

85
28
3
00

het visserij blad



VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPING DER VISNIJVERHEDEN



OSTEND STORES & ROPEWORKS



Gedeponeerd merk :

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE

Burelen en Administratie :

Tel. (059) 70 15 42

Tel. (059) 32.11.81 (5 lijnen)

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31

(059) 70.14.41

Telex : 810.28
Telegramadres : PEFLOS - Oostende

(059) 70.70.33

**HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN
MECHANISCHE FABRICAGE VAN AFSCHERM- EN VEILIGHEIDSNETTEN
NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN**

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :

Manila, sisal, nylon, polyethylene
en polypropylene trawltwine
Touwwerk
Alle soorten netten
Staaldraad
Alle vissersgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :

Sisal bindgaren
Pick-up garens

SPORT :

Allerlei netten

VOOR DE NIJVERHEID :

Inpakgarens in sisal
en polypropylene

TAPIJTEN

(7898V)



- Oliedruk omkeerkoppelingen zonder en met vertraging
- Onder alle omstandigheden betrouwbare kwaliteitsprodukten gebaseerd op een meer dan 60-jarige ervaring.

Agente voor de Belgische Visserij :

B. V. BREVO

S. V. S C A P

Amsterdam. N.

Telefoon 36.87.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

Werkhuizen :

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 32.39.79

Burelen :

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 32.29.51 - 32.09.31

(8099V)

het visserijblad

Vrijdag 1 december 1978

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 132 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

De E.E.G.- moeilijkheden

WEER GEEN RESULTAAT TE BRUSSEL

In een vorige uitgave wezen we er reeds op, dat wij geen reden zagen om met een bijzonder optimisme de nieuwe bijeenkomst van 24 en 25 november te Brussel tegemoet te zien. We hebben toen verwittigd tegen het plots optimisme in bepaalde Nederlandse en Westduitse middens, dat een gevolg was van een zogezegd hoopgevend persoonlijk onderhoud tussen de Britse minister Callaghan en zijn Duitse kollega Schmidt, bijeenkomst waaraan de ministers Silkin en Ertl deelnamen. De Britten zouden zogezegd een bepaalde tegemoetkoming gemanifesteerd hebben. We besloten toen met het typisch Engels spreekwoord „Wait and see”.

De besprekingen die te Brussel plaats grepen, schijnen ons nu in het gelijk te stellen. Het is inderdaad zo, dat met de Engelse „John” geen zeeroute te bevaren valt. Men mag terug zeggen, dat de onderhandelingen te Brussel vastgelopen zijn op de onwil van de „John”. Men heeft daar tevergeefs getracht een oplossing te vinden voor de historische rechten van de vissers uit de E.E.G. voor de visserij in de kustzone van 6 tot 12 mijl, wat maar eerlijk is. De Britse minister wenst hieraan een einde te zien komen tegen 1982 en vanaf nu deze rechten te zien inkrimpen. Indien de overige „Acht” hieraan toegeven, dan wordt het verdrag van Rome verkracht waar aan de E.E.G.-landen gelijke rechten toegekend worden en jaren voor gewerkt hebben. Wat nu de rechten van de visserij der partnerlanden in de zone van 12 tot 50 mijl buiten de kust betreft, wenst Silkin niet meer toe te staan dan in 1977 aan deze partners toekwam. Met andere woorden, zou dus al de aangroei van de beschermde vissoorten aan Groot-Britannië toekomen. De resultaten van de thans genomen beschermingsmaatregelen onder andere door de invoering van bepaalde kwota, die zo afgestemd zijn om de stocks toe te laten terug aan te groeien, zouden dus volledig ten goede komen aan Groot-Britannië alleen. Indien de herstelde stocks toelaten dat er een groter contingent mag weggevoerd worden, zou dit dus naar de Britten gaan, vermits de vissers uit de partnerlanden, nooit meer dan het contingent dat hen toegewezen werd, in 1977 zouden mogen vangen. Voor de overige partnerlanden is er in dit geval duidelijk geen reden meer waarom men zich dan nog aan beschermingsmaatregelen en kwota dient te houden, waarom men de eigen vloot moet gaan uitdunnen en beperkingen opleggen, vermits al het nut hieruit naar de Britten zou gaan. We menen dat deze visie van Silkin onhoudbaar is en te doorzichtig om langs dit „ommetje” toch tot een eksklusieve 50 mijlszone te komen, ten minste voor al de vis die, dank zij de beschermingsmaatregelen, er zou bijkomen.

