meter met rond 600 PK, beslist modern schip.
- kotter van 15 tot 18 meter met ongeveer 150-200 PK. Mag oud zijn, mits prijs overeenkomstig laag is.

Duitsland :

- kotter van circa 28 tot 32 meter, met rond 800 PK, liefst niet ouder dan 10 jaar.
- garnalenkotters tot circa 19 meter met 250 PK. Leeftijd tot maximum 15 jaar, mits hoofdmotor van jonger bouwjaar is.

Nieuw-Zeeland :

- kotter van goed 30 meter met rond 800 PK, zo mogelijk niet ouder dan 5 jaar.

Diverse landen :

- verscheidene kotters tussen 20 en 30 meter, leeftijd tot circa 20 jaar, mits conditie goed is. Motorvermogen vanaf 250 PK.

ZWARE GRIEVEN TEGEN VERHOOGDE OPSLEPINGSTARIEVEN VOOR VISSERSVAARTUIGEN

(Vervolg van blz. 1)

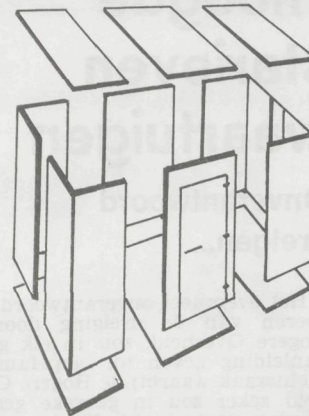
De indeling in categorieën vaartuigen, waarbij het kleinste scheepje aan 300 Brt gelijk gesteld wordt, is dus werkelijk een ongerijmdheid. We menen dat we dan ook alle handen in elkaar dienen te slaan en alle invloeden dienen aan te wenden om een herindeling van de

kategorieën te bekomen.

We zijn overtuigd dat het Beheer van het Zeewezen en zijn minister het ongerijmdheid van zo'n tarief zullen willen begrijpen.

Hierop komen we terug en vragen we ons af waarom zij die de reders vertegenwoordigen, aan dit alles niet gedacht hebben.

P. Vandenbergh



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 DIEPVRIESEUREN in alle maten

POLYESTERBEKLEDING VAN WERKRUIMTEN, WANDEN, PLAFONDS, FRIGO'S, CAMIONS EN CAMIONETTEN

- 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)

Schadegevallen in de zeevisserij

De Z.586 «Rube» van geli namige rederij, was de visserij aan het bedrijven, toen vastgesteld werd, dat het toerental van de motor verminderde, waarschijnlijk doordat er een vreemd voorwerp in de schroef gedraaid was. Na verschillende pogingen om vrij te komen, haalde de motor het toerental niet meer zodat besloten werd de visserij te staken en de terugreis aan te vatten. Het vaartuig werd voor nazicht op de kuisbank geplaatst.

De Z.551 «Johan-Ronny» van Amys César, kreeg bij het uitlopen van de kor deze aa BB in de schroef. Gepoogd werd de schroef vrij te krijgen, doch tevergeefs, zodat sleepassistentie gevraagd werd aan de Z.501 «Tac Horn».

De O.142 «Hermes» van Serie Frans kreeg tijdens het inhalen van de kor, deze in de schroef. Er werd nog gepoogd deze vrij te krijgen, zonder resultaat echter, zodat besloten werd de hulp in te roepen van de O.116 «Caroline», die de O.142 veilig Oostende binnensleepte.

De N.45 «Herakles» van de reders Vercoutter Michel en Gabriel, diende met defekt aan de waterpomp

opgesleept te worden door de N.708 «Ruytingen». De sleep verliep veilig tot de haven van Nieuwpoort.

VISSERSSCHIP PIKT LIJK OP

Het vissersvaartuig O.1 «Okeanos» van rederij Haelewijck heeft ter hoogte van de Al-boei, zo'n vijftien mijl noord-west van Oostende, een lijk gevonden. Het bleek het stoffelijk overschot te zijn van de 88-jarige René Coppens, wonende Rodenbachstraat 13 te Vorst, maar tijdelijk verblijvend Alber I Promenade 22, Oostende.

De man was sedert zijn 88e verjaardag, op 28 februari, spoorloos. De verhuurder van zijn appartement te Oostende had er overigens aangifte van gedaan bij de politie. Het is niet bekend hoe René Coppens te water raakte en hoe hij zo ver uit de kust terecht kon komen.

De zeevaartpolitie stelde een onderzoek in.

VERVULT DE ONDERZOEKSRaad voor ZEEVAART NOG ZIJN ROL?

Nuttig voor Zeevarenden en Juristen

In ons vorig nummer hebben we over deze zaak de zonderringe visie van de Rijkskommissaris voor Zeevaart over het vergaan van de B.604 „Ibis” weergegeven. We hebben daarop ook de uitspraak van de Onderzoeksraad voor Zeevaart gepubliceerd.

Heden hebben we het over het vonnis door de Correctionele rechtbank van Brugge geveld, welke in schrille tegenstelling is met de visie van de Rijkskommissaris en het vonnis van de Onderzoeksraad. We laten dit alles volgen door enkele slotbeschouwingen die aantonen hoe vaag, laattijdig en onnauwkeurig de Onderzoeksraad voor Zeevaart optreedt en ons toelaat de vraag te stellen of deze raad nog aan haar opdracht aanvankelijk gesteld, voldoet en welke zaken er maanden en zelfs jaren onbeslist blijven hangen.

P. Vandenberghe

Het vonnis van de Correctionele Rechtbank te Brugge

Nadat de verschillende redenen van inbeschuldigingstelling worden opgesomd, de plaats van de aanvaring nauwkeurig wordt beschre-

ven, alsook wordt bewezen dat het wel de „Bowstream” is welke deze veroorzaakte, meldt het vonnis verder tekstueel:

DE GEVOLGDE WEG

De in het dossier voorhanden gegevens, samen met de kenmerken van de scheepslichten en de sectoren waarover zij licht uitstralen overeenkomstig art. 2 I.R., terwijl door het afgeleverde certificaat van deugdelijkheid en de vaststellingen van de deskundige, het vermoeden gewettigd is, dat alle lichten van de «Ibis» deugdelijk werkten, nopen ertoe te besluiten dat:

1) beide vaartuigen niet de «Pas van 't Zand» in tegenovergestelde richting volgden, maar dat het vissersvaartuig uit het vaarwater «Wielingen» kwam, zoals ook de eveneens van de kreeftenput huis-toevarende Z.573 «La Paloma» eerst vanaf de «Zand-boei» de «Pas van 't Zand» volgde;

2) dat beide vaartuigen elkaar niet met tegengestelde koers, naderden, maar wel met kruisende koers, d.i. in een situatie waarin het ene vaartuig zich in een sector bevindt tussen een halve streek (1 streek = 11,25°) van voren en twee streken achterlijker dan dwars ten opzichte van het andere, waarbij het vaartuig dat het andere aan zijn stuurboordzijde heeft, in casu de «Bowstream», moet uitwijken. Het volgen van het vaarwater «Pas van 't Zand» door de «Ibis» zou bij alsdan tegengestelde koers hebben geleid tot een frontale (head on head) aanvaring; niet enkel gewagen alle opvarenden van de «Bowstream» van een zachte stoot, de afwezigheid van merkbare grote schade sluit dit eveneens uit.

Door Fleet, Baumgartner en Mc Clure werd het witte licht op 1 à 2

streken aan stuurboordzijde opgemerkt, gaande naar bakboord, terwijl zij allen enkel wit licht zagen; wanneer het vissersvaartuig met tegengestelde koers zou zijn genaderd, dan zou tevens het stuurboordlicht (groen) en het bakboordlicht (rood) van het vissersvaartuig door de bemanning van de «Bowstream» zijn opgemerkt, of minstens een van beide gekleurde zijdelichten daar deze lichten, zoals het wit toplicht, licht verspreiden van recht vooruit tot twee streken (22,5°) achterlijker dan dwars aan elke zijde. Dezelfde eensluitende verklaringen van Fleet, Baumgartner en Mc Clure, die enkel wit licht en geen gekleurd zijdelicht zagen bewijzen, dat het door hen opgemerkte witte licht niet het toplicht van het vissersvaartuig kan zijn geweest hetwelk over eenzelfde horizonboog als de gekleurde zijdelichten licht verspreidde en aldus steeds samen met een van de zijdelichten wordt gezien, maar wel het heklicht van het vissersvaartuig, wat bevestigd wordt door de verklaring van Mc Clure die het als zeer laag kenmerkte. Bij de aanvaring en onmiddellijk voordien bevond de «Bowstream» zich aldus in de ooploopsector van de «Ibis», waarbij de aslijn of koerslijn een hoek van maximaal 67,5° vormde met de koerslijn van het vissersvaartuig, zijnde de sector waarin enkel het heklicht licht uitstraalt, hetgeen tevens bevestigd wordt door de zachtheid van de aanvaring en de niet merkbare schade.

Deze dwingende vaststelling betekent dat, op het ogenblik van de aanvaring, het vissersvaartuig

een Noord-Westelijke koers stuurde, zich aldus van de haven van Zeebrugge verwijderend, waar het nochtans koers zette naar deze haven.

Deze gewijzigde koersrichting van het vissersvaartuig wijst zeer duidelijk op een manoeuvre van het laatste ogenblik, vertrekkend van een kruisende koers, in casu op een roermanoeuvre naar stuurboord, zoals bij een noodmanoeuvre ter ontwijking van een aan bakboord opdagend vaartuig aangewezen is, uitdrukkelijk aanbevolen wordt bij punt 6 van het aanhangsel bij het I.R. en bij voorschrift 17/C van de sinds 15 juli 1977 van kracht geworden nieuwe internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, sindsdien verplichtend gesteld.

Nota der Redactie: Dit voor wat de koersrichting betreft van beide vaartuigen op het ogenblik van de aanvaring. Men ziet dus dat de opvatting en de stelling van de rechtbank technisch en volgens de Bep. ter Voorkoming van aanvaringen op zee gemotiveerd is, hetgeen niet het geval is bij de rijkskommissaris die dan nog de onbegrijpelijke zienswijze heeft, zijn visie als de meest aanvaardbare te verkondigen

In verband met de mistseinen lezen we in het vonnis van de rechtbank het volgende: de voorgeschreven mistseinen lijken door de «Bowstream» te zijn gegeven. Dat op de «Bowstream» geen mistsein van een ander vaartuig werd gehoord laat niet toe te besluiten, dat deze op het vissersvaartuig niet werden gegeven. De omstandigheid dat geen uitkijk buiten opgesteld was, dat de bemanning zich in de stuurhut bevond, zij het nog met geopende deur, het lawaai van de eigen machine in deze besloten ruimte en de moeilijkheden bij bepaalde windrichting een mistsein te horen (bij de heersende zuidenwind naderde de «Ibis» benedenwinds) maken het mogelijk dat door het vissersvaartuig met tussenpozen gegeven mistseinen op de snelnaderende «Bowstream» niet werden gehoord.

Het aantreffen van de voortstuwingsmotor van de «Ibis» in de stand «Langzaam vooruit» bewijst voldoende dat het vissersvaartuig een matige vaart liep en voorzichtig manoeuvreerde zoals geboden door de zeer dichte mist, mogelijks ook ingevolge 't waarnemen van 't mistsein van de naderende «Bowstream» en de vermoedelijke waarneming van het vaartuig met de radar, waarvan overigens, volgens de gebleken instelling van de radar op 1,5 mijl, geheel overeenkomstig de weersomstandigheden, eerst sprake kan zijn geweest wanneer de «Bowstream» minstens reeds op 1,5 mijl genaderd was en derhalve, gelet op de hoge vaart van de «Bowstream», kort vóór de aanvaring.

