GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

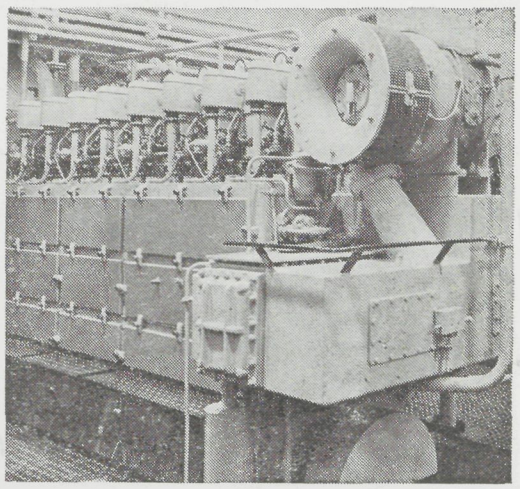


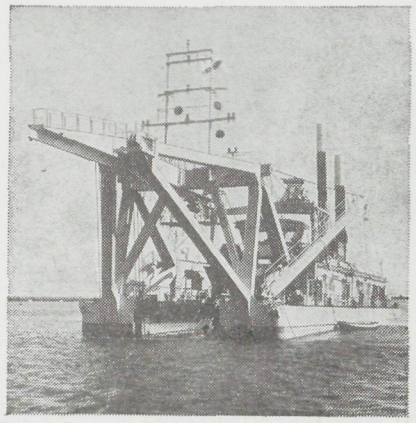
het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

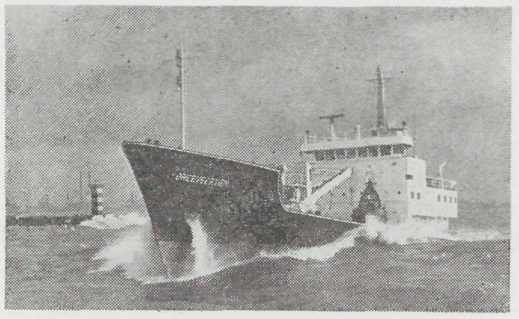
Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum Oostduinkerke

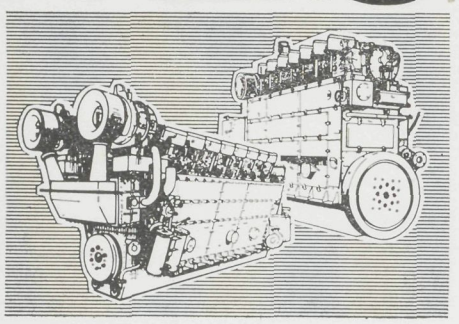
VRIJDAG 24 MAART 1978 — PRIJS 40 FR. — Nr. 11 — 45e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

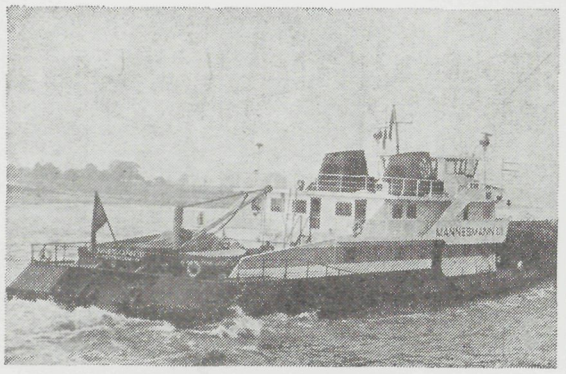


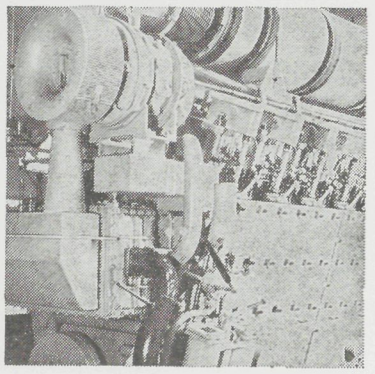


BOLNES









KRUISHOOFD DIESELMOTOREN

De eenvoudig gekonstrueerde Bolnes dieselmotor wordt overal als krachtbron toegepast. Dankzij voortgaande ontwikkeling en toepassing van het kruishoofdsysteem, is de Bolnes dieselmotor een eersteklas econoom. Een bedrijfszekere, krachtige en zuinige dieselmotor.

Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 450 - 1500 pk bij 500/600 omw/min in lijn en 1800 - 3000 pk bij 600 omw/min met 12 - 20 cyl in V-vorm.

Vraag uitgebreide dokumentatie.

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

BOLNES stuwkracht in staal

Postbus 3, Krimpen aan de Lek, tel. 01807 - 14900 telex 22439

Hoofdvertegenwoordiger voor de Belgische visserij : Fa. s.v. S.C.A.P.,
H. Baelskaai 27, Oostende - Tel. (059) 70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32, na 18.00 uur : 70.45.32

(8152V)

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

het visserijblad

Vrijdag 24 maart 1978 - Nr. 11

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

Gemiddelde vangsten van schol, tong en haring in de voornaamste E.E.G. - landen

	in ton		
	tong	schol	haring
België	3.125	6.600	1.670
Nederland	14.760	53.800	64.350
Denemarken	1.148	41.760	201.400
Frankrijk	4.215	3.740	26.900
W.-Duitsland	320	4.560	43.500
Gr.-Brittannië	1.350	35.670	137.460
Ierland	160	1.540	28.700

Onder deze voornaamste landen van de E.E.G. zien we dat Nederland op de eerste plaats kwam voor het vissen op tong en schol en ook op de haring was het vangstresultaat niet slecht, alhoewel slechts op de derde plaats.

De grootste haringvanger, waaronder voornamelijk voor de vismeelfabrieken, was Denemarken met meer dan 200 duizend ton, gevolgd door Groot-Brittannië met meer dan 137 duizend ton en Nederland op de derde plaats met 64,3 duizend ton. Ook West-Duitsland, Ierland en Frankrijk komen nog goed in de haringcijfers. De aanvoer van België op dit gebied is zeer gering.

TOEGEWEZEN KWOTA VAN TONG, SCHOL EN HARING VOOR WEST-EUROPESE E.E.G. - LANDEN

Hieronder volgen de toegewezen kwota voor de West-Europese E.E.G.-landen voor tong, schol en haring in ton.

	tong	schol	haring
België	2.746	5.065	—
Nederland	7.675	33.976	7.715
Denemarken	811	48.087	48.400
Frankrijk	4.510	5.587	1.566
W.-Duitsland	320	4.969	19.310
Gr.-Brittannië	1.749	29.510	48.273
Ierland	266	2.580	22.146

In vergelijking met de voorgaande tabel van de gemiddelde vangsten over de jaren 1973-1976, zien we dat België 12% minder toegewezen werd voor tong, 23% minder in de scholvangst en geen haringkontingent meer krijgt. Nederland is ten slotte het kind van de rekening. Behalve het feit dat het tongenkontingent gehalveerd werd, hetgeen bijzonder op de waarde van de aangevoerde vis drukt, werd hen 37% minder schol en bijna 90% minder haring toegewezen.

Denemarken krijgt zelfs een verhoging toegewezen voor de scholvangst, 30% voor de tong en een grote vermindering in zijn kontingent haring, dat van 201 duizend naar 48 duizend ton wordt teruggebracht. Gezien Denemarken echter vooral op industrie- en jonge haring viste, zal de vangst voor konsumptieharing zeker nog niet geschaad worden. Frankrijk werd zelfs meer tong toegewezen dan voorheen alsmede een verhoging

(Vervolg blz. 2)

Toekomstmogelijkheden voor vissersvaartuigen met dubbele romp ?

Behalve het klassiek type vissersvaartuig en de hektreiler zal men waarschijnlijk binnen afzienbare tijd ook gekonfronteerd worden met het catamaran-type, of dit van de dubbel romp. Volgens een studie verricht door een Franse werf bezit een vaartuig van het type met dubbele romp een heel wat grotere stabiliteit, een groter werkruimte en een ekonomischer voortbeweging. Dergelijk vissersvaartuig zou over twee motoren beschikken, die, samen genomen voordeliger zijn in brandstofverbruik dan één enkele motor met de PK-sterkte van de twee andere motoren samen. Wel zouden de bouwkosten iets hoger liggen, maar niet zodanig, dat de voordelen die men van het dubbelerompt-type geniet, hierdoor zouden opgeslorpt worden. Verder is er meer ruimte voor het plaatsen van de lieren, vistuig, apparatuur en een groter visruim.

Men heeft nu reeds proeven gedaan met een vissersvaartuig van 13 m en de vangstkapaciteit van dergelijk vaartuig ligt hoger dan deze van een groter klassiek vaartuig. Anderzijds is het brandstofverbruik van bv. 2 motoren van 180 PK die elk in één romp ingebouwd zijn, heel wat minder dan het verbruik van één motor die dezelfde sterkte heeft van beide samen. Gezien het brandstofverbruik thans één van de voornaamste kostende faktoren geworden is van de uitbating van een vissersvaartuig, is de besparing hierop zonder dat men de trekkracht of de vangstkapaciteit hierdoor verminderd, van uitzonderlijk belang. We kijken dan ook benieuwd uit of het Catamaran-type, met de dubbele achtterromp en breed werkdek, zich zal doorzetten in de visserij, zoals dit onder meer gebeurde met de hektreiler.

Bewaking van Oostendse vissershaven en vismijn beneden alles !

Dat de nachtbewaking van de Oostendse vismijn en vissershaven beneden alles blijft, blijkt eens te meer uit diefstallen die vooral tijdens de weekends gebeuren.

De bewaking — als er werkelijk van bewaking mag gesproken worden — is beneden alles omdat de enige bewaker die er is, weliswaar zeer knap, voor een onbegonnen taak staat. Hoe kan een mens een bewaking behoorlijk uitvoeren als een vismijn meer dan 300 m lang is en gebouwd zoals deze van Oostende. Niettegenstaande zijn speurzin staat deze bewaker voor toestanden die onvoorstelbaar zijn.

Het is een openbaar geheim dat onze vismijnen dievenholen zijn, waar er gestolen en gefoefeld wordt naar wellust.

Dat zo'n toestanden bestaan is alleen de schuld van de stedelijke overheid, die eerst en vooral de bewaking van zo'n uitgestrekt gebied toevertrouwt aan EEN MENS die, hoe knap en plichtsbeseffend hij ook is, die taak alleen niet aankan.

Anderzijds zou niemand de vismijn mogen aandoen zonder toegangskaart. In Engeland passeert men een poort waar een «Gate Police» is. Hier loopt elkeen binnen en buiten zonder zich te moeten verantwoorden waarom hij er is.

Gaat de weg niet langs de hoofdingang, dan staat hij open langs de sluizen of het Zeewezendok. Wat het politietoezicht betreft ,is het best er over te zwijgen.

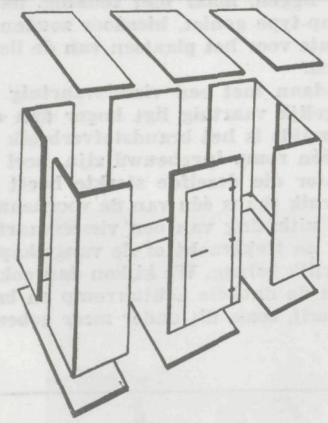
Het autootje van de politie komt er nu en dan een rustig wandelingetje doen, niet 's nachts maar 's morgens rond 7 uur om te tonen dat ze er zijn geweest om te zien of er geen auto staat waar men vergeten heeft de sleutel af te trekken, de lichten uit te doen, enz...

Voor de rest is de vismijn een dievenhol, waar elkeen het heeft naar zijn zin en een bewaker beter bewaakt wordt door de dieven dan hij de middelen heeft hen te bewaken.

(Vervolg van blz. 1)

Gemiddelde vangsten van schol, tong en haring in de voornaamste E.E.G. - landen

van bijna 50% op schol. Op haring daarentegen, werd dit land bijna van de kaart geveegd en behoudt nog slechts iets meer dan 1500 ton over van zijn gemiddeld vangstcijfers van bijna 27 duizend ton. Voor W.-Duitsland werd geen tong meer toegewezen, doch de West-Duitsers waren in feite geen tongenvangers zoals hun gemiddelde vangst over de jaren 1973-1976 aanduidt met slechts 320 ton. Dit zal wel grotendeels bijvangst geweest zijn. Wat de schol betreft, werd het Westduits kontingent van ongeveer 10% verhoogd en voor de haring komen zij er ook zo slecht niet uit, vermits nog altijd bijna 20 duizend ton overgehouden werd van de 43,5 duizend ton. Voor Groot-Brittannië werd het scholkontingent van 35,6 duizend ton tot 29,5 duizend teruggebracht. De tong daarentegen werd met 400 ton verhoogd, gaande van 1.350 ton tot 1.749 ton. Niettegenstaande een grote vermindering op haring, mag Groot-Brittannië toch nog altijd meer dan 48 duizend ton vissen, praktisch evenveel als Denemarken. Ierland kreeg, behalve wat de haring betreft, overal een substantiële verhoging van zijn kontingent toegewezen. Zelfs voor de haring is het toegewezen vangstcijfers nog zo slecht niet en verminderde slechts van 28,7 duizend ton naar 22,1 duizend ton. Ierland dat, niettegenstaande zijn uitzonderlijke ligging, toch maar een kleine visserij bezat, krijgt een bevoorrechte behandeling, hetgeen trouwens niet zo hoog van de tafel valt omdat de aanvoercijfers van dit land opmerkelijk klein waren.