De Britse houding werd dan ook niet door de partnerlanden genomen en het ging zelfs zover, dat Silkin's Duitse kollega, de heer Ertl aan de Brit vroeg of hij eigenlijk wel op een Europese samenwerking en gemeenschap gesteld is en of hij van zijn onderhandelaarspositie geen misbruik maakt om de E.E.G. te schaden of minstens, via de Britse visserijgemeenschap, naar een breuk met de overige „Acht” te streven en uiteindelijk naar een uittreden van Groot-Britannië uit de E.E.G.. Wat de ingesteldheid van Silkin is, weten wij sinds lang. Mocht het inderdaad in de hand liggen van de Britse minister voor Landbouw en Voeding, waartoe de visserij behoort, dan zou het uittreden van Engeland uit de E.E.G. sinds lang een feit zijn geweest. Voor ons blijft het onbegrijpelijk, dat de Labour-regering, op een dergelijke sleutelplaats een figuur heeft neergezet, die zo regelmatig aanvallen op de E.E.G. richt en gekend is als een verwoede tegenstander van de Europese Gemeenschap. Het is tijd dat onze overburen zich hierover bezinnen. In elk geval zijn de vooruitzichten voor de, op 4 en 5 december te houden topkonferentie te Brussel, zeker niet bijzonder hoopgevend.

Enkele weken terug was het bijna zeker dat men, na de besprekingen van einde november, op de topkonferentie van 4 en 5 december tot een eindbeslissing zou komen. We menen dat men dit nu maar mag vergeten, zo Callaghan zijn minister van landbouw en voeding en visserij blijft volgen. Het tegenovergestelde zou ons zeer verbazen, alhoewel we de eersten zouden zijn om een gemeenschappelijke overeenkomst toe te juichen, dat niet gericht is op een diktaat vanwege de Britten.

ENKELE OVERWEGINGEN NA HET FAILLISSEMENT VAN EEN HOLLANDSE SCHEEPSWERF IN TERNEUZEN

125 WERKLOZEN EN... ZIJ DIE VOLGEN

Bij de Terneuzense Scheepsbouw Maatschappij (TSM) komen tengevolge van een faillissement 125 man op straat te staan. Voornaamste reden van sluiting van de TSM is volgens de bewindvoerders: gebrek aan werk. De vakbonden beamen dit maar stipten tijdens een bijeenkomst ook aan dat slecht beheer schuld had aan het TSM failliet.

Binnenkort is ook de faillietaanvraag te verwachten van het Terneuzense Constructiebedrijf IMC. Hierdoor komen nog eens 85 man op straat te staan. Het voortbestaan van IMC was nauw gekoppeld aan de overlevingskansen van TSM «die illusie kunnen we laten varen» aldus districtbestuurder W. Waumans tijdens een vergadering van het gezamenlijke IMC- en TSM-personeel.

Los van deze zaken dreigt ook een faillissement van het metaalbedrijf Mecap in Sluiskil (65 werknemers). Dit bedrijf is achterstallig bij loonbetalingen. Door verdwijning van deze drie bedrijven is de metaalnijverheid in de Zeeuws-Vlaamse kanaalzone weer in de kinderschoenen terechtgekomen.

Uit dit alles blijkt eens te meer hoe talrijke bedrijven tengevolge van de zeer zware sociale lasten welke er op drukken in een onmogelijke toestand worden gezet. Wanneer we hier enkele weken geleden een artikel weergaven uit Sociaal Verweer, waaruit blijkt dat ieder loontrekkende op 100 F welke hij trekt, 87 F aan algemene onkosten met zich brengt, dan moet men zich afvragen waar het heengaat, als de Staat niet leert begrijpen, dat het niet gaat geld van de gemeenschap in bedrijven te pompen, maar elkeen te leren matiger te leven en zowel de werklozenmisbruiken uit te roeien als steeds maar te trachten minder uren te werken voor hetzelfde loon van 40 uur.

Voor de vakbonden is dat geen probleem. Hun loon, beheerderspenningen, reis- en verblijfskosten komen van de gemeenschap bij hun rijkbetaalde wedde.

EN ONZE SCHEEPSBOUWWERVEN

Ook in België zijn wij er op de grote werven niet beter aan toe. Grote werven hebben grote sociale zorgen en werknemersproblemen.

Kleine werven kunnen het halen, waar de werkgever meewerkt en alles ten profijt uitrekt.

De regering geeft hier geen grote financiële steun en het is alleen de NMKN met kredieten en het doorzicht van onze ambtenaars, dat er wat hoop schijnt te komen voor de kleine werven. Een ondernemende scheepsbouwer zoals R. Degraeve te Zeebrugge, die zelf participatie neemt in vissersvaartuigen, knappe scheepsbouwerven als de Westvlaamse te Oostkamp, Seghers en SCAP te Oostende, zonder van Beliard te spreken, zijn op staan op het punt een zestal schepen te bouwen, zo de beloofde kredieten er komen.

De Belgische visserij heeft in twee jaar tijd meer dan 40 oude eenheden gesloopt of verkocht.

Onze bruto capaciteit is fel verminderd. 't Was dringend nodig dat hier initiatieven werden genomen van waar ze ook komen.