De door de «Bowstream» gelopen vaart kan, gelet op het gebrek aan synchronisatie, niet met juistheid afgeleid worden uit de diverse verklaringen omtrent het uur van afvaart en het tijdstip van aanvaring, maar wel uit de verklaring

van Millar Richard, van dienst in de machinekamer, volgens dewelke op het ogenblik van de aanvaring, de motor waarschijnlijk 500 à 600 omwentelingen per minuut maakte, terwijl hij even voordien nog 600 toeren per minuut had afgelezen, hetgeen door de vaartproof werd aangetoond overeen te stemmen met 200 schroefomwentelingen bij 550 motortoeren of 8, 7 knopen. Beklaagde geeft overigens zelf toe, dat 200 schroefomwentelingen per minuut werden gemaakt.

Deze vaartproof is betrouwbaar en wordt geenszins beïnvloed door een wijziging van getij of stroom, gezien de bekomen resultaten precies telkens snelheden door het water en niet over de grond betreffen; een wijziging in de heersende getijstroom heeft geen enkele invloed op de snelheid door de watermassa, enkel op de resulterende snelheid tegenover de zeebodem. Het staat vast, dat de «Bowstream» geen matige vaart aanhield, te weten een vaart die, rekening houdende met de zichtbaarheid, toeliet een aanvaring te vermijden bij het plotseling in zicht komen van een ander schip. Bij dergelijke hoge snelheid was van een navigatie afgesteld op zintuigelijke waarneming gebiedende regel bij mist, geen sprake, temeer daar bovendien nagelaten werd een uitkijk op het voorschip te plaatsen. Er werd geheel, gevaren op de inlichtingen door de radar verstrekt, waar dit slechts als hulpmiddel mag worden gebruikt.

Bij het verlaten van de haven van Zeebrugge werd de automatische stuurinrichting van de «Bowstream» ingeschakeld waarbij het roer vast verbonden werd met de ingestelde kompaskoers; Mc Clure kwam in de stuurhut, beklagde en Baumgartner stelden zich respectievelijk aan de stuurboord- en aan de bakboordradar op. Op het radarscherm werd de «Ibis» niet als een naderende hindernis waargenomen. Het is in de zeevaart voldoende bekend, dat kleine vaartuigen soms aan radardetectie ontsnappen. Er wordt voor dit verschijnsel ook uitdrukkelijk gewaarschuwd onder punt 2 van het aanhangsel bij het I.R., bevattende aanbevelingen, bedoeld als leidraad voor het gebruik van radar als hulpmiddel ter voorkoming van aanvaringen op zee. Daarom ook is bij mist zintuigelijke navigatie verplicht gesteld.

Nog vooraleer de «Bowstream» tussen de «Zand» boei en de «Wielingen-Zand» boei doorvaarde, had Baumgartner zijn waarnemingen aan de bakboordradar gestaakt en ging hij de achteraan in de stuurhut opgestelde decca navigator regelen. Bij het naderen van de «Wielingen-Zand» boei verliet bovendien ook beklagde zijn waarnemingspost aan de stuurboordradar en ging hij even buiten de stuurhut om naar deze boei te kijken zonder deze evenwel te kunnen zien ingevolge de dikke mist. Bij zijn terugkeer in het stuurhuis knoopte hij met Baumgartner een gesprek aan over de werking van de decca-

(Vervolg op blz. 4)

(Vervolg van blz. 3)

navigator en merkte het wit licht op wanneer hij zich terug aan de stuurboordradar stelde en door het raam naar buiten keek. In de dichte mist werd niet enkel aan hoge snelheid gevaren, zonder behoorlijke uitkijk, louter afgaande op de radar. Bovendien blijkt aldus dat van, vóór de «Wielingen-Zand» boei tot nagenoeg op de plaats van aanvaring, hetzij over een afstand van om en rond één kilometer, gevaren werd zonder dat zelfs enige waarneming op de radar werd uitgevoerd. Was een aandachtige en ononderbroken aflezing van beide radarschermen niet achterwege gebleven, zo zou naar alle waarschijnlijkheid het vissersvaartuig op het radarscherm nog tijdig opgemerkt zijn geworden, temeer dat na de aanvaring, hetzelfde vaartuig, gekapseid, met behulp van de radar werd teruggevonden, en hadden nog tijdig maatregelen kunnen worden genomen om voorzichtig te manoeuvreren tot het vaartuig in zicht kwam, waarna de uitwijkingvoorschriften door de «Bowstream» vervolgens hadden kunnen worden nageleefd.

Toen het wit licht van het vissersvaartuig werd opgemerkt, praktisch gelijktijdig met de aanvaring, werden de motoren op volle kracht achteruit geslagen, waarbij deze blokkeerden. Geen enkele koerswijziging, die zich nochtans als manoeuvre van het laatste ogenblik opdrong, en door de «Ibis» blijkbaar wel werd uitgevoerd, ging daarmede gepaard. Wanneer het waar is, dat het inschakelen van de automatische besturing op zichzelf niet als foutief kan worden aangemerkt omdat daardoor de snellere uitvoering van radikale koerswijzigingen mogelijk wordt, dient het niet opgesteld staan van een bemanningslid bij deze apparatuur om bij dringend gevaar de geboden drastische koerswijziging onmiddellijk te kunnen doorvoeren, in de gegeven omstandigheden van dichte mist en hoge vaart, als een zware nalatigheid te worden aangezien. Het onbewaakt blijven van de radarschermen en van de stuurapparatuur is een des te zwaarder nalatigheid, daar de beklagde met de vaarroute goed vertrouwd was, wist, of minstens diende te weten, dat de «Wielingen-Zand» boei de scheiding van 2 vaarwaters merkt en verdubbelde aandacht voor andere scheepvaart aldaar geboden was. Had de «Bowstream» een matige vaart gelopen, aangepast, aan de zeer slechte zichtbaarheid, was er een goede uitkijk gehouden, voortdurende waakzaamheid bij stuurrichting en radar, dan was door een gecombineerd roermanoeuvre samen met een veel vlugger gestopt liggen van het vaartuig, de aanvaring ongetwijfeld kunnen vermeden worden.

Voor deze meervoudige foutieve

vaarwijze, oorzaak van de aanvaring, dient de beklagde als gezagvoerder verantwoordelijk te worden gesteld, evenals voor de dood van de vijf bemanningsleden van het vissersvaartuig die tengevolge van de aanvaring omkwamen en tegen wie geen oorzakelijke fout te weerhouden is.

Ook werd verzuimd hulp te verlenen

Na de aanvaring heeft de beklagde er zich toe beperkt gedurende de twee uren dat het gekapseide vissersvaartuig nog bleef drijven, in de nabijheid ervan te blijven, over de radio hulp op te roepen en het eigen schip op schade te onderzoeken.

Beklaagde heeft nochtans goed geweten, dat er aan boord nog dringende hulp behoevende overlevenden waren.

Verschillende van zijn bemanningsleden hadden geluiden en zelfs kreten aan boord van het gekanteld vaartuig waargenomen, hetgeen bevestigd wordt door de verklaringen van Boyle John, Mc Callum Terence en Baumgartner.

Het radiobericht, om 21u.10 uitgezonden, laat daaromtrent geen twijfel toe: «Bowstream vraagt zo vlug mogelijk klein vaartuig om langs zij van dit gekapseid vaartuig te komen — denkkelijk nog een overlevende aan boord. Wij horen kloppen».

Geen poging werd ondernomen om het gekanteld vaartuig te redden met behulp van de op de «Bowstream» voorhanden zijnde hijskranen, noch om het gekantelde vaartuig aan de «Bowstream» te verankeren om het zinken ervan te beletten. Het verweer van beklagde dat hij dit naliet uit vrees het schip anders tot zinken te brengen, overtuigt niet: immers, wat kon hij als hulpverlening vanwege de door hem bijgeroepen schepen anders verwachten, dan gelijkaardige tussenkomsten — En waarom is hij daar dan niet zelf toe overgegaan, wijl hij dit toch kon zonder tijdsverlies en voldoende bemanningsleden aan boord had.

Waar de beklagde, een klein vaartuig vroeg om langs zij te komen, was hij best geplaatst om deze zich opdringende vorm van hulp zelf te verlenen door het strijken en bemannen van een eigen reddingsboot. De bemanning was daartoe toereikend; er diende zeker niet gevreesd te worden dat het gekapseide vaartuig daardoor tot zinken zou worden gebracht, en dit kon gebeuren zonder ernstig gevaar voor zijn bemanning, wijl de zee kalm was, de scheepvaart in de omgeving gealerteerd en het mogelijk was de gestreken reddingsboot aan de «Bowstream» vast te maken om het verdwalen in de mist te voorkomen.

BESLUIT VAN DE RECHTBANK

Op burgerlijk gebied:

De burgerlijke partijstellingen zijn ontvankelijk.

De schade, door deze burgerlijke partij geleden, staat in oorzakelijk verband met de betichting.

De beklagde is alleen en volledig aansprakelijk voor de schade die voortvloeit uit zijn onvoorzichtigheid of gebrek aan voorzorg.

1) Betreffende Savels Marie-José, Roos Pietertje, Couwizer Rita, Vandierendonck Gabriëlle, Calus Gerard en Elias Elisabeth:

Het door elk van deze vijf burgerlijke partijen gevorderd provisioneel bedrag van 5.000 fr. uit hoofde van

materiële en morele schade, komt gegrond voor.

2) Betreffende de vordering gesteld door de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de Minister van Openbare Werken.

Het gezonken wrak van de «Ibis» vormde op de plaats waar het, met de mastop slechts 1,5 meter onder het wateroppervlak, op de zeebodem rustte, een hinder voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer.

Het lichten van het wrak en de neerzetting ervan op de kielbank van Zeebrugge komt derhalve verantwoord voor.

Een bedrag van 5.574.600 frank wordt uit dien hoofde gevorderd terwijl een éénsluידend afschrift van een faktuur wordt voorgebracht uitgaande van B.V. «Smit Tak Internationaal Bergingsbedrijf» uit Rotterdam, voor eenzelfde bedrag, evenals een éénsluידend afschrift van een vereffeningsborderel van de Dienst der Kust van het Ministerie van Openbare Werken, waaruit blijkt dat voormelde faktuur op 10 maart 1976 voor uitbetaling werd overgemaakt aan de Directie Comptabiliteit.

De eis is gegrond en het gevorderde bedrag dient toegekend te worden.

Op burgerlijk gebied:

Veroordeelt de beklagde bovendien tot het betalen van hiernavolgende bedragen:

1) aan de BP SAVELS Marie-José, de som van VIJF DUIZEND FRANK (5.000 fr.) ten provisioneel titel op alle materiële en morele schade; zo in eigen naam als q.q. minderj. kinderen;

2) aan de BP ROOS Pietertje, de som van VIJF DUIZEND FRANK (5.000 fr.) ten provisioneel titel op alle materiële en morele scha-

de;

3) aan de BP COUWYZER Rita, zo in eigen naam en q.q. minderj. kinderen, de som van VIJFDUIZEND FRANK (5.000 fr.) ten provisioneel titel op alle materiële en morele schade;

4) aan de BP VANDIEREN-DONCK Gabriëlle, zo in eigen naam en q.q. de minderj. kinderen de som van VIJFDUIZEND FRANK (5.000 fr.) ten provisioneel titel op alle materiële en morele schade;

5) aan de BP CALUS Gerard - ELIAS Elisabeth, de som van VIJFDUIZEND FRANK (5.000 fr.) ten provisioneel titel op alle materiële en morele schade;

Voormelde bedragen telkens te vermeerderen met de vergoedende intresten sedert de dag der feiten, hetzij 13-11-1975, meer de verwijl-intresten vanaf heden en de kosten van hun aanstellingen.