POLYESTER - ISOLATIE

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

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

POLYESTERBEKLEDING VAN WERKRUIMTEN, WANDEN, PLAFONDS, FRIGO'S, CAMIONS EN CAMIONETTEN
— naadloos aangebracht en afwasbaar
— onverwoestbaar sterk en roestvrij
KUNSTSTOF VLOEREN VOLGENS NIEUW PROCEDE EN ANTI-SLIP
Talrijke referenties over heel het land.
Wij werken gratis uw plannen uit.
Voor inlichtingen en dokumentatie :

BOUWERS ISOLATIE- EN POLYESTER-BEDRIJF P.V.B.A.
Nachtegaaldreef 85-87, 9810 DRONGEN
Tel. : (091) 26.54.71 — Telex : 12213 (8151V)

REDERS LEEST UW VAKBLAD

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 bloemenhulde zal gehouden worden. De bloemtuilen en kransen kunnen vooraf afgegeven worden in het Zeemanshuis «'t Zal wel gaan», St. Petrus en Paulusplein 6.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

REKORDPRIJS VOOR RODE POON TE OOSTENDE 3.000 F. DE BEN

Maandagmorgen bereikte de verkoop van rode poon in de afslag een rekordprijs, namelijk 3.000 fr. de ben. We ondervroegen in dit verband verscheidene kopers en eveneens de afslagers die nog geen dergelijke prijs medemaakten. Wel heeft men enkele tijd terug prijzen gekend van 2.700 en 2.800 fr. die toen ook als rekordprijzen waren. Rode poon is een bij uitstek filetvis. Gezien men slechts 18 kg uit een ben haalt, kost deze vis deze week dus 170 fr. zonder de kosten van snijden en zonder BTW op aankoop en op de verkoopwaarde. Ook uit West-Duitsland bereikte ons het bericht van spitsprijzen voor deze visfilet. Men spreekt daar over prijzen in de handel van 280 fr. het kgr. Als de grossistenprijs met kosten voor het snijden en met de BTW hier reeds, zonder winstafname, over de 200 fr komt te liggen, dan is het duidelijk dat in de detailhandel deze prijs niet haalbaar zal zijn en dichter bij de 300 fr. zal komen te liggen. Oostende is echter een kleine markt en het is voldoende dat er 1.000 bennen rode poon op de afslag verschijnen opdat de prijs reeds gevoelig onder de 2000 fr. zakt. Dit is trouwens de reden waarom vaartuigen uit IJsland zelf hier moeilijk aan hun trekken komen en men ze dan ook doorgaans maar eenmaal ziet. Eén enkel vaartuig uit IJsland zelf met een twee tot drie duizend bennen eenzijdige vissoorten kan moeilijk door de Oostendse markt verzet worden, ten ware men dan te veel wenst te profiteren. hetgeen naderhand dan falikant uitvalt. Dit is het gevolg van het steeds verder verminderen van onze vroegere vloot.

TEGENSLAG VOOR DE O.236 DIE DE MARKT NIET HAALDE

De O.236 haalde maandagmorgen de normale markt niet en men kon slechts rond 8 uur met het lossen beginnen. De vangst werd dan even voor de middag verkocht. De rode bonen hielden stand wat de prijs betreft en gingen tot 3.000 fr. Wat de andere vis betreft, zoals kabeljauw, gullen, schelvis, enz..... tekende men een prijsverschil op van zowat 300 tot 400 fr. de ben in min., zodat we kunnen besluiten dat het te laat komen op de markt dat vaartuig zeker een 200.000 frank heeft gekost. Wellicht ware het beter geweest dat het schip had overgelegen tot de dinsdagmorgen om een normale markt te halen.

Nieuwe eenheid voor Nieuwpoort

Het vaartuig Z.597 „Jupiter" van Vlietinck Leon, werd verkocht aan de Nieuwpoortse reder Vercoutter Gabriel, kreeg het nummer N.597 op de boeg en zal onder dezelfde naam „Jupiter" blijven varen.

Het vaartuig, ondernam zijn eerste reis op donderdag 9 maart l.l. met als schipper Calcoen René. Na een paar dagen op de visserij viel het Deccatoestel uit, maar werd er toch voortgevist tot het stormweer van woensdag op donderdag er een eind aanstelde !

De vangst, een 150 manden, werd vrijdagmorgen in de vismijn gezet.

Voor de verkoop, verklaarde de mijnbestuurder, Jef Verbanck gelukkig te zijn met deze nieuwe aanwinst voor Nieuwpoort daar het reeds 3 jaar geleden is, dat er nog schepen zijn bijgekomen. Integendeel zijn er reeds een drietal onder de sloophamer gevallen, wijl er nog een paar liggen te wachten om hetzelfde lot te ondergaan. Hij wenste de reder, schipper en bemanning veel geluk en goede vangsten, en legde uiteen aan de vele kopers en luisteraars, dat, de dochter van de reder wel de „meter" was van het schip, maar stelde voor dat de „peter", de koper zou zijn van het eerste lot vis van dit vaartuig, namelijk een koopje grietjes en tarbotjes van 17 kg.

De rapst „mijnende" koper was Michel Vanelverdinghe, en dit aan een prijsje van 2.780 fr.

In het midden van de verkoopbeurt werd dit dan ook bezegeld met 10 klinkende kussen, en met de meejoelende en optellende vissers en handelaars ! ! !

Mogen de vele gelukwensen in vervulling gaan, en het reisje, met de besomming van 194.363 fr. een riem zijn onder het hart van de jonge schipper René Calcoen !

VERVULT DE ONDERZOEKSRAAD voor ZEEVAART NOG ZIJN ROL?

In een bijdrage van **20 februari 1976** in het Visserijblad op blz. 2 verschenen, wezen wij reeds op het „Lankmoedig optreden van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart" en hadden wij de gelegenheid namens onze kustvisserij Minister Chabert hierop te wijzen. In dit artikel schreven wij toen ondermeer :

Het lankmoedig optreden van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart

WANNEER ZAL INGEGREPEN WORDEN ?

Uit eerbied voor de samenstelling van dit maritiem gerechtelijk apparaat, zijn we tot op heden terughoudend geweest om de toestand welke hier bestaat en welke er op neerkomt, dat we ons afvragen welk nut dit gerechtelijk orgaan in zijn huidige werking nog heeft, niet aan de kaak te stellen.

Het is nochtans in de eerste plaats geroepen om de beroepsfouten van vissers te beoordelen of..... te veroordelen.

Als staatsofficieren bij onze Zeemacht of Rijksmarine fouten begaan, dan kunnen die slechts ter verantwoording worden geroepen, voor zover zij zelf er niet door in 't gedrang komen en dan nog niet voor de Onderzoeksraad, waar ze alleen als getuige kunnen gehoord worden.

En als dat zo is, worden de zaken zo lang aangehouden, dat men zich tenslotte onbevoegd verklaart of zoals in het geval van een binnenvarende mailboot men de zaak meer dan één jaar laat aanslepen om dan de schipper van het visserswaartuig bij gebrek aan bewijzen vrij te spreken en over de fout van de mailbootkommandant niets te beslissen.

Zo'n beslissingen en toestanden scheppen bij de bevolking en de mensen die in maritieme zaken toch beslagen zijn een gevoel van mishagen en ten opzichte van de Onderzoeksraad een gevoel van gebrek aan waarheidsliefde. die dit lichaam zou moeten doen gevoelen.

Zou men ook thans niet beter de drie zware schaden door Mailboten veroorzaakt behandelen. Ze kosten aan de Belgische Staat, die zelf verzekeraar is in enkele weken tijd, vele miljoenen.

Voor wie de zaken volgt, kunnen we inderdaad niet met lof spreken over de wijze waarop dit rechtskundig orgaan de zware en moeilijke aangelegenheden behandelt.

Het is nog veel minder aanvaardbaar dat vele belangrijke zaken maanden en jaren blijven aanslepen en ondervragingen van het varend personeel, jaren nadien onder allerlei voorwendsels plaats grijpen.

Het maakt de zaak niet uit van het publiek, dat de voorzitter of de rijkskommissaris ingenomen zijn door andere zaken of geen tijd hebben omdat ze meer in het buitenland dan in België vertoeven.

Zij hebben ook plaatsvervangers.

En als ze deze niet hebben, dan moet er voor gezorgd worden of dit lichaam eenvoudig opgedoekt, daar, zoals het thans funktioneert, volledig zijn doel en nut mist.

En dan moet men zo'n zittingen die openbaar zijn, bijwonen, om te zien hoe ze behandeld worden .

Men zou waarlijk moeten gaan denken met een rechterlijk lichaam te doen te hebben, dat zelfs niet weet welke zaken het behandelt en hoe ze moeten behandeld worden.

BELANGRIJKE VONNISSEN BLIJVEN UIT !

In december 1974 verging de O.288 op de klippen van de Schotse kust in omstandigheden welke voor een goed schipper onaanvaardbaar zijn. 't Was geen storm. Het schip was verzekerd voor ongeveer 30 miljoen. (Men had meer dan twee jaar nodig om een vonnis te vellen. En welk vonnis ?)

Vorige week dinsdag, du 14 maanden later, moesten Jean Michiels, motorist en roerganger Maurits Zanders bij ondervraging in een andere zaak een verklaring afleggen.

Deze verklaringen druisten regelrecht tegen mekaar in, met het gevolg dat de voorzitter uit zijn krammen schoot.

Is dat te verwonderen a. en 14 maanden later iemand die aan boord was, over technische aangelegenheden ondervraagt ?

Het gaat niet op dat voor het vergaan van schepen, zoals deze, men 14 maanden later eenvoudige vissers nog moet ondervragen.

EN DIT GEVAL IS ER EEN VAN DE VELE DIE OP HET LIJSTJE STAAN !

Hier volgt voor zover ons nog bekend, de lijst der ongevallen die nog in behandeling zijn .

De O.288 vergaan op de Schotse kust in december 1974.

De O.253 gestrand te Middelkerke op 21-6-1974.

De O.254 die met zijn vaartuig na 20-3-1975 uitvoer met een vervallen certificaat.

De Z.348 aangevaren door het Chinees vaartuig „Black Eagle" uit Singapore op 20-4-1975 en vergaan.

De Z.37 „Mercurius" die zijn boel verloor op 25-5-1975 en die daarvoor zijn tijd moet komen verspillen voor de Onderzoeksraad, alsof dit iets te maken heeft met gebrek aan plichtsbesef.

De O.224 op 5 juni 1975 vergaan voor de zuid-westkust van Engeland.

De Z.438 vergaan voor Zeebrugge na een aanvaring tijdens de visserij met de „Breskens 5' (waaromtrent de Hollandse Onderzoeksraad voor Zeevaart **reeds lang** een uitspraak heeft gedaan).

De Z.496 „Damar" die op 10 nov. 1975 kapseisde en verging.

De N.159, die op 19 juni 1975 verging in omstandigheden welke een streng onderzoek noodzaakten.

De B.604 welke in de aanvaring met de Engelse kustvaarder «Bowstream" in november voor Zeebrugge verging in omstandigheden die zeer grievend waren voor de reder en families.

En in dit rijtje zijn er misschien nog gevallen van minder ernstige aard, welke we vergeten hebben of niet weten, dat ze voor de Onderzoeksraad zullen gebracht worden.

Onder de hierboven geciteerde gevallen zijn er acht welke een totaal verlies voor gevolg hadden en twee met bemanningsverlies.

Zou de Minister van Verkeerswezen of van Justitie onder wiens bevoegdheid de werking en de samenstelling van de Onderzoeksraad voor Zeevaart valt, ons kunnen de redenen opgeven, hoe het komt, dat dergelijke onaanvaardbare toestand hoe langer hoe meer, blijft voortduren en het gezag van dit rechterlijk orgaan niet alleen ondermijnt, maar tot niets herleidt. Hoe wil men inderdaad dat mensen aan boord van een schip, vandaag hier en morgen daar, meer dan één jaar later zich nog juist doen herinneren, wat op het ogenblik van het ongeval, voorviel ?