Het is ten andere zover dat zelfs een samenwerking Westvlaamse scheepsbouwerven, Beliard Murdoch te Oostende en SCAP, mogelijkheden hebben geschapen die voorheen gedwaarsboemd werden door adviezen uit eigenbelang gedictieerd, maar dank zij de overheid, nu realiseerbaar geworden zijn.

De Belgische visserij heeft jonge, knappe schippers en familiebedrijven. De visserij heeft geld en kan met de steun van de NMKN en de betrokken departementen vernieuwen, moderniseren om straks met geen vloot te staan welke tot de folklore behoort.

Bij het ter perse gaan vernemen we, dat voor al die werven samen zeven of acht vragen voor nieuwbouw zijn ingediend. Dat men niet twijfele en zoals in 1962 ook thans aan modernisering denke met jongeren en kapitaalkrachtige reders, die met hen samenwerken, te steunen.

Het vraagstuk van de bevolking, is een ander, dat gemakkelijk kan opgelost worden, zo ook van overheidswege gezonde maatregelen genomen worden.

Want om op de loods- en mailboten of bij de baggerschepen matroos te zijn, moet men geen jonge vissers aanwerven.

En dat is het probleem welke thans dient aangepakt in het belang van de ganse visserij, tot welke categorie van reders men ook behore.

P. Vandenberghé.

Ongevallen met vissersvaartuigen

Tijdens de visserij in span, kreeg de N.470 „Serge” een zwaar nylon-tros in de schroef. Pogingen om vrij te komen waren vruchteloos. Daar de schroef niet geblokkeerd was, werd op eigen kracht de haven van Nieuwpoort vervoegd.

De Z.484 „Fox” had pech aan de hoofddynamo, waardoor op de kleine dynamo overgeschakeld werd, zodat de visserij verder kon bedreven worden. Echter bij het winden op de korre geraakte de BB korre in de schroef. De schipper trok onmiddellijk zijn duikerspak aan, en kon de schroef vrij maken. De terugreis werd aangevangen en Zeebrugge werd veilig bereikt. Knappe schipper.

Bij het beoefenen van de visserij, sloeg de Z.599 „Zeevogel” met de

SB boel vast aan een onder water zittend voorwerp. Gepoogd werd vrij te komen maar tijdens deze poging is de SB achtergalg gescheurd. Na het loskomen kon de visserij verder bedreven worden.

Aan boord van de Z.536 „Zeevalk” werd brandgeur waargenomen, in het benedenschip. Vastgesteld werd dat er brand gewoed had in het logiest. Daar het schip goed was afgesloten, is de brand uit zich zelf gedoofd bij gebrek aan zuurstof. Het plafond in logiest werd beschadigd.

Door het stoten tegen de kaaimuur Montgommery dok, liep de O.260 „Atlantic” schade op aan het achterschip, waardoor een 3-tal stutten gebroken werden en de reling beschadigd.

Nieuwe vergunning voor het weghalen van zeezand

VISSERIJ VAN GEEN TEL

In het Staatsblad van 23 november verscheen de aanvraag van het ministerie van openbare werken voor een vergunning tot het wegzuigen van 1,3 miljoen M3 zand uit zee. Moest onze kust aan Luik grenzen en de vissers Walen zijn, dan had men reeds lang een bezetting gekregen van één of andere ministeriële dienst van openbare werken, ofwel gekonfronteerd geweest zijn met een andere spektakulaire aktie. Onze Vlaamse vissers mogen echter voor de aap gehouden worden. Dit zijn immers doorbrave individualisten.

Openbare Werken zou nu zand laten winnen dicht onder de kust. Dit biedt in elk geval het voordeel dat deze zandwinning beterkoop zou uitvallen. Wat de gevolgen hiervan zouden kunnen zijn voor de broodwinning van onze kustvissers, raakt de koude klederen van die heren niet. Het zand zou bestemd zijn om de stranden en duinenketen ter hoogte van De Haan te beschermen en ook om het strand te verhogen vóór het oude Oostende, om het bij de eerste zware storm te zien wegspoelen. Het nieuwe zandwinningsgebied zou even buiten de stroombank vallen in een gebied dat door onze kustvissers bevestigd wordt. Het is duidelijk dat de kustvisserij hier terug het slachtoffer van zal worden. Hierbij komt nog dat de ondervinding geleerd heeft, dat de zandwinningsmaatschappijen nogal dikwijls een loopje nemen met de beschermingsmaatregelen voor de visserij en zich zelfs niet houden aan de stroken die voor zandwinning werden vastgelegd. We mogen gerust zeggen dat bepaalde ambtenarij de ogen dicht knijpt voor deze overtredingen en men van «krommen-haas» gebaart. Anderzijds is er geen schip welke het waterschoutsambt toelaat controle uit te oefenen en de loodsen aan boord, zo er zijn, hebben niet de minste politiemacht.