6) aan de Belgische Staat, vertegenwoordigd door dhr. Minister van Openbare Werken, de som van VIJF MILJOEN VIJFHONDERD VIERENZEVENTIG DUIZEND ZESHONDERD FRANK (5.574.600 fr.) meer de vergoedende intresten sedert 13 nov. 1975, de verwijl-intresten vanaf heden en de kosten van haar aanstelling.

Enkele slotbeschouwingen

Bij de aanvang van deze belangrijke overwegingen welke we gemeend hebben te moeten weer geven als gevolg van het vergaan van een vissersvaartuig, hier de B.604 bij een aanvaring, hebben wij de vraag gesteld: Vervult de Onderzoeksraad voor de Zeevaart zoals zij thans werkt, nog zijn werkelijke rol?

Bij het stellen van deze vraag en het beantwoorden er van, zijn we bewust, dat de beschouwingen welke wij hieraan gewijd hebben en nierna nog laten volgen, weliswaar in sommige administratieve middens niet in goede aarde zullen vallen, maar wij hebben ook gemeend, onze gewoonte getrouw, dat het zo niet verder meer kan en we liever geen Onderzoeksraad voor de Zeevaart hebben, dan ene zoals ze thans functioneert, te moeten zien zetelen.

Hiervoor verwijzen wij niet alleen naar het advies van de Rijkskommissaris en de uitspraak van de Raad, welke wij in deze kolommen breedvoerig weer gegeven hebben en waarop wij niet hoeven terug te komen, maar zien wij ons verplicht op de belangrijke gevolgen te wijzen welke er kunnen uit voort spruiten, moest de erantwoordelijke voor deze aanvaring niet voor de korrektionele rechtbank gedagvaard en gevonnist zijn geweest. Inderdaad, er wordt beweerd dat heel dikwijls de uitspraken van de Onderzoeksraad in burgerlijke en strafrechterlijke aangelegenheden tot leidraad dienen. In dit ernstig geval hier, mogen wij ons gelukkig achten, dat de korrektionele rechtbank haar uitspraak reeds geveld had en zou dit vonnis veel eer tot leidraad van de Onderzoeksraad hebben mogen dienen, wat ongelukkig schijnt. Voor wie echter iets van zeevaartrecht kent en het dossier van de onderzoeken nauwkeurig heeft ingezien, zal de zienswijze van de Rijkskommissaris en de uitspraak van de Onderzoeksraad zeker niet beaamd worden.

Wij achten het ten andere onze plicht hulde te brengen aan de korrektionele rechtbank, die op merkwaardige wijze, tot in de kleinste details, hier een vonnis

heeft geveld, welke zeker in alle maritieme middens weerklank heeft gevonden en getuigt van een zeer nauwgezet onderzoek met de geringe middelen waarover men slechts beschikte.

Moest alleen voortgegaan worden op het zonderling advies van de Rijkskommissaris en de weinig overtuigende uitspraak van de Onderzoeksraad welke er op volgde zouden de belangen van de burgerlijke partijen, hier de nabestaanden en de Belgische Staat, fel in het gedrang gebracht zijn geweest en eindeloze procedures voor gevolg hebben gehad.

Het gaat hier immers voor de weduwen van de slachtoffers, de Ongevallenkas en zelfs voor de Belgische Staat, welke het schip lichtte er in de Onderzoeksraad toch door zijn Rijkskommissaris vertegenwoordigd is, over een bedrag voor de Staat van 5.574.600 fr. en de verwijlinteressen op dat bedrag vanaf 13 november 1975, plus een miljoenenzaak inzake de zedelijke en stoffelijke schade door de nabestaanden geleden.

Met dit te schrijven voegen wij er onmiddellijk aan toe, dat wij daarmee niet willen bedoelen, dat een advies en een vonnis dienen geveld in strijd met de waarheid. Maar het is zeer betreurenswaardig een Onderzoeksraad en een Rijkskommissaris, zo vaag en weinig bewijsoverend te hebben zien optreden.

Wat ons daarenboven tegen de borst stoot, is het feit, dat die Raad meer dan twee jaar en twee maanden nodig had om een uitspraak te doen, overwegingen en besluiten weergaf, welke niet tot haar taak behoren en daarenboven op een zeer onvolledige wijze het onderzoek heeft geleid en zich zelfs niet behoorlijk gedokumenteerd heeft omtrent de omvang van de schade en de vaststellingen van experts, vermits de uitspraak van deze Raad voorafgaat van een inleiding met de woorden:

„Wij beschikken over geen enkel document welke de eerste vaststellingen van de schade aan de

(Vervolg op blz. 5)

(Vervolg van blz. 4)

B.604 bij de eerste poging tot lichting bevat en over geen lichtingsrapport".

En dat is een uitspraak weer gegeven door een Raad, die over 'n administratie beschikt (Bestuur van Zeewezen) waar men met alle gemak en alle middelen, beter dan wie ook, die dokumenten had kunnen bijeen krijgen.

Dit gezegd zijnde, komen wij terug op de vraag gesteld in de titel van ons blad en verwijzen wij ook naar onze beschouwingen over het advies en de uitspraak van de Onderzoeksraad. Immers, de Onderzoeksraad heeft alleen een administratieve rol en hoeft alleen fouten van zeelieden te beoordelen en ze eventueel daarvoor administratief te straffen. Of de dood van de ongelukkige slachtoffers een rechtstreeks, onmiddellijk en onontbeerlijk gevolg is geweest van de aanvaring, valt alleen onder de bevoegdheid van de Correktionele Rechtbank. Men had hier alleen tuchtstraffen uit te spreken, zo dit moest en de rest niet te beoordelen. Gezien de opvarenden van de B.604 gebleven zijn, zoals ten andere ook deze van de O.807, vallen alle eventuele vervolgingen en strafprocedures wegens eventuele beroepsfouten, bij overlijden weg, zoals de beoordeling van de kapitein van de „Bowstream" als vreemdeling onder een vreemde vlag varende, ook buiten haar bevoegdheid valt. Want ook op dat gebied zouden wij hier verder 'n uitspraak van deze Raad kunnen bespreken als niet vallende in haar bevoegdheid, maar dan wijken wij af van het feit of die Raad, zoals ze thans funktioneert, nog haar nuttige en werkelijke rol vervult.

En daarover hebben we het in een volgend artikel.

('t vervolgt)

P. Vandenberghe

VISSERSHULDE

De jaarlijkse herdenkingsdag en hulde aan onze vissers, gaat door op Tweede Paasdag, maandag 27 maart.

Om 9u.30 zal de Plechtige Vissersmis gezongen worden in de hoofdkerk St. Petrus en Paulus.

Om 10u.30 vertrekt de stoet met de personaliteiten en de deelnemende maatschappijen naar het Monument van de Zeelieden, waar een bloemhulde zal gehouden worden. De bloemtulpen en kransen kunnen vooraf afgegeven worden in het Zeemanshuis «t Zal wel gaan», St. Petrus en Paulusplein 6.

**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

Waarheen met het zand van het nieuw visserijdok te Oostende ?

Waarom puinaanvullingen in plaats van zand ?

In nummer 14 van het Visserijblad van vorig jaar werd n.a.v. het antwoord van de hr Minister van Openbare Werken op een parlementaire vraag van de heer volksvertegenwoordiger D. Claeys door ons commentaar uitgebracht op de in uitvoering zijnde werken tot het bouwen van een nieuw visserijdok te Oostende.

De opsteller van deze tekst was klaarblijkelijk niet op de hoogte van de klassieke bouwwijze van kaaimuren in onze vissershavens die sedert jaren wordt toegepast door bevoegde ingenieurs van de Dienst der Kust. De puinaanvullingen onder de muurplaat en achter de voorwand van die kaaimuren zijn immers nodig omwille van stabiliteitsredenen. Het is een technisch algemeen gekend feit dat puin- of steenbrokaanvullingen een kleinere druk op de damwand uitoefenen en dat ze bovendien heel wat economischer zijn. Die puinaanvullingen komen dus helemaal niet in de plaats van zand- of grondaanvullingen, zoals ten onrechte beweerd werd in het Visserijblad, doch zijn van meet af aan zo voorgeschreven in de studie en op de uitvoeringsplannen die door de aannemer verplichtend moeten gevolgd worden. Het gaat hier dus niet om een verspilling van kredieten, doch om 'n verantwoorde technische opvatting die daarenboven nog de kostprijzen van de kaaimuur vermindert.

Met het oog op het uitvoeren van deze puinaanvullingen en ook voor het aanleggen van tijdelijke bouwplaatswegen, heeft de aannemer sedert de aanvang van de werken (1-8-1975) geregeld puin aangevoerd en voorlopig ter plaatse gestapeld, zoals trouwens contractueel voorzien en voorgeschreven werd.

Dergelijke puinstapels oefenen inderdaad soms een zekere aantrekking uit op sluikstorters. We hadden het toen ook over de willekeurige stortingen van allerlei afval. Vandaar dat de indruk ontstond van een vuilnisbelt. Dat het politietoezicht hierin te kort schoot kon bezwaarlijk ten laste van het Ministerie van Openbare Werken worden gelegd. Het puin wordt trouwens nog gesorteerd vooraleer het verwerkt wordt door de aannemer, en alle onbruikbare afval moet geweigerd worden. Het afgekeurd puin en afval worden afzonderlijk gestapeld. Bij het beëindigen van de werken worden alle restanten door de aannemer buiten het Rijksdomein verwijderd. Het grootste gedeelte ervan werd trouwens achteraf weggevoerd.

De verdere aanvullingen **ACHTER EN VOORAL BOVEN DE NIEUWE KAAIMUUR** (ongeveer 30.000 m³) worden vanzelfsprekend uitgevoerd met ter plaatse gewonnen zand. **BOVEN OP DE MUURPLAAT** van de kaaimuur is zand immers de beste aanvulling als balast ter bevordering van de stabiliteit.

De technische opvatting van die kaaikonstruktie is onweerlegbaar de meest economische.

Zoals verder in het antwoord van de heer Minister van Openbare Werken werd medegedeeld, zal de grondspecie afkomstig van het na-

derhand uitbaggeren van het nieuw dok, in zoverre het geschikt zand betreft, worden geperst naar het strand in de omgeving van de Vosseslag. Dit belet evenwel niet dat alle terreinen rondom het NIEUW DOK BIJ PRIORITEIT DEGELIJK ZULLEN GENIVELLEERD WORDEN.

Vanzelfsprekend **ZAL ALLEEN HET TE VEEL AAN ZANDGROND** naar het strand geperst worden. Op die manier zullen circa 200.000 m³ zand op de meest economische wijze kunnen aangewend worden in het programma van de meer dan gerechtvaardigde strandverbetering aan de Vosseslag.

Zelfs voor een niet ingewijde is het immers evident dat strandvoeding aan de Vosseslag met zand uit

zee, op grote afstand van de kust, veel duurder is dan met zand uit het nieuw Visserijdok te Oostende, dat toch in elk geval moet uitgebaggerd worden (werk met werk maken).