Waarom is er dan een ondervraging door de bevoegde waterschouten, die toch als even bekwaam en onpartijdig moeten aangezien worden, als zij die er zetelen ?

Waarom komt de Onderzoeksraad praktisch maximum maar één maal per maand samen en in de zomermaanden natuurlijk niet ?

Welke uitleg zullen de bevoegde autoriteiten de Minister voorspiegelen ?

En waarom houdt die raad zich maandenlang bezig met futuliteiten, zoals deze van een mailbootkommandant, die om de eventuele eigen fouten van personeel wit te wassen een schipper aanvalt die daarvoor drie tot vier maal voor de raad moet verschijnen om ten slotte van alle fouten wit gewassen te worden ?

Zijn er geen belangrijker zaken te behandelen ?

Wij stellen de vraag !

We hopen verder met wat voorafgaat te schrijven, men de juistheid van deze kritiek zal inzien, die alleen ingegeven is door net feit, dat wat de Onderzoeksraad jaren geleden was, het zou moeten blijven in het belang van het gezag van dit rechterlijk apparaat en de zaken die er voorkomen en toch voor allerlei betwistingen steeds een leidraad is geweest, in het kader van de beroepsbekwaamheid der zeelui.

Totdaar de bijdrage verschenen in het „Visserijblad" van 20 februari 1976.

Een brief aan Minister Chabert

Als gevolg hiervan schreven wij Minister Chabert op 20 februari '76 een brief hem op voorgaande wijzend en voegden wij er aan toe :

„De toestand, daarin weer gegeven, (in dit artikel) is nog veel erger, moesten alle hangende gevallen opgesomd worden. Naar wij vernemen zou de Rijkskommissaris door zijn veelvuldige afwezigheden in het buitenland voor internationale besprekingen op zeevaartkundig gebied. niet over de nodige tijd beschikken.

Mogen wij U dringend vragen, gezien het belang van deze instelling en zijn beslissingen op beroepsgebied, daaraan de nodige aandacht te besteden en na te gaan of een adjunkt-rijkskommissaris zou kunnen aangesteld worden om vooral de **zware gevallen** sneller te zien afhandelen."

Tot daar dit schrijven, waarop op 16 maart 1976 een antwoord volgde welke luidde :

Een antwoord van Minister Chabert

„Ik heb bij mijn bestuur van het Zeewezen er op aan gedrongen dat alles in het werk zou gesteld worden om **vlotter** behandeling van de dossiers te kunnen waarborgen en mij desgevallend de daartoe nodige beslissingen voor te leggen."

De Minister
J. Chabert

WAAR BLIJVEN DIE BESLISSINGEN ?

Tot op heden, dus méér dan twee jaar later, wachten wij nog steeds op de nodige beslissingen dienaangaande, want de slakkengang en de ondoeltreffendheid van die Raad is kenschetsend en in alle maritieme kringen als niet meer doeltreffend bestempeld.

Wij verwijzen niet alleen naar het belangrijk geval van de B.604 maar naar de zaak van de N.705, dat van de N.40 welke miljoenen schade voor gevolg heeft gehad en naar de **vele** hangende zaken waarvan wij hierna enkele, **door ons gekend,** opsommen.

(Vervolg van blz. 4)

NOG VOOR DE ONDERZOEKSRAAD NIET AFGEHANDELDE ZAKEN

(Op 1 maart 1978)

Z.596 „De Zwerver"
overtreding van het reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee in het vaarwater Scheur **op 2-10-1975.**
Z.324 „Wielingen"
aanvaring met niet geidentificeerde tanker in positie 51°23'N — 01°56E op 29-11-1976
Z.405 „Kamina"
aanvaring met Z.525 „Golfbreker" op 23-12-1976 — toegangsgeul.
Z.571 „Zephyr"
ontploffing aan boord op 16-1-1977.
Z.455 „Zeesymphonie"
aanvaring met Z.492 „Espada" in Zeebrugse vaargeul op 18-1-1977
Betr. Ackx Germain (Z.588) aanvaring met Susan Julia" op 19-6-1977.
O.216 „Henri Jeanine"
aanvaring met Grieks s/s „Federal Seaway" op 12-8-1977
Z.576 „Rubens"
dodelijk arbeidsongeval (Slosse Yves) op 18-10-1977.
Z.161 Brand aan boord
N.40 Stranden voor Westende, dateert van 12 augustus 1977 en nog steeds is van dit zwaar geval niets in huis gekomen, welke nochtans miljoenenschade voor gevolg had.

Uit dien hoofde mag het als een feit aangezien worden, dat de ondervraging van betrokkenen en getuigen op een triestige en nog weinig doeltreffende wijze geschiedt.

Hoe wil men betrokkenen en getuigen nog nuttig kunnen ondervragen, vele maanden en zelfs één en twee jaar na de feiten ?

Het volstaat te verwijzen naar het vergaan van de O.288, dat van de N.705, en nu dat van de N.40 welke niet maanden, maar meer dan één en twee jaar aansleepten en tientallen miljoenen schade voor gevolg hadden.

En dan spreken we niet van de tuchtstraffen waarbij men tracht pakketbootkommandanten wit te wassen, men eenvoudige futiliteiten van in- en uitvaren van de haven van Oostende door vissersvaartuigen maandenlang behandelt.

Verder wordt in alle talen gezwegen over de zware aanvaringen en schaden door officieren van de pakketboten, dus staatsambtenaren, veroorzaakt. Na al wat voorafgaat stellen we terecht de vragen :

1) vervult de Onderzoeksraad voor Zeevaart, zoals ze thans werkt, nog haar werkelijke rol als tuchtraad ?
2) Welk nut en geloof kan men nog hechten aan getuigenissen welke vele maanden later en zelfs meer dan één en twee jaar voor zo'n Raad plaats hebben en zelfs verjaard zijn? Welke geloofwaardigheid kan men nog hechten aan onvolledige onderzoeken en uitspraken, die er op volgen, zo als dat van de B.604?

Welk gezag kan van dit orgaan uitgaan, wanneer opgeroepen getuigen zelfs na twee oproepingen niet verschijnen ?

Waarom worden belangrijke zaken als deze van het vergaan van schepen, de erge aanvaringen, grote branden, strandingen, niet onmiddellijk aangepakt en met de nodige spoed behandeld? Welk nut hebben straffen van twee dagen, enz..... voor zware fouten, zoals onlangs weer het geval was. Waarom moeten in zo'n rechtbank de syndikaten zetelen, die er alleen maar op uit zijn een gesyndikeerde, welke fouten hij ook begaan heeft, te zien wit wassen ten koste van het gezag en de eerbied voor een uitspraak door haar geveld?

Artikel 14 van de wet van 30 juli 1926 (Staatsblad van 11 aug. 1926) en de wet van 30-12-1933 (Staatsblad van 8 en 9 januari 1933) inzake de Onderzoeksraad voor de Zeevaart, geeft de voorwaarden voor benoeming van de bijzitters. Daarin komt niets voor over vertegenwoordiging van syndikaten.

Dit alles overwegende en nog zoveel andere vragen, die gesteld kunnen worden aan de hand van zaken die zich voorgedaan hebben, zijn wij **en met ons zeer velen uit de maritieme wereld**, van oordeel dat, zoals deze Raad nu zetelt en uitspreekt ,deze als geen doeltreffende tuchtorganisme kan aangezien worden en ernstige maatregelen zich opdringen wil men het gezag en het nut van haar bestaan herstellen.

En er is tenslotte nog meer. Art. 46, 2e alinea van de voornoemde wetten, meldt : **„Generlei uitspraak mag meer dan twee jaar nadat het onderzoek door de bijeenroeping van de raad werd ingesteld, gewezen worden."**

In het geval van de B.604 is dus de uitspraak van de Onderzoeksraad waardeloos.

Gebeurt dit, dan kan men aan deze zienswijzen en vonnissen niet de minste waarde meer hechten en is het best voortaan die taak aan het oordeel van de correktionele en burgerlijke rechtbanken over te laten aan wiens midden te dezer gelegenheid bevoegde personen op maritiem vlak, kunnen toegevoegd worden.

Dit gezegd zijnde, zullen we in ons volgend nummer de tekst weergeven van de rol welke de Onderzoeksraad voor Zeevaart toebedeeld werd, toen hij gesticht werd en waarvan langzaam, voor onverklaarbare redenen, is afgeweken.

Aan ons onomwonden de striemende en ziekelijke toestand te hebben blootgelegd. Aan de verantwoordelijke overheid er de nodige remedie voor te vinden.

P. Vandenberghe

Diefstal van tongen aan boord van de N.705

Toen reder Vercoutter Marcel zondag in de vroege ochtend aan boord van zijn vaartuig de N.705 ging, zag hij het slot van de sluiting van de «put» nevenaan op dek liggen. Onmiddellijk veronderstelde hij dat dieven aan boord geweest waren. Hij daalde in de put en zijn vermoeden werd bevestigd toen hij vaststelde dat men een gedeelte van zijn tongen weggenomen had. De N.705 werd zaterdagavond rond 20 uur in het vismijndok gemeerd, zodat de diefstal binst de nacht is gebeurd. Men schat dat zowat 150 tot 200 kg tong kunnen meegenomen zijn. Aan de waarde dat dit visje vertegenwoordigt, toch een brutobedrag van zowat 30 duizend F.

De schepen liggen nochtans goed verlicht, maar als men iemand aan boord van een vissersvaartuig ziet, denkt men daarom niet altijd dat het vreemden zijn. In elk geval dient een strenger toezicht op de gemeerde vissersvaartuigen uitgevoerd en toezichters en politie doen best de identiteit te kontroleren en op te nemen van personen die zich aan boord van een vissersvaartuig bevinden. Anderzijds moeten de dieven toch met hun tongen bij de één of andere vishandelaar terecht komen, want het is even duidelijk dat die vis niet gestolen werd voor eigen gebruik, maar om te gelde te maken. Iemand die met de vismijn of met de vishandel vertrouwd is, weet verder eveneens heel goed dat de reder geen partijen tongen zomaar weggeeft, zelfs nog niet aan eigen bemanning. Diegene die de tongen afgekocht heeft moet dus weten dat het om gestolen goed gaat en dat hij de kans loopt om, als de dieven tegen de lamp lopen, als heler voor de rechtbank te komen. We geven dit dan ook aan eenieder ter overweging, want eens lopen de dieven toch tegen de lamp en dan gaan ze aan het klappen.

Als er geen kopers zijn voor dergelijke tongen of andere vis, dan wordt het niet meer renderend voor de dieven en zullen zij moeten stoppen. Meer nog, diegenen die benaderd worden voor het afkopen van een partij dure vis, waarvan gemakkelijk kan verondersteld worden dat het om gestolen goed gaat, zouden best trachten deze personen te identificeren aan de hand van hun voertuig of aan de hand van een beschrijving die ze best aan de vismijnpolitie zouden doorgeven.

Maar wie zal het doen ?

BIJKOMENDE LUISTERDIENST BIJ OOSTENDE RADIO

Teneinde de vissersvloot een maximum aan mogelijkheden te bieden om Oostende Radio vanuit bepaalde verafgelegen posities te contacteren, onderhoudt het kuststation, ten titel van proef, een bijkomende luisterdienst op de frequentie 3178 kHz. De inkomende oproepen worden door het kuststation beantwoord op de frequentie 3684 kHz.

De gesprekken kunnen gesteld worden op de scheepsfrequenties 3178 of 4143,6 kHz en de kuststationfrequenties 3632 of 3684 kHz.

De proefperiode zal 6 maand duren en is ingegaan op 15 maart jl.

Indien blijkt dat ruimschoots van de bijkomende dienstverlening wordt gebruik gemaakt — en zo de resultaten positief worden, zoals verwacht — dan zal Oostende Radio de aanvullende luisterdienst definitief op zijn werkschema inschrijven.

VIS-O-RAMA – VIS-O-RAMA – VIS-O-RAMA – VIS-O-RAMA

Eerlang verschijnt, gedrukt op de persen van „Het Nieuwsblad van de Kust" en met medewerking van de Raiffeisenkas, huisvrouwen en koks, een gloednieuwe uitgave die uitsluitend over onze Noordzeevis zal handelen : Vis-O-Rama genaamd.

Doorlopende inschrijvingen voor jaarabonnementen (6 nrs.) verzending inbegrepen. 265 fr te storten op rekening nr. 738-1210094-41 van Vis-O-Rama, Raiffeisenkas te Blankenberge.