Wij zijn benieuwd wat er zal worden van de zo geheten procesverbalen tegen bepaalde schippers en eigenaars van de zandhopperzuigers.

Daar zal intussen nog veel water naar de zee lopen en veel zand naar het strand, en ten slotte het potje gedekt blijven.

1,3 miljoen M3 zand is inderdaad geen kleinigheid en het is gewoonlijk zo, dat er op het weghalen van deze hoeveelheden geen controle staat. Het komt inderdaad niet op een sprot, zelfs als deze sprot de grootte bezit van een walvis. Ook hier blijkt weer eens hoe dringend een politieboot voor de maritieme diensten van de kust noodzakelijk is. De overtredingen zouden dan planmatig kunnen vastgesteld worden, zodat een eventuele procedure voor een rechtbank weinig zal opbrengen bij gebrek aan bewijzen en vaststellingen.

Het protest van de Rederscentrale — voor zover er een briefje geschreven wordt — zal weer eens minder dan nul blijken te zijn.

Wat de verdeling van het opgehaald zand betreft, zou 700 duizend M3 bestemd zijn voor De Haan en later in '80-'81 de overblijvende 600 duizend M3 voor strandophoging te Oostende. Volgens de ministeriële diensten wordt er op de plaats van de zandwinning weinig gevestigd. Het begrip «weinig» is natuurlijk erg rekbaar en zelfs als we alle Oostendse kustvaartuigen samen nemen voor een bepaalde visserij, kan dit, relatief gezien, nog altijd als weinig bestempeld worden. We raden onze vissers dan ook aan, goed uit de ogen te kijken en zo werkelijk op vangplaatsen zand gewonnen wordt, eindelijk eens tot spektakulaire daden over te gaan. Slechts dan zal men bereid gevonden worden tot discussie.

DE VISAFSLAG TE OOSTENDE 0,60 F. GOEDKOPER

Vorige week donderdag vergaderde de beheerraad van de Oostendse Visafslag van Oostende onder voorzitterschap van de heer Bauwens.

Het staat vast dat ingevolge een beslissing van de Oostendse gemeenteraad van oktober jl. voor het vislossen te Oostende een ander stelsel zal ingevoerd worden en dat tussen de syndikaten, het gemeentebestuur en de vislossersfirma Van Waes, een akkoord werd bereikt waarbij het wegen, sorteren en lossen volledig heringericht worden, zodat vanaf één januari het wegen door de OVA afgeschaft wordt alsook alle vislossersbazen, zodat er maar één meer zal zijn.

Het in de vismijn brengen van de vis of het lossen mag gebeuren door :

- 1) de reder van het vaartuig;
- 2) diegenen die in vaste dienst zijn van de rederij of werkzaam zijn op het vaartuig; één enkele bloed- of aanverwant van de reder in eerste graad.

De concessiehouder bij wie de reders het lossen, sorteren en wegen laten doen, zal hiervoor 2,40 F per 100 F mogen aanrekenen, maar zal alle andere gelegenheden-

lossers, zoals staatsambtenaars en andere werkenden in andere bedrijven, niet meer in dienst mogen nemen. Hij neemt, voor zo ver nuttig, het materiaal van de OVA over.

De OVA zal het afslagrecht voor de leden vanaf 1 januari 1979 van 1,50 F terugbrengen op 0,90 F, daar het als cooperatieve van de leden reders geen winst beoogt, en aldus tegemoet zal komen aan de meerdere kosten welke de reder voor het lossen zal hebben, die nu van 2,40 F naar 3,03 F verhoogt, zodat er in feite geen verhoging is.

Wat de garnaalvangers betreft, zal de afslag voor hen 0,60 F per 100 F goedkoper uitvallen, maar dienen ze alleen een vast recht te betalen van 50 F voor het gebruik van de bascules, zoals de haringvangers, zo er haring is, van hetzelfde voordeel zullen genieten, met dien verstande dat, moesten ze veel haring hebben en personeel nodig hebben, ze beroep moeten doen op de vislossersfirma.

Het spreekt vanzelf dat de nieuwe formule haar proefperiode moet doorstaan, maar dat het een verbetering zal zijn, zonder verhoging van kosten, spreekt van zelf.