De bevoegde ingenieurs van de Dienst der Kust hebben ondertussen deze kwestie met veel nauwgezetheid toegepast. We hopen, nu de zomer op handen is, dat dit jaar het nieuw visserijdok een volwaardig dok zal worden, waartoe het achteraf ook dienen moge nu de visserijvloot op een niet verantwoorde wijze te ver en te veel met slopen werd afgetakeld zonder dat aan vernieuwing of modernisering er van, is gedacht en zelfs op onaanvaardbare wijze bestreden werd.

JEAN LEMAITRE IS NIET MEER

Op 53-jarige leeftijd is de heer Jean Lemaitre in zijn woning schielijk overleden. Hij werd te Heist geboren op 21 november 1924 en overleed te Knokke op 9 maart 1978. Hij was leraar aan de Rijksvisserijschool te Heist en thans gemeenteraadslid bij het Kartel (BSP). Verder was de heer Lemaitre stichtend voorzitter van de Vriendenkring Rijkslagere en Rijkstechnische School School Heist, voorzitter van de vriendenkring en oudleerlingenbond R.I.T.O. en ere-voorzitter van de rijkslagere school te Heist. De begrafenis heeft dinsdag om 10 uur plaats gehad in de H. Margaretakerk te Knokke, die bijgewoond werd door een grote menigte. Onder aanwezige volksvertegenwoordigers en burgemeester Fr. Van Acker, volksvertegenwoordiger en burgemeester Content uit Blankenberge, volksvertegenwoordiger en burgemeester Desutter uit Knokke-Heist met al de schepenen, gemeenteraadsliden en nog verscheidene personaliteiten. Na de plechtige uitvaartmis werd het stoffelijk overschot bijgezet in de familiekerk op het stedelijk kerkhof te Heist, die bedolven werd met bloemen en kransen.

Als leraar aan de Rijksvisserijschool te Heist was Jean voor de ganse vissersbevolking van de Oostkust een uitermate gewaardeerd persoon, vooral zijn sterke sociale gerichtheid deed hem opkomen voor de minst bedeelde en deden hem reeds vroeg toetreden tot de Belgische Socialistische Partij, waarvoor hij sinds jaren in de oppositie zetelde, eerst in de gemeenteraad van het voormalig Heist en na de fusie, in de raad van Knokke-Heist. Het was een loyale kollega, maar niettemin een hardnekkig strijder tegen willekeur en machtsmisbruik.

Hij was de spreekbuis van de huidige oppositie, met een ongevenaarde kennis van de dossiers en een zevende zintuig voor het opsporen wat achter de schermen werd bekokstoofd en waardoor hij de meerderheid meermaals in verlegenheid bracht.

Een onverwacht en schielijk overlijden houdt telkens iets van verschrikking in en talrijk waren ze dan ook, uit alle lagen van de bevolking, die Jean dinsdag laatstleden op de uitvaart verbijsterd en ontroerd een laatste hulde brachten.

Het was spijtig dat niemand van zijn politieke partij aan zijn graf een laatste woord van eerbetoon bracht aan deze felle strijder, die Jean Lemaitre zijn ganse leven is geweest.

Met oprechte spijt om dit heengaan, betuigt ons blad een diep medeleven in de rouw die zijn vrouw, zijn vier kinderen en zijn familie nu moeten dragen.

KORTE BERICHTEN

Ierland

BINNENKORT NIEUWE BOETESTRAFWET IN IERLAND VOOR ILLEGAAL VISSEN

Zoals we vroeger reeds mededeelden, kunnen in Ierland voor illegaal vissen slechts boeten uitgesproken worden tot een bedrag van 100 pond of zowat 6.300 B. Fr. Dit werd onder meer duidelijk toen het Bulgaars moederschip de «Aurelia» veroordeeld werd voor

dergelijke boeten en het inbeslag nemen van het vistuig en de vangst ter waarde van meer dan 6 miljoen. In beroep beschouwde het Hof dit als een verkapte boete en in ieder geval als een strafmaat die door de distriktrechtbank van Cork niet mag uitgesproken worden, gezien de bevoegdheid van deze rechtbank zich tot dergelijke bedragen niet uitstrekt. Als antwoord op de vele bezwaren en protesten van de Ierse producentenorganisatie en rederijfederaties die lieten opmerken dat een boete van 100 pond de vreemde vaartuigen niet van illegaal vissen zou weerhouden, heeft de Ierse minister voor Visserij in het Iers parlement laten weten dat een nieuwe Ierse wetgeving op illegaal vissen weldra aan het parlement zal voorgelegd worden. In Groot-Brittannië en op het eiland Man kan men boetes wegens illegaal vissen opleggen gaande tot 50 duizend pond, zijnde meer dan 3 miljoen B. Fr.

VOORZIENE VANGSTVERMINDERINGEN IN DE IERSE WATEREN

In de plaats van een exclusieve eigen Ierse visserijzone, wordt nu door Ierland en door de Ierse rederijfederaties het visserijplan voor de Ierse wateren door Brussel voorgesteld als een goed alternatief aanvaard. Hierin wordt rekening gehouden met de verdere ontwikkeling van de Ierse visserij, die in een drietal jaren, op basis van de aanvoer van het jaar 1975, tot een verdubbelde aanvoer moet komen. Anderzijds wordt in dit visserijplan rekening gehouden met de bescherming van de vissoorten in de Ierse wateren en worden aan de andere landen, op uitzondering van Groot-Brittannië, kleinere vangst-kontingenten toegekend. Op basis van de gekende cijfers voor 1975 wordt dit voor de partnerlanden een vermindering van :

België	11,60 %
Denemarken	16,60 %
Frankrijk	6,60 %
West-Duitsland	11,90 %
Nederland	11,40 %
Groot-Brittannië	0,50 %

Denemarken kreeg de hoogste vangstvermindering opgelegd, België, West-Duitsland en Nederland werden bedacht met ongeveer eenzelfde vermindering, terwijl de vermindering opgelegd aan Groot-Brittannië, praktisch te verwaarlozen valt. Ierland daarentegen kreeg voor 1978 terug een verhoging van 26 % toegewezen. Frankrijk komt er nog tamelijk voordelig uit met slechts een vermindering van 6,60 %.

Door het aanvaarden van dit visserijplan is Ierland loggewerkt van Groot-Brittannië, waar beide landen lange tijd een exclusieve 50 mijlszone verdedigden. De positie van Groot-Brittannië werd hier-

door ernstig ondermijnd en het baart dan ook geen verwondering, dat men in de Britse visserijbladen zure commentaren leest over het zogezegd over-kop-gaan van de Ieren in het algemeen en van de Ierse rederijfederaties in het bijzonder. Groot-Brittannië staat nu alleen met zijn eis voor een exclusieve zone en de Britse minister van Landbouw en Visserij, de heer John Silkin, weet nu ook al dat zijn positie onhoudbaar wordt. Hij heeft zich echter zodanig vastgebeten in de eis voor een exclusieve zone, dat hij in feite gelukkig zou zijn hiervan op een elegante manier te kunnen afstand nemen. Het is iets wat de Britse vissers min of meer vrezen en zij vermenigvuldigen dan ook de slogans waarbij zij John Silkin in zijn harde positie steunen. Dit laatste met het duidelijk inzicht het de Britse minister moeilijk te maken de weg terug te gaan zonder het aangezicht te verliezen. Anderzijds wijzen de uitspraken van de Fin Gundelach, E.E.G.-landbouwkommissaris, die terzelfdertijd de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, toch duidelijk op een overeenkomst in het visserijbeleid voor de toekomst. Toch moet men zeggen, dat de harde houding van de Britse minister toch al één en ander opgebracht heeft voor Groot-Brittannië en dat het toegestaan aandeel voor de Britten uit de E.E.G.-pot, toch al meer is dan aanvankelijk door Brussel voorgesteld werd. Van de oorspronkelijke 22 % die te Brussel naar voor gebracht werd, is dit aandeel intussen toch al boven de 30 % opgelopen. Groot-Brittannië schijnt echter graag met het feit dat de Britse economische 200 mijlszone ongeveer 65 % van het E.E.G.-aanwezige vispotentieel bevat.

DE BELANGRIJKHEID DER IERSE WATEREN VOOR DE VISSERIJ

Het jaarlijks te vangen totaal-kwotum in de Ierse wateren voor de gezamenlijke vissoorten wordt geschat op 286 duizend ton. Hierbij werd geen rekening gehouden van de blauwe wijting. Deze 286 duizend ton stellen zich samen uit 80 duizend ton bodemvis en iets meer dan 200 duizend ton pelagische vissoorten. Dit is in elk geval het gemiddeld vangstcijfer voor de jaren 1973-1976. Het is duidelijk dat Ierland onmogelijk zelf voor de aanvoer van dergelijk kontingent vis kan zorgen en dat, volgens de interpretatie van de Internationale Konferentie voor het Zeerecht, Derde landen zouden rechten kunnen laten gelden op het gedeelte dat Ierland zelf niet aankan en dat nog mag gevist worden zonder de vissoorten in gevaar te brengen. Dit onder meer is ook één der redenen waarom Ierland, afgezien heeft van zijn eis op exclusieve zones, vermits dit land zelf niet bij machte is om de vis in deze zone tot exploitatie te brengen. Er wordt verondersteld dat Ierland in 1978 met zijn uitbreidende vloot, in staat zal zijn over de 120 duizend ton vis aan te voeren. Dit zou dan zowat het dubbel zijn van 1975! Hierin is voor bijna 40 duizend ton demersale vissoorten en voor 80 duizend ton pelagische, of ook nog in totaal voor zowat 40 % van de haalbare tonnage in de Ierse wateren. Dit laat dan zowat 60 % aan de andere leden uit de E.E.G. en eventueel aan Derde landen waarmee de E.E.G. bilaterale akkoorden zou afsluiten. Te verdelen onder deze landen zou dan nog zijn : 40 duizend ton bodemvis en 126 duizend ton pelagische vis.

IERSE AANVOERCIJFERS :

Er was voorzien dat Ierland zijn aanvoercijfer van 1975 in de loop van de jaren 1977, 1978, 1979 zou mogen verdubbelen. Het jaar 1978 is het tweede jaar uit dit driejarenplan en de voorstellen van de Commissie voor 1978 zijn, ten overstaan van 1975 de volgende : Kabeljauw : 66,7 % verhoog.

Schelvis : id.
Koolvis : 85 % verhoog.
Wijting : 66 %.

Mooie meid : 287 %.
Monkvis : van 2 tot 100 ton.
Pladijs : 67 % verhoog.
Tong : 67,3 % verhoog.

Alleen voor haring is er, ook voor de Ierse visserij een vermindering, en wel van 20 %. Dit is echter een algemeen verschijnsel en de teruggang in de voorgeschreven vangstkontingenten voor de andere landen is nog duidelijker. Aldus voor België 100 % ! voor Denemarken 72 %, voor Frankrijk 94 %, voor West-Duitsland 55 %, voor Nederland 88 % ! en voor Groot-Brittannië 65 %. Ook de Ierse haring is dus aan een strenge bescherming toe. Zonder rekening te houden met de haring, zou in feite in 1978 Ierland zowat 88 % meer aanvoeren dan in 1975 en zoals we het voordien reeds schreven, bijna in dit jaar zijn aanvoercijfers van het jaar 1977 verdubbeld hebben. De verdubbeling zal dus zeker gemakkelijk gehaald worden in het jaar 1979.