Ons doel is U de Noordzeevis beter te leren kennen zoals, levenscyclus, vitaminen, visplaatsen, enz., enz. Het 1e deel is een inleiding tot de viskeuken, zoals viskruiden, vissausen, visbouillons, wijnen, apéritieven, enz., enz. Vanaf het 2e deel (DE HARING) opgelucht met zwart-wit foto's hoe fileren en reinigen van de vis.

Ook bij iedere Raiffeisenkas worden abonnementen aangenomen.

VIS-O-RAMA – VIS-O-RAMA – VIS-O-RAMA – VIS-O-RAMA

JAARVERSLAG OVER DE EVOLUTIE VAN DE VISSERSVLOOT IN 1977

Nadat wij in de jongste twee nummers al aandacht hadden besteed aan de evolutie van de vissersvloot in het voorbije jaar — een rapport van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart — geven wij hierna het vervolg en slot van dit jaaroverzicht weer. Daarin handelen wij achtereenvolgens over het in de zeevisserij te werk gestelde personeel en de rederijen.

HET PERSONEEL VAN DE ZEEVISSERIJ

1. Aantal aangemonsterde zeevissers

Op 31 december 1977 bedreven nog 201 schepen de zeevisserij. Het aantal ingescheepte bemanningsleden bedroeg 919 zeelieden tegen 1.015 op 31.12.1976; hetgeen een vermindering van 96 eenheden vertegenwoordigt.

Van deze 919 aangemonsterde vissers vormen 748 of 81,39 t.h. het dek- en gespecialiseerd personeel en behoren er 171 of 18,61 t.h. tot het machinepersoneel.

Het gemiddelde aantal aangemonsterde zeelieden bedraagt op de bemande vaartuigen van klasse I : 2,89; op deze van klasse II : 3,67; op deze van klasse III : 5,12 t.h. ; op deze van klasse IV : 6,05 en op deze van klasse V : 11.

Over het geheel der bemande vloot bedraagt het gemiddelde aantal opvarende 4,57 per vaartuig.

INDELING VAN DE BEMANNINGEN NAAR DE UITGEOEFENDE FUNCTIE

a) Dekpersoneel en specialisten

Scheeps-		Functies								Totaal
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
I	28	—	—	—	34	1	9	—	—	72
II		54	—	—	80	5	26	—	—	165
III		97	45	—	218	6	35	—	—	401
IV		20	11	—	50	4	8	—	—	93
V		2	2	—	8	3	2	—	—	17
Totaal		201	58	—	390	19	80	—	—	748

(1) Schipp. — waaronder 42 schippers-motoristen;
(2) Stuurman; (3) Bootsman; (4) Matroos; (5) L. Matr.;
(6) Scheepsjongen — buiten de vissers die als scheepsjongen waren aangemonsterd, telde men 6 matrozen en 12 lichtmatrozen, beneden de 18 jaar; deze kunnen volgens de wet op de aanwerving van het personeel der zeevisserij van 23 september 1931, eveneens als scheepsjongen beschouwd worden, zodat op 31 december 1977, het aantal dekscheepsjongens 98 bedroeg.
(7) kok; (8) Radiotelegraaf.

b) Machinepersoneel

Scheepsklassen	Functies		Totaal
	1e motoristen	Hulpmotoristen	
I	9	—	9
II	33	—	33
III	95	1	96
IV	20	8	28
V	2	3	5
Totaal	159	12	171

Onder de 201 schippers zijn er 61 of 30,35 t.h. die reder zijn en dus het bevel over hun eigen vaartuig voeren; van de 171, eerste en hulpmotoristen zijn er 10 of 5,85 t.h. en van de 390 matrozen 6 of 1,54 t.h. die eveneens eigenaar zijn van het vaartuig waarop zij aangemonsterd zijn.

In totaal zijn dus 77 reders-eigenaars aangemonsterd.

INDELING NAAR DE SCHEEPSKLASSEN EN DE FUNCTIES VAN DE 77 AANGEMONSTERDE REDERS-EIGENAAR

Scheepsklassen	Schippers	Motoristen	Matrozen	Totaal
I	17	1	2	20
II	29	8	4	41
III	11	1	—	12
IV	4	—	—	4
V	—	—	—	—
Totaal :	61	10	6	77

De evenredige indeling van de aangemonsterde zeelieden volgens de havens van registratie van het vaartuig is de volgende : 318 of 34,60 t.h op de Oostendse-; 478 of 52,02 t.h. op de Zeebrugse-; 115 of 12,51 t.h. op de Nieuwpoortse- en 8 of 0,87 t.h. op de Blankenbergse vloot.

Leeftijd van de vissers

Op 31 december 1977 telde men 1.326 vissers waarvan 919 aangemonsterd en 407 beschikbaar waren. De leeftijd van deze vissers schommelt tussen 15 en 68 jaar en kan, volgens categorieën van vijf jaar, als volgt worden ingedeeld :

1) Dekpersoneel

a) Schippers (313) :

25	of	7,99	%	van	21	tot	25	jaar
46	of	14,70	%	van	26	tot	30	jaar
63	of	20,13	%	van	31	tot	35	jaar
48	of	15,34	%	van	36	tot	40	jaar
55	of	17,57	%	van	41	tot	45	jaar
40	of	12,78	%	van	46	tot	50	jaar
17	of	5,43	%	van	51	tot	55	jaar
11	of	3,51	%	van	56	tot	60	jaar
8	of	2,55	%	van	61	tot	65	jaar

b) Ondergeschikt dekpersoneel (755);

44	of	5,83	%	van	14	tot	15	jaar
230	of	30,46	%	van	16	tot	20	jaar
148	of	19,60	%	van	21	tot	25	jaar
79	of	10,46	%	van	26	tot	30	jaar
76	of	10,07	%	van	31	tot	35	jaar
56	of	7,42	%	van	36	tot	40	jaar
50	of	6,62	%	van	41	tot	45	jaar
38	of	5,03	%	van	46	tot	50	jaar
27	of	3,58	%	van	51	tot	55	jaar
6	of	0,80	%	van	56	tot	60	jaar
1	of	0,13	%	van	61	tot	65	jaar

2) Machinepersoneel

a) **Motoristen** (246)

17	of	6,91	%	van	18	tot	20	jaar
42	of	17,07	%	van	21	tot	25	jaar
39	of	15,85	%	van	26	tot	30	jaar
28	of	11,38	%	van	31	tot	35	jaar
25	of	10,16	%	van	36	tot	40	jaar
32	of	13,01	%	van	41	tot	45	jaar
21	of	8,54	%	van	46	tot	50	jaar
29	of	11,79	%	van	51	tot	55	jaar
8	of	3,25	%	van	56	tot	60	jaar
4	of	1,63	%	van	61	tot	65	jaar
1	of	0,41	%	van	68	jaar		

(vervolg blz. 6)

(vervolg van blz. 5)

b) **Ondergeschikt machinepersoneel (12);**

3	of	25,00	%	van	18	tot	20	jaar
1	of	8,33	%	van	21	tot	25	jaar
2	of	16,68	%	van	26	tot	30	jaar
1	of	8,33	%	van	31	tot	35	jaar
1	of	8,33	%	v n	36	tot	40	jaar
3	of	25,00	%	van	46	tot	50	jaar
1	of	8,33	%	van	60	jaar		

De gemiddelde leeftijd van het ganse personeel van de zeevisserij bedraagt 31 jaar.

van de schippers	38 jaar en 7 maanden
van het ondergeschikt dekpersoneel	27 jaar en 5 maanden
van de motoristen	36 jaar en 7 maanden
van het ondergeschikt machinepersoneel	33 jaar en 5 maanden

3. Brevetten en Vergunningen

Gezien de voorwaarden waaraan het schip moet voldoen om in staat van veiligheid te zijn, mag de Koning (zie art. 4 van de wet van 5.6.72 op de veiligheid der schepen) voorschriften bepalen, met inachtneming van de omstandigheden betreffende de brevetten, vergunningen en andere soortgelijke attesten, welke kunnen vereist worden van de schipper en van de bemanning.

— o —

a) 25 vissers zij houder van het brevet van schipper ter visserij 1e kl., 23 van hen voeren het bevel over een schip. Van de 2 overigen is er één aangemonsterd in hoedanigheid van stuurman en de andere als matroos.

b) 173 zijn houder van het brevet van schipper ter visserij 2e klasse, waarvan er 125 een bevel voeren; van de 48 overigen zijn er 7 gemonsterd als stuurman, 26 als matroos en 15 als motorist.
Van de 125 bevelvoerende schippers zijn er 5 die met een vergunning van de zeevaartinspectie het bevel voeren over een vaartuig waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

c) 65 zijn in het bezit van een Brevet van schipper ter kustvisserij of van een gelijkwaardig Brevet; hiervan voeren 47 het bevel over een schip, van de 18 overigens zijn er 14 als matroos en 4 als motorist aangemosterd. Van de 47 bevelvoerende schippers zijn er 39 die met een Vergunning van de Zeevaartinspectie het bevel voeren over een vaartuig waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

d) 133 zijn houder van het diploma van aspirant-schipper, waarvan er 5 als schipper met vergunning van de Zeevaartinspectie zijn gemonsterd, 14 als stuurman, 73 als matroos, 2 als lichtmatroos en 19 als scheepsjongen.

e) 75 zijn drager van het getuigschrift van scheepsleerjongen, waarvan 5 gemonsterd zijn als stuurman, 44 als matroos, 4 als lichtmatroos en 22 als jongen.

f) 1 bezit het brevet van werktuigkundige ter diepzeevisserij en is in deze hoedanigheid aangemonsterd.

g) 69 bezitten het brevet van motorist of een gelijkwaardig brevet; hiervan zijn er 12 gemonsterd als schipper, 3 als matroos, 53 als motorist en 1 als hulpmotorist.
Van de 53 motoristen zijn er 16 die met een vergunning van de Zeevaartinspectie een motor bedienen waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

h) 74 bezitten het brevet van matroos-motorist of een gelijkwaardig brevet. Hiervan zijn er 39 gemonsterd als motorist, 15 als schipper, 1 als stuurman, 16 als matroos en 3 als hulpmotorist.
Van de 39 motoristen zijn er 26 die, met vergunning van de Zeevaartinspectie een motor bedienen waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

i) 189 bezitten de vergunning van motorist voor het bedienen van motoren van minder dan 120 PK. Hiervan zijn er 66 gemonsterd als motorist, 79 als schipper, 1 als stuurman, 35 als matroos en 8 als hulpmotorist.
Van de 66 motoristen zijn er 64 die, met een vergunning van de Zeevaartinspectie, een motor bedienen waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

Van de 201 schippers die het bevel over een vaartuig voeren, zijn er 23 of 11,44 t.h. houder van het brevet van schipper 1e klasse; 125 of 62,19 t.h. zijn houder van het brevet van schipper 2e klasse; 47 of 23,38 t.h. zijn houder van het brevet van schipper ter kustvisserij of een gelijkwaardig brevet, 5 of 2,49 t.h. zijn houder van diploma aspirant-schipper en 1 of 0,50 t.h. is houder van een Certificaat van Bekendheid met de Reglementen betreffende de Navigatie.

Onder de 159 motoristen, verantwoordelijk voor een machine, telt men 66 of 41,51 t.h. houders van een vergunnng van motorist tot 120 PK.; 39 of 24,53 t.h. matroos-motoristen, 53 of 33,33 t.h. houders van het brevet van motorist en 1 of 0,63 t.h. houder van het brevet van werktuigkundige diepzee.

4. Verongelukte vissers op zee

Tijdens het jaar 1977 kwamen er drie vissers om het leven op zee.

REDERIJEN

Einde 1977 was de vissersvloot het eigendom van 191 reders, t.w. :
126 of 65,97 t.h. persoonlijke of familiale ondernemingen (P.F.);
16 of 8,37 t.h. feitelijke vennootschappen (F.V.);
44 of 23,04 t.h. personen vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid (P.V.B.A.);
5 of 2,62 t.h naamloze vennootschappen (N.V.).

Wat de belangrijkheid aangaat van iedere soort onderneming volgens het aantal uitgebate schepen, komen de P.F. op de eerste plaats met 140 vaartuigen, zijnde 63,92 t.h.; vervolgens de P.V.B.A. met 54 schepen of 24,66 t.h; de F.V. met 16 schepen of 7,31 t.h. en de N.V. met 9 schepen of 4,11 t.h.

Het merendeel van de ondernemingen werkt met slechts één schip, hun aantal bedraagt 169 of 88,49 t.h. van het totaal aantal rederijen; 19 of 9,95 t.h. baten er 2 uit; 3 rederijen exploiteren respektievelijk 3, 4 en 5 schepen of elk 0,52 t.h. van de vloot.