Zeebrugse vishandelaars veroordeeld

Men herinnert zich nog de grote razia die de rijkswacht verleden jaar, op last van de procureur des Konings te Zeebrugge hield om aan bepaalde handelspraktijken paal en perk te stellen. Het ging hier om vis die zogenaamd geblauwd werd en dus niet via de afslag bij de kopers kwam. Er is een wet die een verplichte keuring voorziet van de vis die aangevoerd wordt en verder moeten op de in de vismijn geloste vis, volgens een stadsreglement, mijnrechten betaald worden. Dit zijn dus politionele en korrektionele overtredingen. Gezien de vis nog niet gekeurd was en de kopers evenmin om een keuring gevraagd hebben, werd de wet overtreden, want dergelijke vis mag niet in de handel gebracht worden. Anderzijds is daar nog de administratieve overtreding op de BTW die hier echter niet ter sprake kwam omdat het hier ging om strafrechtelijke feiten. Als we daar nog aan toevoegen, dat er nog een wet bestaat overgenomen uit de „Code Napoléon” ten tijde van de Franse bezetting die aan de vissers het recht toekent om vrij over hun gevangen vis te beschikken, dan kunnen we toch spreken van een tamelijk kompleks geval.

Het zou dus volstaan dat de reders een faktuur uitschrijven aan de kopers om administratief met de BTW in orde te zijn. Indien ze nu nog de keuring aanvragen, zouden zij ook met de wet die de keuring op ingevoerde dieren en vis voorschrijft in regel zijn. Blijft dan nog de mijnrechten voor de vis die in de mijn aan land werd gebracht omdat men gebruik heeft gemaakt van de akkomodaties en faciliteiten van de vismijn.

De straffen die werden uitgesproken door de rechtbank en die, wat boeten betreft, tamelijk gepeperd zijn, zijn dan ook een gevolg van de overtreding van de wet op het verplicht keuren en subsidiair op het ontduiken van mijnrechten. Twee van de negen beschuldigten hoorden elk 28 duizend fr. boete uitgesproken, 2 anderen kregen 12 duizend fr., één werd veroordeeld tot een boete van 6 duizend fr., 2 tot 4 duizend fr. en twee anderen tot 2.400 fr. De veroordeelden gaan niet akkoord met het strenge vonnis door de Brugse rechtbank geveld en zullen in beroep hun geluk te Gent proberen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Weetjes...

Op 14 december zal de maritieme rechtbank van Duinkerke zich uit te spreken hebben over de overtredingen begaan op de trafiekgereguleerdering in het Nauw van Kales. Moeten voor de rechtbank verschijnen, de officieren van de Boulonnese treiler «Cythère», van de Franse cargo «Joseph Maurel», het Nederlandse vrachtschip «Progrès» en van de Griekse «Papa Marcos».

Het nieuw automatisch Noors lijnvisserijstelsel dat vooral in Groot-Brittannië en meer in het bijzonder onder de Schotse vissers grote belangstelling en succes kent, krijgt nu een grote concurrent op de markt vanwege het Marco of Seattlebedrijf uit de Verenigde Staten. Dit systeem zou niet alleen even efficiënt zijn, maar vooral heel wat goedkoper.

In Cuxhaven werd een steur op de markt gebracht van 2,5 m lang die 90 kg woog die rond Helgoland gevangen werd. Het beestje werd voor 2.700 BF in de afslag door een groothandelaar aangekocht.

In Hamburg loopt een tentoonstelling over maritieme industrie en dit van 20 oktober tot 12 december. Men toont er al de moderne technieken en laatste snufjes.

De voorzitter van de werkgroep «Vorming-Visserij» bij de EEG is de heer Decorte, een Belgische syndicalist, goed gekend te Oosten, de en te Zeebrugge waar hij eveneens de dokkers en transportarbeiders vertegenwoordigt. De werkgroep «Visserij» moet de problemen van de visserij behandelen en is paritair samengesteld met reders en vertegenwoordigers van de kooperatieven.

In een Frans weekblad werd België op gebied van visserij aldus beschreven: een land met 65 km kust, 3 vissershaventjes en nog niet eens duizend betrokkenen in de visserij. Daarmede kan men het stellen en is onze rekening gemaakt.

In Groot-Brittannië is Hull één der zwaarst getroffen vissershavens. Door het uitvallen van de IJslanvisserij zijn 75 pct van de diepzetters to, tijdelijk uitvallen beperkt. Aldus varen 54 diepzetters slechts om beurt uit. In 1954 waren er nog meer dan 130 grote treilers op verse vis, nu nog 2! Een grote ijsfabriek heeft de deuren moeten sluiten en om de afslag in leven te houden, moet men vooral beroep doen op vaartuigen van andere havens. Men is gelukkig er een IJslands vaartuig te kunnen begroeten.

Behalve de nationale bewakingsdiensten op mogelijke visserij-overtredingen, heeft het Euro-pees parlement, bijna 800 miljoen BF voorzien voor een gemeenschappelijke bewakingsdienst voor de «Negen» in de gemeenschapswateren. Dit bedrag wordt op de begroting van 1979 voorzien.

Volgens een verslag van het Brits «Directorate of Fisheries Re-

search» hebben nauwgezette onderzoeken uitgewezen, dat het bestaan van een jaarlijks algemeen vangstkwotum van 450 duizend ton makreel (450 milj. kg) geen gevaar kan opleveren voor de bestaande makreelstock in de EEG-Noordzee. Zelfs visserskringen hadden twijfel geuit, over de opvoering van het vangstkwotum van 180 tot 450 duizend ton.