Amerika

GEVANGENISSTRAF VOOR BLANKE VISSERS IN INDIANENWATEREN

In de Verenigde Staten zijn niet alleen landreservaten voorbehouden voor bepaalde indianenstammen, maar er zijn ook viswateren voor hen voorbehouden. Twee blanke vissers die langs de kust van de Stille Oceaan, zalm visten, in voor Indianen voorbehouden wateren, werden bestraft met elk 60 dagen effectieve gevangenisstraf. Het verdrag waarbij deze wateren aan de Indiaanse stam voorbehouden werden, is meer dan 125 jaar oud.

JAAROVERZICHT EVOLUTIE VAN VISSERSVLOOT IN 1977

Wegens plaatsgebrek zien wij ons verplicht het derde en laatste gedeelte over het jaarverslag nopens de evolutie van onze vissersvloot in 1977 uit te stellen tot volgende week.

Frankrijk

BLAUWE LENG LAAT NOG OP ZICH WACHTEN

Volgens mededelingen uit Lorient en Boulogne, laat de blauwe leng op zich wachten. Voor het ogenblik is het vooral koolvis die aangevoerd wordt. Men verwacht echter binnenkort de blauwe leng en gezien deze vis zeer gewild en gevraagd wordt vooral als filetvis, verwacht men dat de prijs hiervan beter zal stand houden dan dit het geval is met de koolvis. Zoals men weet heeft men in Frankrijk te Boulogne en Lorient de aanvoer van koolvis zelfs moeten reglementeren op maximum 100 ton (20 duizend van onze bennen van 50 kg.) per uitvaart. Gezien de filet van blauwe leng ook in het buitenland en dan zeker in Groot-Brittannië erg gewild wordt, verwacht men hier bij grote aanvoer, geen grote prijszinking zoals dit met de koolvis het geval is. Te Lorient alleen reeds werden in één enkele week, namelijk deze van 27 op 4 maart, 24 duizend bennen koolvis aangevoerd. Op basis van 5 verkoopsdagen is dit voor één enkele afslag toch dagelijks 5 duizend bennen.

HET VERGAAN VAN DE FRASERBURGHSE « ENTERPRISE » BEROERT DE VEILIGHEID OP ZEE

De „Enterprise” uit Fraserburgh die met 8 man aan boord verging en waarover we de bijzonderheden in een vorige uitgave mededeelden, heeft toch wel sommige aspecten van de veiligheid op zee in het gedrang gebracht. Het is inderdaad slechts na een week stilzwijgen van de „Enterprise”, dat men zich ongerust maakt en een zoekactie op touw zette. Het is duidelijk dat deze actie veel te laat is gestart om tot een resultaat te komen. Het was een periode van heel slecht weder en zelfs indien de bemanning, in haar geheel of gedeeltelijk in een vlot had kunnen plaats nemen of zich op één of andere wijze drijvende houden, dan had men onmiddellijk na het ongeval met de opsporingen moeten kunnen starten. Commandant Michel Woodcombe, inspecteur voor Oost-Schotland van de Kustwacht, laat in dit verband zijn vergeefse poging kennen, toen hij 6 jaar geleden startte met een veiligheidssysteem. Toen werd er aan alle vissersvaartuigen gevraagd zich iedere 24 uur te melden en de positie aan te geven. Dit werd dan in kaart gebracht. Indien men zich de volgende 24 uur niet meldde, dan zou de kustwacht hiervan de redenen opzoeken en minstens de andere vaartuigen verzoeken de aanwezigheid van het bepaald vaartuig te melden. Zo hierop geen positief resultaat kwam, zou er onmiddellijk gestart worden met een opsporingsactie en zou heel wat kostbare tijd niet verloren gaan.

Commander Woolcombe heeft echter zijn project moeten staken, want ten hoogste 10 procent van de vissersvaartuigen lieten zich aan de 24-uren-melding gelegen. Nochtans was het melden en het opgeven van de positie, veiligheidshalve ge-

zien, van heel groot belang. Men kon dan onmiddellijk de opsporingsactie starten in het gebied van waaruit de laatste positiemelding gebeurde. Nu nog is commander Woolcombe, onder de indruk van de nieuwe ramp, terug bereid opnieuw met dit veiligheidssysteem te starten. Hij verwacht echter de noodzakelijke medewerking van de visserij, opdat eenieder zich om de 24 uur zou melden. Om echter de omslachtigheid van het melden tot een strikt minimum te herleiden, zou één enkel vaartuig zich ook mogen verstaan om al de vaartuigen die in de onmiddellijke nabijheid liggen door te geven.

Het is inderdaad van groot nut, dat men zo spoedig mogelijk met een eventuele opsporingsactie kan beginnen, ongeveer in het gebied waaruit de laatste melding kwam, om met de grootste kans op welslagen, overlevenden te kunnen vinden en oppikken. Het feit dat commander Woodcombe echter, wegens onverschilligheid vanwege de visserij, zijn lovend initiatief heeft moeten staken, bewijst toch wel de verregaande nonchalance van de visserij, hetgeen zeker niet goed te praten is. Ons inziens zou er zelfs een wettelijke verplichting dienen opgelegd dat alle vissersvaartuigen zich om de 24 uur zouden moeten melden, waardoor alle posities zouden in kaart kunnen gebracht worden. We moeten hier dan ook voor de zoveelste maal herhalen dat de visser gewoontegetrouw tegen zich zelf moet beschermd worden.

FRANS VISSERSSYNDIKAAT TEGEN HOLLANDSE ROOFBOUW (?)

Het visserssyndikaat van «Sables-d'Olonne» heeft een zwaar protest laten horen tegen de visserijpraktijken van de Hollandse tongenvangers. Volgens dit syndikaat zouden onze poorderburen verboden vistuig gebruiken, of minstens vistuig verboden door de Franse wetgeving waardoor de zeebodem volledig kapot gereten wordt. De maanden januari en februari waren traditioneel zeer goede maanden voor de lokale tongenvisserij. Met de komst van de Hollanders voor de Franse kusten ten zuiden van de Loire zijn deze maanden van de slechtste uit geworden.

Het Frans visserssyndikaat van «Sables-d'Olonne» heeft dan ook beslist zich met alle middelen te verzetten tegen de roofbouw ondernomen door de Hollanders en desnoods met geweld (!) zolang zij vistuig gebruiken die door de Franse wetgeving verboden is. Het ligt anderszits niet in de bedoeling van dit syndikaat zich te verzetten tegen de komst van vissersvaartuigen uit de E.E.G.-landen zo deze laatste vistuig gebruiken zoals de Franse vissersvaartuigen.

HET DUBBELZINNIG STATUUT VAN DE FAROE

De burgemeester van Boulogne heeft zich in een schrijven aan de Franse president beklagd over het dubbelzinnig statuut van de Faroë-eilanden op visserijgebied. Het is inderdaad zo, dat de Faroë onafhankelijk is om eigen wetten uit te vaardigen en een eigen visserij beleid voor te schrijven buiten de E.E.G. om. Opdat de vissers uit de Gemeenschap in de wateren van de Faroë zouden kunnen opereren, is er een bilaterale overeenkomst

nodig tussen dit land en de Gemeenschap. Het zijn vooral Franse vissers die het slachtoffer zijn van de eigen visserijpolitiek die de Faroë volgt. Wat echter de afzet van de eigen Faroë-visserijproducten aangaat, zijn deze laatste met het vroegere moederland Denemarken nog voldoende verbonden om via Denemarken hun producten onbellemd op de E.E.G.-markt te brengen. De Faroë zou dus terzeldertijd buiten de Gemeenschap staan en terzeldertijd binnen, via Denemarken. Dit neemt de burgemeester van Boulogne niet, vooral omdat de eigen vissersvaartuigen hiervan het slachtoffer worden.

SPAANSE VISSERS IN BEROEP TEGEN FRANSE VEROORDELINGEN

De Spaanse schippers die in 1977 opgebracht werden naar Franse havens wegens illegaal vissen in de Franse 200 mijlszone en er veroordeeld werden tot boetes gaande van 130 duizend tot 1 miljoen B. Fr., moeten binnenkort in beroep voorkomen. Het gaat hier om 35 Spaanse schippers die de zware veroordelingen niet genomen hebben. Bovendien de boetes werd inderdaad ook hun vistuig en de gevangen vis aangeslagen. Het zijn vooral schippers uit de Spaanse havens San Sebastian, Pasajes en San Pedro. Nadat deze zaken in beroep op de rol kwamen voor 8 maart, werden zij uitgesteld en verwezen naar de zitting van 25 april. De Spaanse rederijen zullen dus nog wat geduld moeten opbrengen vooraleer over hun lot beslist wordt.

VOOR MEER DAN 20 MILJARD INGEVOERDE VISPRODUCTEN IN FRANKRIJK

De Franse invoer van visproducten heeft in 1977 een rekordhoogte bereikt en de 21 miljard B.fr. overschreden. Meer dan 327 duizend ton werd ingevoerd waaronder de onbewerkte vis, vers of bevroren, de voornaamste plaats inneemt, namelijk voor meer dan 200 duizend ton met een waarde van bijna 10 miljard B.fr. Op de tweede plaats komen de conserven met bijna 52 duizend ton voor een waarde van bijna 3,5 miljard B.fr. De uitvoer van Franse visproducten haalt iets minder dan 100 duizend ton voor zowat 5 miljard B.fr. In ieder geval is de balans van de buitenlandse handel zeer deficitair en hiervan wordt door de Franse visserij gebruik gemaakt om op de noodzakelijke uitbreiding en vernieuwing van de vloot te wijzen. Deze kringen nemen het niet aan dat er zoveel ingevoerd wordt en er terzeldertijd zo weinig gedaan wordt voor de ontwikkeling en vernieuwing van de eigen visserij.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

OPSTAND DER ST.-MALO- VISSERSVROUWEN TEGEN OPGELEGDE REGLEMENTATIE IN DE ST.-JACOBS- SCHELPEVISSERIJ

Nadat het zoveelste verdrinkings-slachtoffer viel onder de vissers op St.-Jacobsschelpen in de baai van St.-Brieuc, hebben de vissers het bestaand reglement in de St.-Jacobsschelpenvisserij genegeerd en zijn overgegaan tot het systeem der kwotavisserij. Het was vooral onder impuls van de vissersvrouwen die op een ogenblik geprobeerd hadden het „Maritiem” te bezetten dat de vissers het bestaand reglement aan hun zolen laptten en tot een eigen discipline overgingen, namelijk dit van een bepaald kwotum per dag en per vaartuig. Het huidige reglement ter bescherming van de schelpenvisserij, laat slechts het vissen toe gedurende 4 dagen in de week en dit binst anderhalf uur. Het gevolg hiervan is, dat men te haastig te werk gaat, alles op 'n één-twee-drie dient te gebeuren. Verder moet men voortdurend rekening houden met overheidscontrole, zowel uit de lucht als op zee via de vedetten. Dit alles heeft aanleiding gegeven tot een zenuwslappend werk, met als gevolg veel ongevallen en verdrinkingen. Het is de laatste verdrinking waarbij een echtgenote van een visser met drie kleine kinderen alleen achtergelaten werd, die de stoot gaf tot de opstand der vissersvrouwen. Nu reeds zijn door de talrijke ongevallen en verdrinkingen gedurende deze campagne verscheidene vissersvrouwen weduwe geworden met hierbij een dertigtal weeskinderen! Men wenst dan ook dringend een verandering te zien aanbrengen aan de huidige beschermende wetgeving op de vangst van de St.-Jacobsschelpen en deze vervangen te zien door een systeem van kwota waarbij de vaartuigen niet verplicht worden al hun activiteiten binnen een bepaalde tijd te gaan afhaspelen.