De indeling van het aantal rederijen, volgens de havens van registratie luidt als volgt : Oostende : 62; Zeebrugge : 99, Nieuwpoort 28 en Blankenberge : 2.

Schadegevallen in de zeevisserij

De Z.551 «Johan-Ronny» van Amys C. was de visserij aan het bedrijven op visvak 103, toen ze opeens een stuk net in de schroef kreeg waardoor het toerental van de motor verminderde. Na vruchteloos getracht te hebben de schroef vrij te krijgen, is toch een stuk net losgekomen. Daar het geweldig daverde op het achterschip werd besloten de visserij te stoppen en de haven van Zeebrugge aan te doen, waar de Z.551 op de kuisbank werd geplaatst voor verder vrijmaken van de schroef. Geen verdere schade werd vastgesteld.

De visserij bedrijvend op vis-vak 104 met de Z.536 «Zeevalk», voelde men plots een harde schok op het achterschip. De schroef werd uitgeschakeld voor nazicht. Bij terug inschakelen van de motor werd vastgesteld dat de keerkoppeling slipte en warm werd. Herstellen ter plaatse bleek onmogelijk en de sleephulp werd ingeroepen van de Z.553 die de Z.536 veilig Zeebrugge binnenbracht.

Bij het bedrijven van de visserij kreeg de Z.554 «Noordkaap» een groot stuk net in de schroef, pogingen om vrij te komen gelukten niet, zodat de hulp ingeroepen werd van de Z.538 van Degroote Raymond.

Toen de O.100 «Emelie» van Wynsberghe Constant, op weg was naar de visserij werd een zware klop gehoord in het machineruim. Het toerental verminderde en de motor viel stil. Vastgesteld werd dat de aandrijfriem van de waterpomp gesprongen was. Sleephulp werd ingeroepen van de sleepboot «Zeemeeuw» die de O.100 veilig binnensleepte.

De Z.551 van Amys Cesar, die pas de visserij aangevat had, werd door de Z.536 opgeroepen met verzoek zijn vaartuig op te slepen wegens motordefekt. Deze was terstond bereid en de haven van Zeebrugge werd aangedaan, waarna de Z.551 onmiddellijk opnieuw zee koos.

De bescherming van onze dijken

Door volksvertegenwoordiger Dr. Claeys werd in een gemeenteraadszitting van vorige maand een motie voorgesteld voor het leveren van een bijzondere inspanning voor de heropbouw en modernisering van de Belgische visserijvloot.

Hetzelfde deed hij voor het versterken van onze dijken.

Minister Mathot heeft hierop reeds gereageerd en gemeld dat eerstdaags een ontwerp van wet aan het parlement zal voorgelegd worden welke de overheid zal toelaten niet alleen aan staatsdijken werken uit te voeren, maar ook aan dijken toebehorend aan polderbesturen, gemeente of privé personen.

Een werkgroep werd opgericht die de uitvoering van het dijkenprogramma op de voet dient te volgen.

Voor de bescherming van de kust, werd in de ontwerpbegroting voor 1978, 300 miljoen voorzien om het programma der kustverdedigingswerken voort te zetten. Op de meest bedreigde plaatsen wordt begonnen met het uitvoeren der zeeweringen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

KORTE BERICHTEN

Nederland

BEEN VAN VISSER DOOR KABEL AFGESNEDEN

Aan boord van een Nederlands vissersvaartuig, de KW 12 raakte een visser met een been geklemd tussen de kabels en werd het onderbeen letterlijk afgekneld. Het slachtoffer werd met een helikopter van boord gehaald en overgevlogen naar het ziekenhuis.

OOK PROTESTEN TEGEN ZANDWINNING IN NEDERLAND

Ook in Nederland verheft de visserij, zowel de kustvisserij als de binnenzeevisserij, de stem tegen zandwinningen in de kustwateren, het IJsselmeer en de binnenwateren. Men verwijt aan deze zandontginningen het ontbreken van een nationale koördinatie. Wat het IJsselmeer betreft, is de visserij op dit water niet zo onbelangrijk, gezien van hieruit de visserij in 1977 voor zowat 240 miljoen B.F. visprodukten in de afslag zette, niettegenstaande afwezigheid van veilplicht.

REEDS 1 MILJOEN TON MOSSELEN IN DE HANDEL IN NEDERLAND

Op 1 maart werd reeds de miljoenste ton mosselen in Nederland door de handel opgenomen. Dit gebeurde te Yerseke. De mosselen waren en zijn nog van bijzondere goede kwaliteit en dit heeft de handel in dit produkt natuurlijk ten zeerste bevorderd.

EEN SCHOL VAN 45 JAAR !

Uit Nederland vernemen we, dat in de haven van Bruinisse een schol werd binnengebracht van 83 cm. lang ! die 6,2 kg. weegt. Men denkt hier met het scholrekord te doen te hebben. Oude vissers herinneren zich toch nog, dat er uit de Barentszee eens een schol zou opgevist geweest zijn die bijna 7 kg. woog. Hierover bestaat er echter geen absolute zekerheid, want vissers, in een babbeltje achter de kaai, zijn waarschijnlijk wel in hetzelfde bedje ziek als de jagers, kwestie van vangsten. Wel was het vorig opgetekend rekord een schol van 62 cm. lang. Het Rijksinstituut voor Visserij-onderzoek in Nederland heeft de schol opgekocht en volgens de onderzoekers zou de schol 45 jaren oud zijn !

Engeland

BRITSE VISSERIJ-VERKENNING UIT DE LUCHT

De Britse visserijverkenning uit de lucht wordt gedaan bij middel van 4 Nimrod-vliegtuigen naar rato van 45 uur per week. Deze vliegtuigen stellen de positie vast van de buitenlandse vissersvaartuigen in de Britse 200 mijlszone en geven deze door aan een bepaald station. De Nimrod-vliegtuigen rapporteren de positie niet van de Britse vaartuigen.

VERGUNNINGEN VOOR THEEMS-HARING INGETROKKEN

Door de E.E.G. werd een kontingent te vangen Theemsharing van 10 duizend kg. toegekend aan de lokale visserij in de Theemsmonding en onder de Suffolk- en Essexkust. Deze uitzonderingsmaatregel werd bekomen omdat deze haring verschillend is van de Noordzeeharing en aldus ook het vangstverbod op deze haring kon losgemaakt worden van dit op de Noordzeeharing. Het toegekend kwotum is nu echter opgebruikt, spoediger dan verwacht en daarom werden de vergunningen voor het vangen van de Theemsharing in de monding van de Theems, de Brightlingsea en in de Blackwater, ingetrokken. Men schat wel dat het kontingent iets overschreden werd, hetgeen met de instelling van de vissers van waar ook, niet te vermijden valt.

OOK GROOT-BRITTANNIE ACHT 50 MIJLSZONE NOG MOEILIJK HAALBAAR

Er zijn tekenen die er op wijzen, dat ook Groot-Brittannië traag afstapt van de eis voor een eksklusieve 50 mijlszone. Meer en meer parlementairen zien het niet meer zitten en verwachten dan ook meer heil van een bevoorrechte kontingentering om zoveel mogelijk van de viskoek binnen te halen. Het Brits lagerhuislid John Corrie, terzelfdertijd lid van het Europees parlement, heeft ook al verklaard dat Groot-Brittannië zich best zou losmaken van de 50 mijlszone-eis. Volgens John Corrie is een gemeenschapsvisserijreglementering dichter bij dan men denkt. Daarom ook doen de Britten best zich te scharen achter deze politiek om er in een eendrachtig optreden het beste uit te halen.. Verder meende John Corrie nog dat ook een eksklusieve 50 mijlszone zoveel niet zou uithalen en dat de eigen visserij verkeerd denkt dat deze zone dan vrij voor hen zou ter beschikking gesteld worden. Ook in dergelijke zone zouden geen diskriminatoire maatregelen mogen genomen worden, waardoor Britten zouden bevoordeligd worden of bevoordeligd kunnen worden in hun visserij.

TOPAANVOER VERLEDEN WEEK TE GRIMSBY

Verleden week kende Grimsby een topaanvoer met 39 duizend bennen vis door voortdurende grote aanvoeren van de Noord en de West. Het waren vooral de zouters die hiervan profiteerden en in het bijzonder de koolvis ging naar deze inrichtingen aan prijzen van 700 B.fr. de ben. Dit kon toch niet beletten dat van één enkel vaartuig, de „Boston Halifax" 310 bennen koolvis naar de vismeelfabrieken gingen. Niettegenstaande de prijzen van de gewone vis niet bijzonder hoog lagen, kwamen de vaartuigen toch aan renderende besommingen door de grote aanvoeren.

TOEKOMST-MOGELIJKHEDEN VOOR BRITSE KRABBENVISSERIJ

De vissers van de Orkneys worden er toe aangemaand zich bepaald meer op de krabbenvisserij toe te leggen. Volgens studies door biologen ondernomen, bestaan er zeer uitgebreide stocks rond de Orkneys en bestaat er eveneens een grote en groeiende afzet vooral in de uitvoer naar de E.E.G.-landen van het kontinent. In dit verband werd eveneens op de groeiende belangstelling gewezen voor krabbenvisserij en op de verhoogde aanvoer Volgens de biologen kunnen de bestaande stocks echter nog een heel wat intensiever visserij verdragen. Voordrachten werden ook gegeven over de verschillende vangmethodes en over de biologie en de levenscyclus van de krabben.

Duitsland

RIJKE KABELJAUWVANGSTEN IN DE DUITSE BOCHT

In de tweede helft van februari heeft men bijzonder rijke kabeljauwvangsten gekend in het zeegebied van de Duitse Bocht. Dit rijk aanbod heeft de prijs van de kabeljauwfilet in de Hamburgse viswinkels met 36 fr. het kg. doen dalen, zodanig dat men deze filets reeds aan 120 B. Fr het kg. kon op de kop tikken. Gullen op zijn geheel werden in dezelfde winkels aan 50 B. Fr. het kg. verhandeld. Hopen we maar dat dezelfde West-Duitsers niet gekonfronteerd worden met onze prijzen aan de trap, waar men voor een gul van een paar kgr tot 400 fr. het stuk durft vragen ! Volgens de West-Duitsers komt dergelijke overvloedige kabeljauw- en gullenvangst slechts eenmaal om de 5 jaar voor.

Voegen wij er hier aan toe, dat ook bij ons overvloedig kleine kabeljauw en gul binnengbracht wordt. Wij menen echter dat het uitvallen van de Russische vloot in de Noordzee met zijn vele moederschepen en supertreilers wel voor een goede deel deze gelukkige vangst in de hand heeft gewerkt. Herhalen we in dit verband dat de Russen sinds 1 april 1977 uit de Noordzee geweerd zijn en dat het straks bijna één jaar is, dat die vaartuigen uit onze gemeenschapswateren verdwenen zijn. Voor wie weet dat deze schepen met hun reuzenetten praktisch het water van alle vis en leven filterden, kan wel aannemen dat deze afwezigheid wel voor iets tussenzit in de rijkelijke vangsten aan gullerij van de afgelopen maanden.

WEST-DUITSLAND ZAL VISSERIJ-KONTROOL VERSTERKEN

Aan de A.F.Z. uit Hamburg ontlenen we dat de Westduitse regering streng de hand zal houden aan het E.E.G.-reglement op de vangst van schol en tong binnen 3 tot 12 mijl uit de kust. Zoals men weet is deze vangst nu verboden aan vaartuigen boven de 50 brt en/of met meer dan 300 PK. Daarom zullen meer patrouillevaartuigen ingeschakeld worden, vooral dan binst de paaitijd die in april begint. De Bundesregering zal er ook voor zorgen, dat het nodige gevolg zal gegeven worden aan overtredingen. In dit verband heeft West-Duitsland reeds kontakt opgenomen met de Nederlandse regering opdat Nederlandse vissers die voor de Westduitse kust wederrechterlijk tongen en schollen komen wegvissen, door de eigen regering voor het gerecht zouden gebracht worden. Ook de vissers bij ons vrezen in dit verband de Nederlandse kotters die, het volgens hen nog nooit nauw met het reglement genomen hebben. En waar dergelijke vaartuigen voorbijgaan, moet men zeker niet meer zijn. We moeten nu toch eigenlijk wel toegeven dat de Nederlandse tongenkotters zowat overal scheef bekeken worden, zowel door de Franse, de Britse, de Westduitse als de Belgische vissers. Deze kotters worden wegens hun machtige motoren en hun eigengereid vistuig, bijzonder gevreesd.