Een vaartuig uit Grimsby heeft een vroegtijdige en bijzonder goede sprotvangst gedaan. De «Sarra Thinessen» bracht vorige week reeds 20 ton mooie sprot binnen. Normaal vormen de sprotscholen zich slechts na vriesweer. Er zijn nu echter, volgens verscheidene waarnemers, duidelijk tekenen voor een komend goed sprotseizoen. Waar is onze tijd van een goede panne verse sprot en van onze sprotseizoenen?

Voor een Britse rechtbank werden de schippers en de reders van 2 vissersvaartuigen zwaar beboet, wegens overtreding van de veiligheidsvoorschriften op zee. Het gaat om 2 vissersvaartuigen die na een aanvaring zonken met verdrinking van 2 matrozen. Zowel de schipper op het éne vaartuig als de wacht op het andere vaartuig waren beide zwaar bedronken.

Uit de Duitse Democratische Republiek (Oost-Duitsland) vernemen we dat de overtreders die zonder vergunning in de economische zone komen vissen, zullen kunnen een boete oplopen tot 1,5 miljoen BF en dat in bepaalde gevallen het overtreddend vaartuig zal kunnen in beslag genomen worden zonder recht op schadevergoeding voor de eigenaar.

In het laatste jaar, lopende van 1 juli 1977 tot 1 juli 1978 is de totale visvangst in West-Duitsland voor de eerste maal sinds jaren niet meer teruggelopen. Een hoopgevend resultaat als men rekening houdt met het verlies van de IJslanvisserij. West-Duitsland levert dan ook een bijzondere inspanning om de visserij in de Noordzee op te voeren op soorten die vrij zijn van kwota of waarvan de kwota niet uitgeput raken.

De Britse regering plant de bouw van een nieuwe visserijkade met akkommodaties te North-Shield. Het gaat hier om een bedrag van ruim 600 miljoen BF. Een ander plan is het voorstel om tegen 1987 een gans nieuwe vissershaven te bouwen.

In bepaalde Britse kringen maakt men een vuist naar de Deense vissers die uit de Baltische Zee haring aanvoeren, die nog in de kinderschoentjes staat en dit voor vismeelindustrie. De zeer omvangrijke Deense vismeelindustrie die zwaar getroffen is door het vangstverbod op Noorse pout, tracht op alle manieren aan vis te geraken en de vissers lenen hiertoe hun hand- en spaniendsten. De Britten maken een vuist omdat de jonge Baltische haring, op volwassenheid kuit komt schieten in Britse wateren.

Door de gemeenteraad van Newlyn in Groot-Brittannië werd het plan voor de bouw van een nieuwe vismeelfabriek verworpen met 20 tegen 5 stemmen. We zouden zeggen een goed punt voor de gemeenteraad van Newlyn om geen nieuwe inplantingen meer toe te laten voor deze, reeds op groeiende schaal, gekontroleerde industrie.

In Petershead werd een nieuw lokaal besomningsrekord gevestigd door een 24-meter seinetreiler. Het vaartuig maakte na een acht-daagse reis, 1,34 miljoen B.F.

In de Ierse vissershaven van Dingle heeft men in de laatste weken 75 % van de lokale vangst aan makreel weer in zee gedumpt even voor de haveningang. Dit gebeurde niettegenstaande men onder E.E.G.-reglementering, 200 B.fr. per ben kan krijgen. In het Ierse Dingle heeft men zeer moeilijke verbindingen met het binnenland, terwijl anderzijds de groothandel weinig georganiseerd is. Intussen klagen de kustvissers over het groot aantal dode makreel die zij in hun netten krijgen.

In Fleetwood heeft men een comité gesticht om de visaanvoer in deze haven te bevorderen, vooral dan in de wintermaanden wanneer de lokale visserij niet voldoende aanvoert. Het comité bestaat uit vertegenwoordigers van de handel, de vissershavenautoriteit, de lossersbond en reders. We menen dat het nochtans niet zo moeilijk is om de visaanvoer in een haven te bevorderen. Het ware voldoende lonende prijzen te bieden om de vaartuigen aan te moedigen te komen verkopen.

Te Lorient in Frankrijk is er een protestvergadering gehouden tegen het voornemen van de E.E.G. om een verplichte netmaaswijdte van 70 mm. op te leggen voor het vangen van langoustines. Dit zou ingaan in de herfst van volgend jaar. Volgens de Franse reders zijn de biologen niet eensgezind om 70 mm. voor te schrijven en is deze netmaaswijdte niet nodig voor de bescherming van de stocks. Wij houden het er bij, dat een verhoging van netmaaswijdte wel voor een bepaalde tijd een minderaanvoer zal betekenen van de kleinste soort, maar dat men later deze kleine soort terug in de netten zal krijgen maar dan vol-gmoed en dus onder groter gewicht. 't Is een nuttige maatregel.