Wij zelf wijzen er hier nogmaals op, dat door de ambtenarij maar al te veel reglementen uitgevaardigd worden, die geen rekening houden met de werkelijke toestanden. Naderhand ziet men dan met welk misbaksel men dan te doen heeft. Maar dan dient de betrokken sektor te gaan manifesteren en eventueel te gaan bezetten opdat men zich van overheidswege de zaak terug zou aantrekken.

In dit verband wijzen we er op hoe men bij ons met de verhoging van de sleepplonen der staatsleepboten eveneens geen rekening heeft gehouden met een ganse categorie van kleine mensen, namelijk de kleine visserij die hier het slachtoffer geworden is van een tarifiering die eigenlijk bestemd is voor de handelsmarine. Gebrek aan inspraak? Laksheid van de organisaties die de visserij vertegenwoordigen? Te weinig belangstelling vanwege de streekparlementairen? Wat er ook van zij, moeten er hierdoor naderhand altijd achterhoede gevechten geleverd worden zeer ter schade en ten schande van beide partijen.

E.E.G.-maatregelen

GEEN SPECIFIEKE E.E.G.-PATROUILLE- VLOOT, MAAR NATIONAAL MET E.E.G.- OPDRACHTEN

Volgens de Fin Gundelach, land-
bouwkommissaris van de EEG, zou-
den de beschermingsvaartuigen in
de EEG visserijwateren nationaal
gehouden worden, niettegenstaande
een EEG-subsidiëring voor de bouw
en het onderhoud. Hun opdrachten
zouden zich echter uitstrekken over
de totale gemeenschap. Aldus zou
elk patrouillevaartuig, van welke
nationaliteit ook uit de Gemeen-
schap, het recht hebben de ganse
gemeenschapswateren te controle-
ren en gelijk welk vissersvaartuig,
niet alleen van de Gemeenschap
zelf, maar ook uit Derde Landen,
te doen stoppen en deze desnoods
naar een haven van de Gemeen-
schap op te brengen. De Kommissie
te Brussel wenst eveneens EEG-
toezichters aan boord van de be-
schermingsvaartuigen en het recht
op inspectie door gelijk welk van
deze vaartuigen, met eender welk
EEG-nationaliteit in alle wateren
van de Gemeenschap. Franse pa-
trouillevaartuigen zouden aldus in
Britse wateren mogen optreden en
vice-versa voor alle partnerlanden.

Met betrekking tot de subsidie-
ring van de bouw van patrouille-
vaartuigen is Ierland onder meer
1,8 miljard BF toegezegd, hetgeen
zal volstaan om te voorzien in on-
geveer 75 pct van de kosten.

Schotland

TOPJAAR VOOR SCHOTSE VISSERS

Niettegenstaande de Schotse vis-
sers een handicap te overwinnen
hadden door het vangstverbod op
de haring, hetgeen hun totale aan-
voer met 30 duizend ton vermin-
derde, hebben zij van 1977 toch
een topjaar kunnen maken wat de
brutobesomming betreft.

Waar 1976, met inbegrip van het
haringseizoen, hun slechts 540 mil-
joen B. Fr. opbracht, komen zij in
1977 tot een totale brutobesomming
van 740 miljoen B. Fr. Voornaam-
ste aanvoer was de Noordzee-ka-
beljauw, schelvis en wijting, voor
ongeveer 575 miljoen B. Fr.

PETERHEAD BIJNA EERSTE SCHOTSE VISSERSHAVEN

Peterhead stak in 1977 de eerste
Schotse vissershaven Aberdeen bij-
na naar de kroon. Te Peterhead
werden in de loop van dit jaar na-
genoeg 1,3 miljoen bennen vis in de
markt gezet voor een waarde van
1,663 miljard B. Fr. Aberdeen zelf
kreeg een aanvoer van nagenoeg 1,4
miljoen van onze bennen voor een
1,7 miljard B. Fr. in waarde uitge-

drukt. Het is de eerste maal dat Pe-
terhead zo naar komt van Aber-
deen en aldus een kans maakt de
eerste Schotse vissershaven te wor-
den. Meer dan 400 vaartuigen ko-
men regelmatig hun vis in de
markt van Peterhead zetten, waar-
van de meeste het seinetnet gebrui-
ken.

Engeland

DE BRITSE OLIE-INDUSTRIE IN DE NOORDZEE REKRUTEERT IN DE VISSERIJ

Heel wat diepzeetrelers zijn reeds
in dienst van de Britse olie-indus-
trie in de Noordzee. De schepen
worden aangepast, om als bevoor-
radingsschip dienst te doen voor de
behoeften van de booreilanden in
technisch materiaal, aflossing van
de bemanning, proviand en dergelij-
ke meer. Ook heel wat vissers heb-
ben er een job gevonden, zowel
op de bevoorradingsschepen als op
de booreilanden zelf. Voor de stil-
gelegde Britse diepzeetrelers is het,
op zekere manier gezien, een ge-
lukkige uitkomst en ook voor heel
wat vissers die hun job verloren.
Voor de visserij zelf, is het toch
een verarming.

BRITTEN

NIET TEVREDEN OVER CANADESE HARINGKWALITEIT

De invoer van grote partijen Ca-
nadese haring in Groot-Brittannië
opdat de verwerkingsindustrie niet
zou uitvallen, gezien het verbod
van de haringvisserij in de Noord-
zee, heeft velen toch niet over-
tuigd. Het is inderdaad uitgewe-
zen dat deze haring van mindere
kwaliteit is, hetzij dat de kwaliteit
van de gevangen haring minder is,
hetzij dat de voorbewerking door
de Canadese uitvoerders te wen-
sen overlaat.

De Britse leiding van de «Her-
ring industry Board» heeft dan ook
op het gevaar gewezen, dat men
ten slotte de haringconsument zal
verliezen of toch een gedeelte hier-
van, zo de vangst op de Noordzee-
haring binnenkort niet vrij gege-
ven wordt. Canadese invoerders
hebben zich naar Groot-Brittan-
nië begeven om de wensen na te
gaan van de Britse invoerders om
eventueel een beter verzorging aan
de Canadese haring te geven. Men
heeft zelfs de Britse invoerders uit-
genodigd naar Canada om daar ter
plaatse de voorverwerking te gaan
bestuderen om eventueel rekening
te kunnen houden met hun opmer-
kingen.

DE BRITSE PROFIJTEN ALS LID VAN DE E.E.G.

Sinds de intrede van Groot-
Brittannië in de E.E.G. in 1973,
is de Britse uitvoer naar de lan-
den van de Gemeenschap fel toe-
genomen. Aldus wat Frankrijk be-
treft, is deze uitvoer in waarden
omgezet, gestegen van 42 miljard
B. Fr. vóór '73 tot 135 miljard B.
Fr. in 1977! Verder ontvangt Groot-
Brittannië als steun van de
F.E.O.G.A. voor zijn visserij een
bedrag per ton aanvoer van 3 maal
zo hoog als de Franse F.E.O.G.A.
hulp. Het is duidelijk dat ook in
Frankrijk stemmen opgaan om
Groot-Brittannië op haar plichten
te wijzen, dat de liefde niet van
één kant kan komen. Men eist dan
ook dat Groot-Brittannië haar vis-
rijdom volledig in de schoot van
de Gemeenschap legt ten voordele
van alle partners. Volgens de Franse
woordvoerder profiteert dit land
reeds genoeg op landbouw- en zelfs
op visserijgebied, dit laatste wat de
subsidies betreft.

Spanje

SPAANSE VISSERIJDELEGATIE NAAR BRUSSEL

Een Spaanse visserijdelegatie,
onder leiding van de directeur van
de visserijdienst is naar Brussel
vertrokken om te trachten een
gunstige overeenkomst voor de
Spaanse vissers af te sluiten op de
bijeenkomst, die er op 21 maart
doorgaat. De Spaanse minister voor
verkeerswezen die de visserij onder
zijn bevoegdheid heeft, de hr San-
chez-Derame, verklaarde voordien
op een bijeenkomst met vissers-
reders, dat de EEG-voorwaarden
veel te hard aankomen voor de
Spaanse visserij waardoor de aan-
wezigheid van de Spanjaarden in
de gemeenschapswateren met 35 th
vermindert wordt. De Spanjaar-
den gaan wel akkoord, daar waar
men in de Gemeenschap zelf de
visserij vermindert wegens be-
scherming van de visstocks, ook de
Spanjaarden niet meer vrij kunnen
komen vissen in deze wateren. Noch-
tans vinden ze de door Brussel

getroffen maatregelen te hard,
vooral in het vooruitzicht dat men
daar het Spaanse aandeel in de ge-
meenschapswateren voor het eer-
ste kwartaal 1978 wenst terug te
brengen met 40 t.h. ten overstaan
van het laatste kwartaal 1977.

Als men echter ziet hoe de Span-
jaarden vissen en met welke netten,
dan is het niet te verwonderen dat
hun wateren bijna geen vis meer
bevatten.

Canada

CANADA ZOEKT UITVOER VOOR ZIJN VISPRODUKTEN

Door de uitbreiding van de Ca-
nadese wateren tot 200 mijl uit de
kust, zit er heel wat toekomstmo-
gelijkheid voor de Canadese visserij
in een uitbreiding en aanpassing
van de vloot en de be- en verwer-
kende industrie. Hiermede gepaard
gaande, is echter de zorg voor een
groter en beter verzorgde uitvoer.
Dit heeft men in Canada op re-
geringsniveau best begrepen en het
ministerie van Handel en Nijver-
heid heeft gezorgd voor een ten-
toonstellingstournee in Europa en
vooral in West-Europa waaraan meer
dan 30 firma's deelnemen om er
voor hun produkten belangstelling
te wekken. Het gaat hier vooral
om de Canadese zalm, haring,
kreeft en krabben en andere. Men
was hiervoor reeds in Londen en
begin maart kwam dan Parijs aan
de beurt. Samen met de tentoon-
stelling gaat een gratis proeven ge-
paard van produkten die speciaal
overgevoerd worden van Canada.
Men zoekt hierbij vooral invoerders
te contacteren. Nu reeds is in West
Europa de Canadese zalm en kreeft
op grote schaal verspreid en wor-
den deze produkten ten eerste ge-
waardeerd. In Canada zijn het voor-
al de provincies Colombië en New-
foundland die voor hun visserij
gekend zijn. Gans Canada telt op
het ogenblik meer dan 50 duizend
vissers waarbij dan enkele tiendu-
zenden in de be- en verwerkingsin-
dustrie bijkomen. Het is dus dui-
delijk dat het ministerie van Han-
del en Industrie het nodige belang
hecht aan de visserij en deze, met
het oog op de toekomstmogelijkhe-
den in de uitgestrekte 200 mijlszo-
ne, op het maximum tracht uit te
breiden.

REDERS
LEEST UW
VAKBLAD

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een redelijk ruime aanvoer op de maandagmarkt, voor de rest was het weinig zaaks. Een paar vangsten op de dinsdagmarkt en nog een vaartuig op de laatste verkoopdag. Niet veel rars dus aangezien maar een 20-tal schepen in een hele week kwamen verkopen. Maandag was de aanvoer echter wel redelijk ruim en bovendien goed gevarieerd. Rond 20.000 kg. tong bovendien die vlot verkocht werden en zelfs iets stijgende prijzen noteerden. Dinsdag was het dan weer mis met die tongprijzen want ze lagen weer stukken lager voor sommige sorteringen.