Frankrijk

FRANSE DIEPZEETREILERS TERUG TE FLEETWOOD

Verleden week waren weer 2 Franse diepzeetreilers, de «Trezian» en de «Sancy» met Concarneau als thuishaven te Fleetwood. Beiden zetten samen bijna 400 van onze bennen vis in de afslag, waaronder voornamelijk schelvis en koolvis. De «Sancy» besomde met zijn 2100 bennen, iets meer dan 2 miljoen B. Fr., hetgeen toch niet uitzonderlijk is en nog niet eens 1.000 fr. de ben door elkaar Wel was dit de week vóór de storm toen ook op onze markt de prijzen minder waren dan naar gewoonte, maar toch nog boven deze door de Franse vaartuigen gehaald te Fleetwood De «Trezian» haalde slechts 1,7 miljoen B. Fr. voor iets meer dan 1.900 bennen vis of een gemiddelde van 890 B. Fr

GUADELOUPE EN MARTINIQUE KRIJGEN EEN EKONOMISCHE 200 MIJLSZONE

In het Franse staatsblad van 11 maart verschenen de dekreten, waarbij de Franse eilanden in de Antillen, Guadeloupe en Martinique een uitbreiding van de ekonomische zone krijgen tot 200 mijl. Er zullen nu natuurlijk overeenkomsten moeten getroffen worden met de omliggende eilanden tot waar de ekonomische middenlijn gaat en voor het vastleggen der respektievelijke zones. Gezien Frankrijk deel uitmaakt van de Europese Ekonomische Gemeenschap, komt de nieuwe gedekreteerde 200 mijlszone van Guadeloupe en Martinique onder E.E.G.-juridiktie.

SLECHTE ONTVANGST VOOR NEDERLANDSE KOTTER IN FRANSE HAVEN

In een vorige uitgave schreven we reeds dat de Franse visserij een protest liet geworden aan de eigen regering tegen de aanwezigheid van Nederlandse viskotters voor de Franse kusten, waar zij met verboden vistuig de tongen kwamen wegvissen Eén dezer kotters zag zich verleden week verplicht de Franse haven «Sables-d'Olonnes» voor ravitaillering aan te doen. Het ging hier om een vaartuig van 30 meter. Onmiddellijk ging het visserssyndikaat een nota afgeven op het maritiem waarbij ze protesteerden tegen de aanwezigheid van deze Nederlandse kotter gezien men vangstmethodes aanwendt, die door de Franse overheid verboden worden. Men ging ook een discussie aan met de Nederlanders zelf. De plaatselijke vissers nemen het niet dat, wat voor hun eigen verboden is, voor vreemde vissersvaartuigen het niet is. Verder wezen zij op de schaden en vernietigingen die dergelijke vaartuigen aan de zeebodem toebrengen.

We moeten wel toegeven dat het in zekere mate kwetsend en moeilijk te aanvaarden is, dat vreemden voor de deur van anderen vangsttechnieken toepassen die de eigen visserij verboden is. Waar men echter de Franse vissers en het visserssyndikaat niet kan volgen, is het bezwaar dat zij aantekenen tegen het feit dat de Nederlanders slechts met 5 man aan boord zijn.

Dat is hun zaak niet en het is niet omdat ze in Frankrijk zo werklustig (?) zijn, dat andere landen hen moeten volgen.

Ook dit is in de Franse wetgeving verboden. Als vissers uit andere landen, dank zij bepaalde apparaturen en een groter werklust en aktiviteit, met heel wat minder man een vissersvaartuig met de nodige veiligheid kunnen bemannen, dan zou de Franse visserij en vooral dan het visserijsyndikaat hier beter les aan nemen. In Frankrijk moet men zoveel man aan boord nemen dat, zowel de bemanningsleden zelf, als de reder hier het slachtoffer van zijn. Het is duidelijk dat men minder ontvangt wanneer men de brutobesomming over zoveel meer handen dient te verdelen.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

HET BELANG VAN DE VISSERIJ VOOR NOORWEGEN

Men zou eerder geneigd zijn te veronderstellen dat de visserij voor een land als Noorwegen zeker van uitzonderlijk belang is en ongetwijfeld van tel in het totaal van het nationaal brutoprodukt. Het is dan ook verbazend te vernemen, dat in 1976 de visserij hierin slechts 1% vertegenwoordigt. Nochtans vertegenwoordigt de vis en visprodukten 10% van de uitvoer van Noorwegen. Er is natuurlijk een verschil tussen het waardevolume van de uitvoer en dit van het bruto nationaal produkt. Dit eerste is heel wat kleiner en vermits het in de uitvoer van visprodukten gaat over been verwerkte vis, is de waarde hier van ook heel wat groter dan bij de aanvoer in de afslagen. Aldus bedroeg die uitvoer in onze munt omgerekend meer dan 25 miljard B.fr. in 1976 en zelfs 28 miljard in 1977. In tonnage kregen we in Noorwegen in 1976 een aanvoer van bijna 3,2 miljoen ton en in 1977 ongeveer 3.16 miljoen ton. Hiermede bereikt Noorwegen de 5e plaats wat de aanvoertonnage betreft, maar komt op de 2e plaats voor de uitvoerwaarde, na Japan. Voor Noorwegen ligt er echter een brede toekomst open omdat dit land haar positie op visserijgebied ten zeerste verbeterd heeft door de instelling op 1 januari 1977 van een ekonomische zone tot 200 mijl uit de kust. Mits een verstandig beheer van het visserijpotentieel in dit geweldig gebied kan Noorwegen zijn positie op de wereldmarkt nog verbeteren. Van de aangevoerde vis voert Noorwegen zowat 90% terug uit. De voornaamste afnemers zijn de Verenigde Staten, Groot-Brittannië en Zweden en op de 4e plaats West-Duitsland. Het zijn vooral konserven en diep bevroren vis die naar de Verenigde Staten gaan. Naar Groot-Brittannië, via de havens Hull en Grimsby gaan vooral diepgevroren visfilets en naar Zweden hoofdzakelijk geprepareerde eindprodukten. West-Duitsland neemt hoofdzakelijk vis op zijn geheel diepbevroren af. Er wordt natuurlijk heel wat vismeel uitgevoerd want in Noorwegen kent men een uitgebreide industriële visserij voor vismeeldoeleinden.

Noorwegen zal zich in ieder geval verplicht zien een geleide visserijpolitiek te volgen, hetgeen nu wel mogelijk is sinds het invoeren van de 200 mijlszone. Het avontuur met de haring heeft de Noorse regering inderdaad geleerd dat roofbouw op een speciale vissoort tot volledige uitputting kan leiden. Men had nochtans de haringstock als onuitputtelijk beschouwd. Men zal nu trachten een evenwicht te bekomen door te veel gevangen vis een bescherming te geven en de vangst op verwaarloosde soorten aan te moedigen, mede met voor sommige niet gewenste soorten een betere aanwending te zoeken, vooral voor menselijk verbruik. Inderdaad gaat nog te veel vis de weg van de vismeelfabrieken op, niettegenstaande de hoge voedingswaarde. Hiervoor zal men echter ook de eetgewoonten van de verbruiker dienen te veranderen of aan te passen. Het is nochtans niet de eerste maal dat vissoorten die aan het menselijk verbruik voorbijgingen, zich later als een zeer gewilde soort zijn gaan ontwikkelen. Zo bv. wordt de capelin in massas door de Noren gevist voor industriële doeleinden, terwijl in Japan het vrouwelijk capelinsoort een uitgesproken fijne visschotel vormt.

Wat de gezamelijke wereldvisvangst betreft, kreeg men in 1976 een totaal van meer dan 73,5 miljoen toen tegenover bijna 70 miljoen ton in 1976. Eerste op de ranglijst is Japan met 10,6 miljoen ton gevolgd door Rusland met 10,1 miljoen ton. Tegenover deze visgrootmachten is de aanvoer van Noorwegen met haar 3,183 miljoen ton in 1976 zeker belangrijk te noemen. Het is een land met een heel kleine bevolking en een heel wat kleiner industrieel potentieel vergeleken met Japan en Rusland. Ter vergelijking geven we nog aan, dat IJsland in 1976 bijna 1 miljoen ton aanvoerde en Groot-Brittannië 1,04 miljoen.

Amerika

NIEUWE PERSPEKTIEVEN VOOR DE TONIJNVLOOT IN DE U.S.A.

De tonijnvangst in de Verenigde Staten waarvan de vloot gebaseerd is in Zuid-Californië en in Porto-Rico kent een zekere opleving. Dit heeft zich vooral doorgezet begin 1978 en verscheidene schepen kwamen in februari met een volle lading in de thuishaven binnen. Hiermede gepaard aan bijzonder goede prijzen geboden door de inleggerijen. Dit is waarschijnlijk de hoofdreden van de orders voor nieuwbouw van tonijnvissersschepen. Aldus heeft een bepaalde werf in San Diego in 6 maanden tijd orders voor 17 tonijnschepen geboekt ! Veertien van deze vaartuigen zijn van de klasse van 1200 brt en 3 van 1700 Brt ! De bouwkosten voor deze laatste bedragen zowat 230 miljoen B. fr. ! Nochtans is de toekomst voor de tonijnvissers nog altijd niet opgeklaard door de houding van Mexico die haar standpunt wenst door te drijven met betrekking tot de vangstregeling. De nieuwbouw voor de tonijnschepen is echter ook deels noodzakelijk door de veroudering van verscheidene type's en ook omdat er nog al wat vraag is uit het buitenland voor tweedehands tonijnvissersvaartuigen.

Het financieren van de bouw van de tonijnschepen gebeurt met financiële hulp van de inleggerijen die de produktie wensen op te voeren en hiervoor dan natuurlijk over meer aanvoer dienen te beschikken. De tonijnschepen zijn vaartuigen van rond de 70 meter. De 1200 tonners heben 66,5 m. en de 1700 tonners 76,80 m. De eerste kosten 170 miljoen en de tweede 230 miljoen B. fr. De tonijnvisserij wordt gereglementeerd door de Inter-Amerikaanse Tropische Tonijnkommissie, waartoe de Verenigde Staten, Canada, Japan, Frankrijk, Mexico, Costa-Rica, Panama en Nicaragua behoren. Nu wenst Mexico echter de reglementen van deze kommissie wat de vangstregeling betreft, te herzien in het voordeel van Mexico zelf en van Costa-Rica, Panama en Nicaguara. Indien dit land deze herziening niet bereikt zal het tegen het eind van 1978 zijn ontslag geven uit deze kommissie, waarschijnlijk gevolgd door de andere voornoemde kleine landen. In dit geval zouden deze landen dan eigen maatregelen kunnen nemen die natuurlijk zouden uitmonden op bescherming van de tonijn ten nadele van de vier groten. De Noord-Amerikaanse horizon is dus nog niet volledig opgeklaard voor de tonijnvisserij.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

De laatste week van de vastenperiode 1978 is voor de visserij een erg goeie geweest. Al zal dat vasten er heel wat minder toe bijgedragen hebben dan het stormweer en het uitblijven van invoer uit Denemarken. Ook de uitvoer naar Frankrijk draait weer op volle toeren zodanig dat de kleine gulsortering die voorgaande maandag amper 20 F kreeg nu opliep tot 40 F en meer. De kabeljauwprijs is opgelopen van 35 naar 72 F en rode zeebaars noteerde maandag tot 60 F het kg. Repen van rode zeebaars zullen dus heel duur zijn deze week aangezien nog geen 20 kg repen uit een ben gehaald worden.

Schelvis en wijting zijn dit keer de aangewezen vissoorten. Schelvis die aangevoerd werd door de beide IJslanders en de twee schepen die van de Monkey Bank kwamen. Grote schelvis waarvoor tussen 45 en 52 F betaald werd, midden sortering die tussen 36 en 42 F haalde en totten die rond de 28 F noteerden. Zeer duur was ook tarbot tijdens de afgelopen week, er werd tot 327 F het kg betaald voor tarbot van iets meer dan 5 kg stuk.

Tongen zijn nog een stuk gestegen in prijs waarbij de middensorteringen tussen 220 en 240 F noteerden. De lappen stegen van 145 F naar 161 F en voorkleine sortering liep op tot 220 F. De kleine tong kreeg aanvankelijk rond de 155 F maar eindigde dinsdag aan 181 F.

De roggen zijn eveneens bijzonder duur geweest, keilrog tot bij de 90 F, grote rog tot 76 F en de andere sorteringen tussen 40 en 65 F. Rode knorhaan, haai, hondshaai en grote steenschol waren andere dure soorten. Voor schol en iek werd tussen 25 en 45 F het kg betaald.

De Westschepen hebben na redelijk korte reizen flinke resultaten bereikt. De meest opvallende uitslag was wel voor de N.41 die dinsdag ongeveer 400 manden in de afslag zette en hiervoor 789.000 F besomde. De 180 bennen van de O.309 (na drie dagen) brachten 372.300 F op. Ook dat is een «reisje».