Toekenning van brevetten, diploma's, certificaten en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart

DATUM DER EXAMENS

In uitvoering van artikel 40 van het koninklijk besluit van 21 mei 1958, wordt de datum van de examens tot verwerving van de brevetten en de diploma's in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart vastgesteld als volgt:

Hogere Zeevaartschool Antwerpen:

Op 16 januari 1979:

- a) examen van kapitein ter lange omvaart
- b) examen van eerste luitenant ter lange omvaart.

Nationaal Verbond van Visventers

UITSLAG TOMBOLA BAL 1978

De prijzen kunnen afgehaald worden op het secretariaat van het Nationaal Verbond van Visventers, Pakhuis 46, van de Vismijn te Oostende, elke maandag van 10 tot 11 uur en uiterlijk op 31 december 1979.

17474	992	15722	11144	14866	12376
17371	11721	8259	12529	15862	10962
16132	10963	9787	14204	17134	15257
16332	19055	17199	15790	16091	13741
12181	13861	15053	10186	13853	8810
11088	13138	8433	12300	9458	12904
14081	14633	9300	15963	16499	14316
13013	12454	15914	12358	15697	15742
8985	14157	10932	10363	12497	9156
16021	11136	14591	19431	19115	16495
12059	10030	15751	11281	10022	11680
16456	9905	17149	14391	17197	15958
10357	15640	8832	13391	19094	12496
17420	19147	10051	18437	9735	9697
10549	12639	8146	11308	17435	8156
10192	17299	15561	13841	14694	15548
8992	9822	17308	10009	14706	17440
14998	10214	13975	18045	13703	19277
19111	8892	12434	15444	18046	13221
11747	12991	9338	17340	12804	10506
11052	17007	13582	15249	16118	19228
15582	15382	13445	15507	9194	10412
8476	15691	13176	14079	15481	12220
17394	15274	9207	15982	12066	10967
13279					

Omslagen: 7735

Hoogwaterboekjes

De getijtafels voor 1979 met de aanduidingen in tijd en hoogte van hoog- en laagwater te Oostende en de kust, zijn van onze pers gekomen.

Belanghebbenden kunnen ze bekomen bij alle dag- en weekbladverkopers van de kust tegen de prijs

van 30 fr. Ofwel door storting van de som van 30 fr. op postrekening nr. 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, Oostende.

Men mag dit ook met 30 fr. postzegels doen. B.T.W. is inbegrepen.

FRANSE OEFENINGEN VOOR HET OPSLEPEN VAN IN NOOD VERKERENDE TANKERS

Het is duidelijk dat Frankrijk er iets aan doet, om rampen zoals dit het geval was met de «Amoco-Cadiz» in de toekomst te vermijden. Behalve de verplichte inlichtingen die de tankers bij het passeren van de Franse kust aan de maritieme overheid moeten doorspelen, werden in de laatste maand bepaalde sleepoefeningen verricht op tankers waarvan verondersteld werd, dat zij in moeilijkheden verkeerden. Aldus werd enkele weken terug een tanker bijgestaan en opgeslept waarvan verondersteld werd dat het schip stuurloos was. Het ging over de petroleumtanker «La Durance» van de Franse nationale marine zelf. Verleden week echter was er een heel wat groter voorval, namelijk de «Esso-Provence» van 250 duizend ton van de maatschappij «Esso-France» die bereid gevonden werd een ongeval te simuleren en bijstand nodig te hebben. Dit heeft aan deze maatschappij, waarvan de tanker uit Rotterdam vertrokken was voor de Arabische Golf, enkele uren onophoudelijk gekost hetgeen een hele som vertegenwoordigt. Door de Franse maritieme prefect werd de sleepboot «Abeille - Normandie» ingezet, met een motorcracht van 16 duizend PK ! Ook helikopters werkten mede. Spijtig genoeg was het eerder schoon weder, terwijl de oefening gepland was om met zwaar weder door te gaan. Aldus heeft men geen volledig resultaat van de oefening kunnen bekomen. Was eveneens in opdracht, de hoogzeesleper van de Franse nationale marine «Tenace», een fregat met zowat 40 journalisten aan boord, die de reddingsoperatie zouden gadeslaan.

Dat een reddings- of sleepoperatie in zwaar weder, niet zonder meer van een leien dakje zou lopen bewees het feit, dat zelfs nu, een eerste lijn door de «Abeille - Normandie» overgebracht eenvoudig brak. Een tweede lijn bereikte wel de «Esso».