Voor de IJslanders was het geen te beste markt, alleen rode zeebaars schotse schol, heilbot, blauwe leng en schaat kregen goeie prijzen, al de rest was spotgoedkoop vooral kabeljauw, gul en koolvis. Ook sommige schelvissortering en deden het niet en vielen terug naar het minimumpeil. Kabeljauw werd op zeker ogenblik ook verkocht aan de minimumprijs, 20 fr. Of dat merkbaar is in het binnenland is een andere vraag. Hopelijk wel.

Voor de kanaalschepen was de markt veel gunstiger. Roggen bijvoorbeeld kregen heel behoorlijke noteringen. Uitzonderingen te maken voor kleine sortering op het einde van de verkoop. Grote rog haalde tot bij de 50 fr. en keilrog tot 65 fr. Voor een vangst zonnevis werden ook heel goeie prijzen betaald waarbij grote sortering tot 175 fr. kreeg en middensortering tot 152 fr. Zelfs de kleine sortering haalde nog tot 130 fr. Rode knorhaan is ook duur gebleven en noteerde tussen 30 en 55 fr. De tongprijzen schommelden tussen 115 en 193 fr. met driekwartsortering en bloktong als duurste. Tarbot blijft eveneens erg duur met grote sortering (5 km en meer) tussen 280 en 293 fr. Staart is goedkoper geworden en noteerde tussen 63 (heel kleine) en 137 fr. Voor de overblijvende golvangers was het geen te beste week. Kabeljauw, gul en wijting bleven uiterst goedkoop met weer meer honderden manden wijting naar dierenvoeding op de maandagmarkt. Kabeljauw kreeg dinsdag tot 42 fr. maar bleef maandag bijna bestendig schommelen rond de 30 fr. en minder. De gulsorteringen noteerden tussen 15 en 34 fr. deze laatste prijs was wel uitzonderlijk. Veel kleine gul en erg weinig grote sortering.

voorbeeld kregen heel behoorlijke noteringen. Uitzonderingen te maken voor kleine sortering op het einde van de verkoop. Grote rog haalde tot bij de 50 fr. en keilrog tot 65 fr. Voor een vangst zonnevis werden ook heel goeie prijzen betaald waarbij grote sortering tot 175 fr. kreeg en middensortering tot 152 fr. Zelfs de kleine sortering haalde nog tot 130 fr. Rode knorhaan is ook duur gebleven en noteerde tussen 30 en 55 fr. De tongprijzen schommelden tussen 115 en 193 fr. met driekwartsortering en bloktong als duurste. Tarbot blijft eveneens erg duur met grote sortering (5 km en meer) tussen 280 en 293 fr. Staart is goedkoper geworden en noteerde tussen 63 (heel kleine) en 137 fr. Voor de overblijvende golvangers was het geen te beste week. Kabeljauw, gul en wijting bleven uiterst goedkoop met weer meer honderden manden wijting naar dierenvoeding op de maandagmarkt. Kabeljauw kreeg dinsdag tot 42 fr. maar bleef maandag bijna bestendig schommelen rond de 30 fr. en minder. De gulsorteringen noteerden tussen 15 en 34 fr. deze laatste prijs was wel uitzonderlijk. Veel kleine gul en erg weinig grote sortering.

OOSTENDE

DOVER/FOLKESTONE

Urtabel der overvaarten voor de week van 19 tot 25 maart 1978.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
Dagelijks te 7.35 10.05 14.40.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 4.15 7.15 10.15 19.15
Op 19, 20, 21 en 22 maart 1978 bijkomende afvaarten te 16.15 22.15
Op 23 en 24 maart 1978 bijkomende afvaarten te 1.15 13.15 16.15 22.15.
Op 25 maart 1978 bijkomende afvaarten te 1.15 13.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
Dagelijks te 1.30 6.35

Afvaarten uit Dover Western Docks :
Dagelijks te 12.40 16.45 19.45

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 0.20 9.20 12.20 15.20
Op 19 maart 1978 bijkomende afvaart te 21.20
Op 20, 21 en 22 maart 1978 bijkomende afvaarten te 3.20 21.20
Op 23 en 24 maart 1978 bijkomende afvaarten te 3.20 6.20 18.20 21.20
Op 25 maart 1978 bijkomende afvaarten te 3.20 6.20 18.20
Afvaarten uit Folkestone :
Dagelijks te 1.05 8.00
Op 19, 20, 21, 22, 23 en 24 maart 1978 bijkomende afvaart te 23.30.

OOSTENDE

MAANDAG 13 MAART 1978

IJSLAND				
O.81	18	1200	—	2.008.372
O.318	8	750	—	978.272
KANAAL				
O.134	17	450	—	534.471
N.719	17	240	—	462.551
Z.502	17	200	4480	758.588
O.33	18	285	5060	1.176.599
Z.499	18	175	4820	989.839
O.141	18	250	—	311.029
Z.99	17	340	4420	1.172.685
WEST				
O.127	8	230	—	247.660
N.709	9	480	—	427.424
N.752	9	510	—	396.268
N.736	8	180	—	205.721
O.309	8	340	—	271.790
O.66	14	220	—	473.154

DINSDAG 14 MAART 1978

KANAAL				
Z.14	15	180	470	942.644
WEST				
O.123	9	380	—	408.360

WOENSDAG 15 MAART 1978

WEST				
N.706	8	410	—	386.530
O.206	7	255	—	309.850

NIEUWPOORT

VRIJDAG 10 MAART 1978

N.720	94.038
N.700	13.303

Twee vangsten, dit van een westvisser met gulsoorten en één kustvisser. Alles samen 4.400 kg. Voornoemde gulsoorten werden gekocht aan 1780 en 1250 F de ben. De voorkeine kregen 1000 F. Wijting was er slechts in kleine hoeveelheden. Verder wat platvis en zandschullen. Dit was dan ook alles voor de vrijdag.

MAANDAG 13 MAART 1978

N.45	208.565	+ RC	76.279
N.470	89.188	+ RC	8.117
N.172	214.772	+ RC	4.848
N.15	508.496	+ RC	25.960
N.346	74.757	+ RC	9.829
N.700	24.306		

Een aanvoer van 52.050 kg of eventjes meer dan 1000 bennen. Er waren rond de 2000 kg tongen en ook keus op «rare» vissoorten, maar de grootste pak was gullen en kleine wijting. Verder platvis, roggen, speerhaaien en de gewone «achtervis». De tarbot, grieten en staarten en vlassers kregen hun gekende prijs, en dit werd heel goed verkocht. De tongen, 155 voor de lappen, de 2e 182 à 190, de 3e 227, de 4e 186, de 5e 150 en de kleinste soort werd gekocht aan 130 F, waar de kustvisser 160 F kreeg. Kabeljauw van 2200 à 2700 F volgens kwaliteit. De gulsoorten van 1700 à 1200 F. Voorkeine 880 F de benne. Grote wijting 850 à 900 F de benne, de kleine keken maar triestig daar ze moesten opgevangen worden. Moerroggen 2580, tilten 2150 F. Platvis : moeien opvangprijs, platen 980 F, drielingen van 950 tot 1500 F voor deze van de West, de kleine platjes van 800 à 970 F de benne. Een partij speerhaaien ging weg van 1600 F. Waar meer dan 1000 bennen vis gelost werden, toonde het eindcijfertje maar 1.120.084 F, dit door de lage prijzen en aanvoer en alle havens van kleine vissoorten !

WOENSDAG 15 MAART 1978

N.723	153.748	+ RC	66.668
N.590	79.740	+ RC	14.910
N.761	78.908		

Er stonden 19.280 kg vis op de woensdagmarkt. Weer was de grootste pak gulsoorten en wijting. Slechts 100 kg tongen die van

169 à 217 F de kg verkocht werden. Rare vis was er ook niet. Kabeljauw kreeg tussen de 50 en 60 F de kg. De andere gulsoorten van 1700 à 1400 F. Voorkeine volgens kwaliteit van 1090 à 1300 F. Grote wijting 1030 F, kleine moesten opgevangen worden. Weinig platvis, waarvan een paar bentjes kleine zelf 1450 F kregen. Enkele bennen speerhaaien werden gekocht aan 2100 F de benne. Moerroggen 2880 en tilten kregen 2640 F, die toch beter verkocht werden dan verleden week. Het eindcijfer was 313.836 F.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 17 MAART 1978

WEST : N.579 (110 m., t.t.z. 60 gul, 25 wijting, 10 rog 15 varia).
O.279 (235 m., t.t.z. 130 gul, 100 wijting 5 platvis).

MAANDAG 20 MAART 1978

IJSLAND : O.236 (670 m., t.t.z. 250 kab-gul, 80 kools, 200 schelvis en totten, 80 bonen, 40 schotse schol, 20 leng).
O.216 (500 m., t.t.z. 200 kab-gul, 200 schelvis en totten, 50 bonen, 25 gutvis, 25 leng).
KANAAL : O.229, O.135, N.705.
NOORDZEE : Z.209/509.
WEST : O.26, O.35, N.40, N.708, N.41, Z.38.

DINSDAG 21 MAART 1978
(allemaal vermoedelijk)

KANAAL : O.180, O.82.
MONKEY BANK : O.232, O.285.

WOENSDAG 22 MAART 1978
(allemaal vermoedelijk)

MONKEY BANK : Z.62.
WEST : O.243.

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

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

	13- 3-1978	
Schelvis grote	24,—	28,20
Schelvis midden	18,—	24,40
Schelvis klein	17,—	22,20
Kabeljauw	21,60	27,40
Gul	15,40	22,—
Wijting	17,—	20,80
Schaat	42,—	58,60
Zeebaars	44,40	50,60
Leng	22,40	43,60
Schartong	17,20	34,40
Heilbot	135	-188
Koolvis	12,40	18,—
Hondstong	16,—	42,—
Zeeewolf		
Staart	104	-136

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	13-3-1978	14-3-1978	15-3-1978
Lappen	139 -144	144 -149	
Grote	165 -175	170 -179	
3/4	176 -190	175 -189	
Blok	185 -193	170 -178	
Voor-kleine	165 -171	165 -177	
Kleine	127 -131	124 -134	
Slips			

Zeebrugge

	13-3-1978	14-3-1978	15-3-1978
Grote	160 -162	160 -162	158 -170
Blok	185 -189	180 -188	181 -195
Fruit	188 -203	191 -199	182 -205
Schone kleine	190 -200	187 -197	174 -200
Kleine	146 -158	141 -158	140 -158
Tout petit	141 -148	122 -144	122 -128
Slips	119 -120	109 -113	108 -111

Nieuwpoort

	13-3-1978	14-3-1978	15-3-1978
Tong I			
Tong II	155 -166		187 —,—
Tong III	227 —,—		217 —,—
Tong IV	186 -203		217 —,—
Tong V	150 -177		169 —,—
Kleine	130 -150		169 —,—

PLADIJS

Oostende

	13-3-1978	14-3-1978	15-3-1978
Grote	18,60-20,—	18,60-20,—	
Grote iek	18,60-21,—	21,—22,—	
Kleine iek	18,60-23,40	18,60-23,—	
Derde slag	19,—22,—		
Platjes	16,—17,60	16,—17,—	16,—,—

Zeebrugge

	13-3-1978	14-3-1978	15-3-1978
I	20,—22,—	19,—25,—	19,—20,—
II	23,—25,—	20,—30,—	20,—23,—
III	21,—22,—	20,—29,—	20,—22,—
IV	16,—17,—	16,—18,—	16,—20,—
V			

Nieuwpoort

	13-3-1978	14-3-1978	15-3-1978
Moeien			
Grote pladijs	20,—,—		20,—,—
Platjes	30,—,—		40,—,—
Drielingen	20,—,—		16,—30,—