Alleen voor de garnaalvissers blijft het slecht. In een hele week amper 10 kg waarvoor wel 348 F het kg betaald werd maar die toch de moeite niet waard zijn. De kustschepen bereikten overigens zaterdag aardige resultaten, toen nogal ruime gulvangsten aangevoerd werden. Verder in de week werd het noppes wegens het slechte weer.

OOSTENDE
DOVER/FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 26 maart tot 1 april.

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.[illegible] 19.15
Op 27, 28, 29, 30, 31 maart en 1 april 1978 bijkomende afvaarten te 10.15 13.15 [illegible].15
Op 27, 28, 29, 30 en 31 maart 78 bijkomende afvaart te 22.15
Op 1 april 1978 bijkomende afvaart te 1.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:
Dagelijks te 1.30 6.30
Op 28, 29, 30, 31 maart en 1 april 1978 bijkomende afvaart te 5.00

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
Op 28, 29, 30, 31 maart en 1 april 1978 bijkomende afvaart te 3.20
Op 27, 28, 29, 30, 31 maart en 1 april 1978 bijkomende afvaarten te 15.20 18.20 21.20
Op 1 april 1978 bijkomende [illegible] vaart te 6.20
Afvaarten uit Folkestone
Dagelijks te 1.05 8.00
Op 27, 28, 29, 30 en 31 maart 1978 bijkomende afvaart te [illegible]3.30

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)

OOSTENDE

VRIJDAG 17 MAART 1978

WEST				
O.279	8	275	——	396.930
N.40	8	195	——	273.080
N.579	7	125	——	210.296
O.26	8	255	——	337.890
MONKEY BANK				
Z.38	12	115	——	154.240

MAANDAG 20 MAART 1978

IJSLAND				
O.216	18	485	——	1.204.630
O.236	18	575	——	1.145.200
MONKEY BANK				
Z.62	14	260	——	451.630
O.232	14	315	——	560.801
KANAAL				
O.135	17	275	230	599.927
N.705	16	50	3767	737.174
O.180	17	70	2850	623.801
O.229	16	260	240	523.802
O.274	16	60	3718	736.123
WEST				
N.708	13	370	——	595.486
O.285	11	310	——	515.520
N.172	5	155	——	322.778
O.35	12	160	——	332.194
NOO. ZEE				
Z.209-509	14	275	——	606.100

DINSDAG 21 MAART 1978

WEST				
N.41	1	390	——	789.512
O.309	4	180	——	372.300
O.243	6	165	——	264.760
O.206	5	110	——	206.830
KANAAL				
Z.200	14	090	3220	765.377

WOENSDAG 22 MAART 1978

WEST				
O.123	5	135	——	209.420
N.709	5	125	——	246.320
Z.592	8	90	1157	410.352

TE KOOP :
Vissersvaartuig O.148 « SNIPE »
Bouwjaar 1957
Tonnemaat netto 25.34
bruto 57.62
Motor ABC 150 pk 1958
Zich wenden :
BOGAERT JAAK
Lijndraaierstraat 27,
8400 Oostende
Tel. (059) 50.35.81
(8153V)

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 16 MAART 1978

KUST				
Z.189	400	35	5	275.630
WEST				
Z.519	600	50	8	290.750
Z.483	2000	220	16	1.120.950
NOORD				
Z.27	2000	260	9	1.023.730
				2.711.060

VRIJDAG 17 MAART 1978

KUST				
Z.568	200	35	3	130.020
WEST				
Z.405	1200	130	13	908.253
KREEFTENPUT				
Z.569	700	130	10	512.390
				1.550.663

MAANDAG 20 MAART 1978

KANAAL				
Z.542	2000	100	15	515.000
Z.324	3000	200	17	1.184.815
Z.418	3000	130	16	1.004.920
WEST				
Z.55	350	30	9	351.520
Z.505	700	40	9	331.700
Z.492	1300	120	13	812.520
KUUT				
Z.512	100	30	——	144.540
Z.578	50	25	——	66.290
Z.570	50	20	——	53.830
GUL				
Z.501				35.190
Z.471-472				158.650
Z.468-601				190.260
Z.548-400				145.430
Z.554-538				168.820
Z.447-184				140.230
Z.553				70.770
Z.437-558				216.230
Z.551				23.210
				5.613.925

DINSDAG 21 MAART 1978

WEST				
Z.474	300	25	7	203.910
Z.518	700	90	——	485.810
Z.599	——	140	11	490.270
Z.497	600	65	12	545.860
KREEFTENPUT				
Z.559	700	150	11	740.770
KANAAL				
Z.574	3000	140	16	976.100
Z.424	2500	130	16	1.060.250
GUL				
Z.88-494				47.110
Z.500				60.360
				4.574.440

WOENSDAG 22 MAART 1978

KUST				
Z.16	80	10	1	38.090
Z.537	500	100	9	439.070
KANAAL				
Z.19	4000	200	16	1.330.430
Z.42	3000	150	18	1.115.068
Z.186	3500	250	18	1.626.710
KREEFTENPUT				
Z.307	500	105	13	620.950

VORDAP
SCHEEPSSCHROEVEN
VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
☎ **031-752051 - 742051**
(5723V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	20-3-1978
Schelvis grote	43.— 50.—
Schelvis midden	34.— 41.—
Schelvis klein	33.— 35.—
Kabeljauw	34.— 50.—
Gul	40.— 47.—
Wijting	38.— 42.—
Schaat	68.20- 73.—
Zeebaars	55.60- 60.—
Leng	45.60- 72.60
Schartong	30.— 34.—
Heilbot	—.—
Koolvis	29.60- 37.60
Hondstong	49.60- 56.40
Zeewolf	
Staart	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	20-3-1978	21-3-1978	22-3-1978
Lappen	147 -157	159 -162	163 —,—
Grote	187 -199	179 -185	189 -191
3/4	225 -235	224 -232	233 -238
Blok	221 -240	237 -257	239 -250
Voor-kleine	204 -225	217 -228	230 -239
Kleine	161 -178	183 -192	195 -207
Slips			

Zeebrugge

Grote	161 -164	162 -165	165 -171
Blok	201 -212	230 -233	197 -220
Fruit	219 -232	230 -245	207 -238
Schone kleine	221 -232	238 -251	222 -244
Kleine	192 -201	215 -220	218 -237
Tout petit	179 -191	200 -208	208 -225
Slips	148 -170	178 -185	174 -188

Nieuwpoort

Tong I			
Tong II	152 —,—		162 —,—
Tong III	187 —,—		187 —,—
Tong IV	225 —,—		245 —,—
Tong V	227 —,—		245 —,—
Kleine	190 —,—		220 —,—
	170 —,—		194 —,—

PLADIJS

Oostende

	20-3-1978	21-3-1978	22-3-1978
Grote	31,40-33,60	30,—37,40	27,——,—
Grote iek	29,60-32,—	33,——,—	
Kleine iek	30,—37,—	32,60—,—	37,——,—
Derde slag	25,—28,60	24,40—,—	33,60—,—
Platjes	16,—30,—	16,—21,60	20,——,—

Zeebrugge

I	28,—30,—	28,—30,—	28,—30,—
II	38,—40,—	30,—33,—	34,—38,—
III	31,—42,—	26,—30,—	35,—39,—
IV	19,—28,—	20,—22,—	20,—23,—
V			

Nieuwpoort

Moeien			
Grote pladijs	19,——,—		35,——,—
Platjes	24,——,—		30,——,—
Drielingen	19,——,—		18,——,—

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
17-3	5		922.302			
20-3	15		1.485.181			
21-3	5		9.131.916			
22-3	3		2.463.059			
	28		14.002.458			
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
17- 3	2	8.273	191.958			
20- 3	2	15.073	1.065.551			
22- 3	6	20.612	1.092.088			
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
18- 3	2	37	12.553	331,—	349,—	

NIEUWPOORT

VRIJDAG 17 MAART 1978
N.720 3.700
N.597 188.258 + RC 6.105

De vrijdag kregen we van de N.720 een klein «slecht weer» smaakje van enkele bennen en de vangst van de N.597 die zijn eerste reis doorhad als Nieuwpoorts vaartuig.

Het betrof een vangst van 150 bentjes, waarvan er 100 bennen wijting waren, de rest gullen en enkele bennen zandschullen enz. Kabeljauw kreeg 2700 F. Gullen van 2600 à 1750 F. De voorkleine 1600 F en de minis 870 F. Grote wijting 1320, kleine wijting 800 F de benne. Andere soorten: zandschullen, platvis, enz., werden goed verkocht. Het eindcijfer gaf dan ook voldoening, voor de nieuwe : der en moed voor de jonge schipper.

ZATERDAG 18 MAART 1978

Twee garnaalschepen hadden 17 kg en 20 kg garnaal kunnen vangen en dit na 12 en 14 uren vissen. Deze werden «gemijnd» aan 331 en 349 F de kg. Per stuk grnaaltje komt dit aan ongeveer 0,60 F per beestje. Smakelijk !

MAANDAG 20 MAART 1978

N.700 45.243
Z.16 1.010.708

De Nieuwpoortse schepen, pas uitgevaren Vrijdag laatst, gevolge het slechte weder, waren natuurlijk afwezig op de maandagmarkt. Dit werd gedeeltelijk goed gemaakt door de Z.16, die een vangst van ongeveer 2 000 kg tongen, 80 bennen platvis, 10 bennen varia en 100 bennen St Jacobsschelpen op de markt kwam zetten. De tarbot, grieten, staarten, vlassers, werden heel goed verkocht. Tarbot kwam aan 325 F voor de grootste, tot 200 F de kg voor de middenslag. Grieten van 132 à 80 F volgens grootte. Staarten van 140 à 100 F de kg. De tongen: de grootste 147 4 158 F, de 2de 187, de 3e 225, de 4e 226, de 5e 190 en de kleinste soort van 165 - 171 en 177 F de kg. Platvis 940 F, de drielingen 1200, visjes 920 F. Zeehonden 1700, en een paar bennen speerhaaien kregen 1970 F. Heel de partij St Jacobsschelpen werden gekocht aan 1370 F de benne of 1000 stuks. Knorhaans kregen 750 F de benne. Dus deze prijzen kunnen door de beugel en het eindcijfer was dan ook 1.065.551 F en dit voor 15.073 kg.

WOENSDAG 22 MAART 1978

N.720 100.040
Z.14 [illegible]5.288
N.15 318.476
N.45 153.060
N.590 60.544
N.346 64.680

Zes vangsten waarbij twee bokkers met samen ongeveer 2000 kg tongen en rare vis. De rare vis werd peperduur verkocht. Zo kreeg tarbot voor 2 stuks, samen 8 kg, eventjes 405 F de kg. Grieten waren ook dure beestjes. De tongen van 160 à 252 F de kg. Zelfs de kleinste soort kreeg dan ook 190 F de kg. Kabeljauw werd gekocht aan 4500 F de benne. De gullen van 3000 à 2150 F de benne. Voorkleine 1880 F. Grote wijting 1600 F, kleine kregen nog 1050 F in het begin van de markt, maar zakten naar 820 fr. Roggsoorten : moers 3870, tileten 3300, grote scherpstaarten 3520, kleine 2800 F de benne. Platvis grot: 1750, drielingen 1400 à 1800 F, visjes 900 F de benne. Zeehonden 1700 F, speerhaaien 2500 F. I grote rode soldaten werden gekocht aan 80 F de kg. De middenslg 70 F.

Dus werkelijk prijzen die naar de paasklok bengelen.

Het eindcijfer gaf 1.092.088 F.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 24 MAART 1978

KANAAL : O.118 (240 m., t.t.z. 20 meiden, 20 kab.-gul, 30 wijting, 15 platvis, 80 rog, 20 haaien, 20 zeehond, 10 steenschol, 25 varia).
O.82 (100 m. + 1.500 kg. tong).

DINSDAG 28 MAART 1978

IJSLAND : O.202 (950 m., t.t.z. 150 kab.-gul, 120 kools, 330 schelvis en totten, 250 bonen, 100 varia).
O.334 (800 m., t.t.z. 70 kab.-gul, 50 kools, 10 leng, 200 schelvis, 220 totten, 250 bonen).
O.129 (vermoedelijk).
KANAAL : O.83 (100 vis + 1.500 tong), O.198, O.114, O.303, O.275, O.369, O.128, O.181.
MONKEY BANK : O.37, O.306.
WEST : N.752, O.66.

WOENSDAG 29 MAART 1978

MONKEY BANK : N.750.
WEST : N.40, N.579.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge		Nieuwpoort	
	20-3-1978	20-3-1978	21-3-1978	21-3-1978	22-3-1978	22-3-1978	20-3-1978	22-3-1978	
Tarbot : groot (123)	285 -327	334 -400	294 —,—	339 -421		410 -444	350 —,—	405 —,—	
middel (123)	160 -215	165 -182	231 —,—	258 -302		277 -309	200 —,—	200 —,—	
klein (123)	110 -135	120 -145	183 —,—	168 -206		130 -166	130 —,—	150 —,—	
Griet : groot (123)	121 -129	129 -132	185 —,—	125 -133	145 -147	133 -147	120 -150	130 -145	
middel (123)	100 -113	104 -108	99,——,—	112 -120	112 —,—	116 -125			
klein (123)	75,——,—	90,—94,—		98,—104	87,—92,—	93,—110			
Schelvis : groot	47,—54,—								
middel	35,—40,60								
klein	24,—30,40								
Heek : groot	83,—95,—	73,——,—		62,——,—					
middel	45,—61,—								
klein	28,—31,—								
Lom									
Leng	42,—47,—	29,——,—							
Rog (I)	44,20-71,40		47,—73,40		42,—74,20			77,——,—	
Keilrog (123)	65,—85,—	84,——,—							
Rog (23)		65,—69,—		69,——,—		64,—67,—			
Tilten (23)		50,—56,—		60,—63,—		52,—55,—		66,——,—	
Scherpstaart (23)		72,—74,—		68,—71,—		64,—70,—		70,——,—	
Halve mans (23)		46,—54,—		52,—59,—		46,—49,—		56,——,—	
Teelt (2)		52,—58,—		53,—55,—		48,—50,—			
Katrog (2)		12,—20,—		31,—38,—		22,—24,—			
Kabeljauw	44,—62,80	79,—81,—	60,—71,40	76,—80,—		60,—66,—	48,——,—	90,——,—	
Gul (groot)	24,—60,—	78,—81,—	26,—60,—	78,—81,—	24,20-55,—	62,—64,—	36,—22,—	45,—60,—	
Gul (middel)		51,—52,—		50,—52,—		48,—53,—			
Gul (klein)		49,—50,—		46,—50,—		38,—44,—			
Hozemondhamme	96,—157		79,—102						
Wijting : groot	13,80-36,—	40,—47,—	13,80-40,—	36,—40,—	14,60-41,—	24,——,—	30,——,—	32,——,—	
klein		20,—24,—		23,—25,—		14,——,—	20,——,—	16,—21,—	
Schar	14,—27,—	15,——,—	18,—27,60	18,—24,—		15,——,—	30,——,—	20,—43,—	
Steenschol	16,—100	93,—97,—	10,20-93,40			84,—86,—			
Zeehaai	38,—42,—		38,—41,—	44,——,—			40,——,—	50,——,—	
Hondshaai	13,—24,—		18,——,—						
Doornhaai									
Pieterman									
Makreel									
Horsmakreel									
Zeekreeft									
Schaat									
Zeebaars (klipvis)									
Kongeraal	18,—35,—	18,——,—	15,——,—	20,——,—					
Schartong			28,——,—						
Volle haring									
IJle haring									
Haringshaai									
Steenholk	16,—19,20		21,——,—						
Heilbot	297 —,—								
Koolvis									
Steur									
Zeewolf	45,—56,—								
Pollak	45,—60,—		53,——,—						
Zonnevis									
Koningsvis	102 -112								
Vlaswijting		48,—50,—		46,—50,—		40,—46,—			
Zeeduivel		78,—151		88,—156		92,—175			
Schotse schol		48,——,—							
Zeehond		28,——,—		30,——,—		26,——,—	35,——,—	35,——,—	
Bot							6,——,—		
Rode Poon (robaard)	38,——,—	22,——,—		24,——,—		20,—28,—	45,——,—	38,——,—	
Grauwe Poon (knorh.)	28,—30,—		30,60—,—		35,——,—		16,——,—	30,——,—	
Rode Knorhaan	30,—75,—								
Posten									
Langoesten (midden)									
(klein)									

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 14 maart werd aangevoerd : 270 kg tong; 3 kisten tarbot en griet; 235 kisten kabeljauw; 2006 kisten koolvis; 154 schelvis; 483 kisten wijting; 168 kisten schol; 5 kisten schar en 77 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : grote tong 11,95; grootmiddel tong 14,12; kleinmiddel tong 12.46; tong één 9,58; tong twee 8,60-8,35; tarbot 19.70.

Per 40 kg : poontjes 80-78; haai 68-57; schartong 82; kleine kuit 160; leng 94-86; hake 144; hammen met kop 160; tarbot 558-312; griet 202; kabeljauw één 114-110; kabeljauw twee 162-102; kabeljauw drie 132-110; kabeljauw vier 140-110; kabeljauw vijf 124-72; koolvis één 57-47; koolvis twee 64-54; koolvis drie 70-61; koolvis vier 65-54; schelvis één 126-90; schelvis twee 122-96; schelvis drie 84-82; schelvis vier 84-70; schol één 61-57; schol twee 61-60; schol drie 66-60; schol vier 106-57; wijting drie 71-34; schar 118-92; tongschar 190.

De besommingen waren : KW 4 1400; KW 43 83.100; KW 123 80.300 KW 117 15.300; KW 187 2.750; UK 23 1.740; IJM 27 2.900; IJM 207 3.700; IJM 209 3.500; een Deens vaartuig de RI 139 8.450.

Aan de woensdagmarkt van 15 maart werd aangevoerd : 200 kg tong; 3 kisten tarbot en griet; 70 kisten kabeljauw; 29 kisten kabeljauw; 29 kisten wijting; 29 kisten schol; 7 kisten schar en 12 kisten diversen.

Prijzen in guldens : tarbot 20,70; grote tong 12,79; grootmiddel tong 15.43; kleinmiddel tong 13,66; tong twee 10,22; tong één 11.01.

Per 40 kg : tarbot 361-331; griet 272-215; kabeljauw één 144-114; kabeljauw wee en drie 142-122; kabeljauw vier 140; kabeljauw vijf 114-88; schol één 71; schol twee twee 78; schol drie 88; schol vier 82; wijting drie 76-70; schar 100-88; schol vier 82; wijting drie 76-70; schar 100-88; bot 24; kuit 152.

De besommingen waren : KW 137 7.420; één Deens vaartuig de RI 317 met 3.170 besomming.

Aan de donderdagmarkt van 16 maart werd aangevoerd : 830 kg tong; 23 kisten tarbot en griet; 798 kisten kabeljauw; 55 kisten wijting 181 kisten schol; 16 kisten schar en 15 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 22,39; grote tong 13,66-13.36 grootmiddel tong 16,78-16,11; klein middel tong 14,59-13.70; tong één 13.43-11.87; tong twee 11.13-9.46.

Per 40 kg : schar 94-86; wijting drie 96-64; schol één 66-60; schol twee 74-70; schol drie 144-104; schol vier 80-66; tarbot 665-335; griet 327-189; kabeljauw één 122-88; kabeljauw twee 162-114; kabeljauw drie 144-104; kabeljauw vier 126-112; kabeljauw vijf 112-74.

De besommingen waren : KW 63 3.900; KW 88 23.000; KW 124 2.000; KW 173 3.90; IJM 211 1.800; IJM 20 11.600; iKW 125 3.000.

Aan de vrijdagmarkt van 17 maatr werd aangevoerd : 1.110 kg tong; 27 kisten tarbot en griet; 627 kisten kabeljauw; 1034 kisten koolvis; 180 kisten schelvis; 157 kisten wijting; 125 kisten schol; 13 kisten schar en 57 kisten diversen.

Prijzen in guldens per kg : tarbot 24.91-24.35; grote tong 14.09-13.50; grootmiddel tong 17.36-17.22; kleinmiddel tong 15.19-15.10; tong één 16,64-14,24; tong twee 11,81-11,51.

Per 40 kg : hammen met kop 206-160; leng 97-86; lommen 100; witte koolvis t:ee 113; witte koolvis drie 112; witte koolvis vier 92; bot 25; schartong 80-72; poontjes 84-70; tarbot 630-376; griet 282-284; kabeljauw één 174-97; kabeljauw twee 206-120; kabeljauw drie 148-128; kabeljauw vier 130-120; kabeljauw vijf 130-74; koolvis één 67-65; koolvis twee 77-71; koolvis drie 82-70; koolvis vier 69-64; schelvis één 130; schelvis twee 90-84; schelvis drie 90-80; schelvis vier 69; schol één 71; schol twee 88-82; schol drie 96-82; schol vier 112-98; wijting drie 110-80; schar 122-92; tongschar 261-212.

De besommingen waren : KW 141 99.400; KW 149 5.200; KW 168 3.800; WR 68 25.100; IJM 14 720. Verder waren er drie schepen uit Texel welke 70.000 besomden.

Aan de maandagmarkt van 20 maart werd aangevoerd : 16.966 kg tong; 1920 kisten kabeljauw; 835 kisten koolvis; 49 kisten schelvis; 533 kisten wijting; 1625 kisten schol; 282 kisten diversen.

Prijzen in guldens per kg : tarbot 27,85-25,13; grote tong 13,49-12,79; grootmiddel tong 16,62-15,61; kleinmiddel tong 15.41-14.70; tong één 15.22-14.00; tong twee 14.46-12.55;

Per 40 kg : krab 76-55; steenbolk 80-61; kuit 124-71; poontjes 72-71; haai 84-72; schartong 72; roggen 240-104; leng 142-105; lommen 126; vleet 124; grote hammen met kop 184-182; kleine hammen met kop 140; tarbot 754-384; griet 384-264; kabeljauw één 182-68; kabeljauw twee 190-55; kabeljauw drie 160-118; kabeljauw vier 134-120; kabeljauw vijf 128-72; koolvis één 76-67; koolvis twee 82-74; koolvis drie 80-72; koolvis vier 67-61; schelvis één en twee 150; schelvis drie 152-130; schelvis vier 100-96; schol één 84-73; schol twee 92-81; schol drie 85-76; schol vier 82-72; wijting drie 100-72; schar 98-72.

De besommingen waren : KW 185 f6000; KW 137 f6670; KW 4 f7300; KW 11 f32.800; KW 22 f40.500; KW 24 f42.300; KW 25 f 24.600; KW 29 f13.300; KW 45 f 11.800; KW 51 f10.900; KW 55 f 34.700; KW 113 f8500; KW 117 f 16.700; KW 145 f21.100; KW 149 f 5.900; KW 152 f11.800; KW 167 f4600; KW 173 f7.700; KW 175 f 53,200; KW 189 f30.700; KW 206 f 5800; KW 214 f10.000; KW 221 f 6200; KW 226 f10.100; WR 32 f 22.700; WR 57 f17.700; SCH 256 f23.700; IJM 27 f1200; IJM 44 f 37.100; IJM 57 f88.900; IJM 115 f 48.100; IJM 154 f11.200; IJM 207 f9000; IJM 209 f8.100. Verder 2 Deense vaartuigen : RI 344 f57.700 en RI 489 f56.800.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 13 tot en met 17 maart

Door 52 kotters werden de volgende heveelheden vis aangevoerd :

20.854	kg	TONG	fr	278.769,58	16,69—8,10
5.543	kg	TARBOT		64.112,68	29,59—6,59
74.970	kg	SCHOL		140.683,38	2,38—1,27
32.155	kg	KABELJAUW		78.424,00	5,38—1,35
2.978	kg	GRIET		18.638,04	7,97—5,24
6.630	kg	SCHAR		7.944,28	1,85—0,78
13.665	kg	WIJTING		18.360,91	2,05—0,94
915	kg	STEENBOLK		1.297,25	1,50—1,15
510	kg	TONGSCHAR		2.507,34	5,80—3,71
305	kg	ROG		582,50	2,73—1,65
20	kg	PALING		196,00	9,80—
10	kg	FLINT		5,50	0,55—
2.070	kg	DIVERSEN		880,40	
160.625	kg		fr.	612.401,86	

De Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak 1978 verschenen

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

Het is uitgegroeid to 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. Baelskaai 30, Oostende.

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

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

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

B. NEDERLAND
- IJmuiden stores, Trawlerkade 44, IJmuiden;
- Handelsondernemingen MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen;
- Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam;
- Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek Observator, Steenhouwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.

Geen enkel eksemplaar wordt toegezonden zonder vooratgaande betaling.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

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

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

Momenteel zijn prachtige geplastifieerde visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. × 100 cm.) in kleurendruk bij

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

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

Het gamma omvat volgende mappen :

A. VISSERIJMAPPEN à 400 F. (B.T.W. inbegrepen)

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

B. VISSERIJMAPPEN à 350 F. (B.T.W. inbegrepen)

KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE NOORD ATLANTISCHE OCEAAN
ZEEDELICATESSEN

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

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

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

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

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK
Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE
— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 192.29

■

Gedekte risiko'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.

■