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

1.407.944			10- 3			
731.060			13- 3			
13.675.335			14- 3			
			15- 3			

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

10- 3	2	4.432	107.341			
13- 3	6	52.036	1.120.084			
15- 3	3	19.279	313.836			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

10- 3	3	118	25.640	204,—	226,—	
11- 3	1	37	9.731	263,—	263,—	

ZEEBRUGGE

kgr	ben. tong	zee- vis	zee- dag.	Besom.					
					KREEFTENPUT				
					Z.600	300	130	—	303.839
					KANAAL				
					Z.596	3300	270	—	1.311.675
					Z.176	3300	280	—	1.266.208
					Z.526	3000	390	—	1.285.050
					GUL				
					Z.201-560				99.800
					Z.501				91.000
					Z.558-437				206.820
					Z.468 601				201,—
					Z.471-472				276.220
					Z.553				28.620
					Z.403-520				167.800
					Z.500				99.550
					6.863.896				
					DINSDAG 14 MAART 1978				
					KANAAL				
					Z.105	3800	600	16	1.557.190
					KUST				
					Z.57	700	65	4	145.170
					Z.510	1400	200	12	531.140
					Z.578	400	90	4	149.840
					Z.512	500	35	2	110.550
					Z.12	600	100	4	239.847
					Z.429	800	70	11	218.700
					Z.506	1300	300	12	701.410
					GUL				
					Z.400-548				105.110
					Z.554-538				216.000
					Z.551				36.390
					Z.494-88				49.100
					Z.447-184				30.320
					4.091.367				
					WOENSDAG 16 MAART 1978				
					WEST				
					Z.321	800	100	6	348.080
					KANAAL				
					Z.484	4500	200	18	974.373
					Z.196	4500	200	18	1.493.390
					NOORD				
					Z.313	800	340	10	898.760
					Z.30	700	200	11	504.810
					4.799.431				
					MAANDAG 13 MAART 1978				
					KUST				
					Z.563	300	170	—	248.340
					Z.465	1000	170	—	408.403
					Z.462	1700	290	—	707.060

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	13-3-1978	13-3-1978	13-3-1978	13-3-1978	14-3-1978	14-3-1978	14-3-1978	14-3-1978	15-3-1978	15-3-1978	15-3-1978	15-3-1978	15-3-1978	15-3-1978
Tarbot : groot (123)	222	-285	210	-290	293	—	242	-319	333	-337	280	-300		
middel (123)	152	-178	147	-193	149	-173	139	-188	165	-208	160	—		
klein (123)	115	-135	104	-114	99	-125	118	-127	104	-131	110	—	130	—
Griet : groot (123)	120	-131	116	-118	100	-102	111	-113	120	-122	80	-120		
middel (123)	85	-104	75	-82	85,60	—	90	-95	92	-102				
klein (123)	63	-71	70	-78	79,80	—	76	-82	70	-81				
Schelvis : groot														
middel														
klein														
Heek : groot	80	-90,60												
middel	55	-71												
klein	32	-48												
Lom														
Leng	16	-23,20												
Rog (I)	20	-46,60	44	-46			43	-52			52	-57		
Keilrog (123)	37,60	-65											60	—
Rog (23)													52	—
Tilten (23)			36	-37			42	-45			56	—	43	—
Scherpstaart (23)			48	-51			52	—			60	-62	38	—
Halve mans (23)			29	-31			34	-38			45	—	24	—
Teelt (2)			30	-31			37	-42			50	—		39
Katrog (2)			14	-16			14	-18			25	—		
Kabeljauw	22	-38	38	-40	42,40	—			48,20	—	38	-40	52	—
Gul (groot)	15	-36,20	35	-41	21,40-33	—	36	-39	16	-34	38	-40	35	-25
Gul (middel)			26	-30			28	-33			30	-36		20
Gul (klein)			20	-22			21	-23			24	-26		
Hozemondhamme	68,40	-137												
Wijting : groot	13,80	-21,40	20	-24	15,60-26	—	32	—	13,80-26,40	—	26	-33	18	—
klein			14	-15			14	—			14	-20	15	—
Schar	13,20	-19	12	—			12	—			12	—	12	-25
Steenholk	8	-11,20												
Heilbot														
Koolvis														
Steur	16	-17,40												
Zeewolf														
Pollak	16,80	-32												
Zonnevis	118	-175												
Koningsvis	102	-111												
Vlaswijting														
Zeeduivel			80	-126			64	-110			46	-82		
Schotse schol														
Zeehond									22	—			25	—
Bot													6	—
Rode Poon (robaard)	35	-42,40	23	—			28	—					6	—
Grauwe Poon (knorh.)	16	-17							26	—			12	-14
Rode Knorhaan	34	-57,60											17	—
Posten							7	—			10	—		
Langoesten (midden)														
(klein)														

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VOOR HET EERST SINDS EEN JAAR IJSLANDERS TE HULL

Voor het eerst sinds één jaar is terug een IJslander te Hull verse vis in de afslag komen zetten. Dit is het gevolg van dreigingen vanwege de groothandel om zich hoofdzakelijk op ingevoerde vis af te stemmen. De lossers hebben hierop ingestemd terug IJslandse vaartuigen te aanvaarden. Anderzijds heeft de diepzeetreilerij het terug aanvaarden van IJslanders in de grote Britse vissershavens als een dolksteek in de rug aanzien om Britse diepzeetreibers terug in de IJslandse wateren toe te laten. Een eerste IJslander zette 1100 kit in de markt, hetzij een kleine 1400 van onze bennen. Hij werd gevolgd door een tweede IJslander met 2500 bennen en nog groter aanvoeren kunnen verwacht worden. Het is vooral 't gebrek aan kabeljauw die de Britten er ten slotte toe dwingt de IJslanders terug te aanvaarden. Er zou zelfs een overeenkomst getroffen zijn om jaarlijks tussen de 15 en 20 duizend ton te Hull in de afslag te zetten. Te Grimsby, waar de lossers nog altijd de aan-

voer door IJslanders saboteren, was er natuurlijk verbittering, zowel bij de lossers als bij de handel, maar dan om verschillende redenen. De lossers omdat zij menen in de rug geschoten te zijn door de lossers van Hull, de handel omdat zij het niet loyaal vinden dat in andere havens de IJslanders wel toegelaten worden, en dat Hull aldus een soort monopolie zal verkrijgen op de IJslandvis.

Of de aanvoer van IJslandvis regelmatig zal gebeuren, hangt echter ook af van de prijs die de vis zal krijgen. Het is duidelijk dat dit eveneens van belang is voor de IJslanders die altijd uitkijken naar het land en de plaats waar het voor hen het voordeligst is. Anderzijds kreeg men nu te Hull ook een bittere reactie vanwege de gewone visserij die in de komst van de IJslanders een konkurrent ziet. Niettegenstaande de eigen schepen in het bijzonder voor platvis en bodemvis zorgen, toch doet de margarine de boter afslaan.

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

De oplage 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 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;
- 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.

NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de vrijdagmarkt van 10 1.627 kisten kabeljauw; 1.182 kisten koolvis; 80 kisten schelvis; 1.280 kisten tong; 32 kisten tarbot en griet; maart werd aangevoerd : 1.285 kg ten wijting; 138 kisten schol; 49 kisten schar; 120 kisten diversen.

Prijzen in guldens.

Per kg : tarbot 21,20-20,48; grote tong 13,46-13,30; grootmiddel tong 15,06-14,58; kleinmiddel tong 12,85-11,97; tong één 10,99-10,58; tong twee 9,08-9,03.

Per 40 kg : hammen met kop 176-102; leng 88-79; lom 92; bot 24; kuit 122-92; steenbolk 36-24; poontjes 65; schartong 82; tarbot 594-335; griet 305-209; kabeljauw één 126-81; kabeljauw twee 124-82; kabeljauw drie 12088; kabeljauw vier 92-68; kabeljauw vijf 82-47; schelvis één 102; schelvis twee 100-80; schelvis drie 70-68; schelvis vier 71-52; schol één 57-50; schol twee 66-57; schol drie 61-59 schol vier 87-60; wijting vier 30-28,80; schar 80-61; tongschar 200-165.

De besommingen waren : KW 152 5.700 I; JM 27 1.800; KW 167 16.700; KW 170 72.900; WR 68 22.600; IJM 207 9.900; IJM 209 10.800; KW 4 4.700; UK 23 600; UK 48 en UK 78 21.000; UK 135 en UK 145 8.000; VD 19 en VD 73 3.400.

Aan de maandagmarkt 13 maart werd aangevoerd : 7.365 kg tong

van de Ierse Zee nog eens 5.880 kg; 121 kisten tarbot en griet; 7 kisten koolvis; 998 kisten kabeljauw; 5 1005 kisten schol; 90 kisten schar; 32 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg : Tong van de Noordzee : grote tong 12,29-12,01; grootmiddel tong 14,50-14,02; kleinmiddel tong 12,40-11,94; tong één 10,32-9,08; tong twee 9,02-8,42; tarbot van de Noordzee 20,19-17,09.

Ierse zeetong : grote tong 11,90-11,80; grootmiddel tong 14,05-13,95; kleinmiddel tong 11,44-11,19; tong één 9,26-9,08; tong twee 8,43-8,32.

Per 40 kg : tarbot 545-295; griet 272-195; kabeljauw één 114-75; kabeljauw twee 14080; kabeljauw drie 114-96; kabeljauw vier 94-90; kabeljauw vijf 8060; schelvis vier 124-90; schol één 57-51; schol twee 65-57; schol drie 71-58; schol vier 68-51; wijting drie 4834; schar 75-33; koolvis vier 67; witte koolvis drie 102-96 tongschar 232-163.

De besommingen waren : KW 226 5.000; KW 221 17.500; KW 214 15.600; KW 206 11.200; KW 4 3.900; KW 11 26.000; KW 24 19.600; KW 25 13.400; KW 29 15.500; KW 34 44.300; KW 45 13.600; KW 55 12.700; KW 51 11.300; KW 113 6.500; KW 145 10.700; KW 149 15.300; KW 167 19.000; KW 173 1.600; KW 175 9.400; KW 189 11.900; KW 194 39.100; WR 32 10.500; IJM 19 8.400; IJM 44 14.200; IJM 115 18.400; IJM 154 7.000.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 6-3 t/m 10-3-1978

Door 63 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
14.087 kg.	Tong	f 172.477,46	van f 15,33 tot f 9,19
7.655 kg.	Tarbot	f 77.768,62	van f 21,26 tot f 6,57
91.490 kg.	Schol	f 127.937,10	van f 1,76 tot f 1,05
51.515 kg.	Kabeljauw	f 77.422,17	van f 3,93 tot f 1,04
3.277 kg.	Griet	f 17.970,43	van f 6,00 tot f 3,64
11.290 kg.	Schar	f 11.553,15	van f 2,25 tot f 0,83
10.330 kg.	Wijting	f 10.082,15	van f 2,13 tot f 0,94
541 kg.	Tongschar	f 2.201,60	van f 4,20 tot f 2,50
160 kg.	Rog	f 179,50	van f 1,55 tot f 0,51
135 kg.	Steenbolk	f 124,50	van f 1,00 tot f 0,70
120 kg.	Schelvis	f 345,50	van f 2,96 tot f 2,75
70 kg.	Leng	f 112,88	van f 1,61 tot f —
7.430 kg.	Diversen	f 1.845,60	
188.100 kg.		f 500.021,26	

REDERS LEEST UW VAKBLAD

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**

faun 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.

■