De sleepkabels bestond uit een stalen kabel van ongeveer 1.000 m, met doormeter van 6 cm, een nylonkabel van 12 cm, doormeter en 60 m, lengte en een ketting van 10 tot 15 meter. Met een tractie van 70 ton moest het konvooi 5,5 mijl halen. Later werd de sleep ingekort, zonder moeilijkheden op te lopen. Een tweede oefening gebeurde met tussenkomst van een helikopter om de sleep in stand te brengen. Bij een tweede oefening kwam er 'n verandering van koersrichting. Hierin slaagde de sleepboot niet en de opgesleepte tanker diende mede roer te geven, niet tegenstaande de tanker verondersteld werd stuurloos te zijn. Toen de tanker echter in evenwicht in de wind lag, weigerde het vaartuig verder over te draaien zelfs niet met hulp van het eigen roer. Op dit ogenblik was de sleepsnelheid slechts 3 mijl. Men verzocht dan de sleepboot om de snelheid op te voeren, hetgeen deze weigerde de vrees uitdrukkende, dat de sleepkabel zou springen.

Na deze oefening stonden de meningen niet volledig op «goed», vooral rekening gehouden met het feit dat het dan nog mooi weder was, windkracht 2 en 3. Met zwaar weder zoals dit was ten tijde van de Amoco-Cadiz, kan men nu beter de moeilijkheden begrijpen tegenover dewelke de Duitse sleper geplaatst stond. Zeggen we nog, dat de onderzoeksrechter die de in-

struktie tegen de Amoco-Cadiz en de Duitse sleper leidt, mede aan boord was. We zijn overtuigd, dat deze landrat wel één en ander zal opgedaan hebben van de moeilijkheden op zee, vooral dan in zwaar weder en met een tanker van 500 duizend ton zoals de Amoco. Hier ging het wel om een reuzetanker maar toch no galtijd maar..... 250 duizend ton.

BITTERE BRITSE REAKTIES OP DEENSE INDUSTRIELE VISSERIJ

Naar aanleiding van een bezoek door Britse vissersijvertegenwoordigers aan Deense vissershavens werden de bezoekers vooral gekonfronteerd met de Deense verzuchtingen voor het in stand houden van de vismeelindustrie. De Denen hebben vanaf de jaren zestig enorm geïnvesteerd in deze industrie en hebben een ganse vloot hiervoor in aktie gebracht. Ze liggen, samen met de Noren, aan de basis van de uitroeiing van de haringstapel en van zoveel andere vissoorten. Het blijven in stand houden van een industriële visserij, louter voor vismeelindustrie is echter, in het kader van een EEG-kwoteringselement niet haalbaar. De Denen menen het echter anders. Het Brits verbod op het vissen van Noorse pout in het Brits gedeelte van de Noordzee is dan ook bijzonder zwaar aangekomen voor de Denen. De Denen hebben dan ook laten uitschijnen, dat ze zelfs bereid zijn stappen aan te wenden bij hun regering om een eksklusieve Britse 12-mijlszone in EEG-verband te helpen steunen mits de steun van de Britten voor hun industriële vismeelvisserij. De reactie van de Britten was niet speciaal gunstig voor de Denen, die deze laatste een gebrek aan zin voor de realiteit verwijten. De Britten vragen zich af hoe de Denen nu nog durven een vissersijpolitiek verdedigen, die op uitroeiing en vernietiging gericht is. Volgens de woordvoerders van de Britse vissersijkringen is er geen vergelijk met de Denen mogelijk, die op dergelijke grootte en schaal een vismeelindustrie in stand wensen te houden. De Denen hebben zich nu op de niet beschermde vissoorten geworpen en in het bijzonder op sprout en op de jonge Baltische haring, waardoor zij de Britse vissers toch weerom een hak zetten omdat deze haring op volwassenheid in de Britse wateren kuit komt schieten. Indien men de Denen geen fatsoen kan bijbrengen, aldus bepaalde Britse woordvoerders (dan kan men zowel aandringen op een uitverkoop van de vis uit de gemeenschapswateren. Hieruit besluiten de Britten dan maar dat hun eis voor een 50 mijlszone meer dan gegrond is, gezien de onverantwoordelijke houding van bepaalde partnerlanden. In dit geval zouden deze landen dan mogen hun eigen potje koken.

We wijzen er op dat de Britten nu niet precies alle partners over dezelfde kam mogen gaan scheren. Ook wij en de Nederlanders gaan niet akkoord met de industriële visserij voor vismeelindustrie noch vanwege de Denen, noch vanwege

HET BRITSE DRANKVERBOD AAN BOORD ZWAAR AANGEVALLEN

Zoals men weet, heeft de Britse regering een drankverbod aan boord van schepen uitgevaardigd. Reden hiertoe was de toenemende agressiviteit onder bemanningsleden aan boord, die soms uitliepen op regelrechte gevechten, evenals het aan de grond lopen en dito aanvaringen door dronken stuurlieden. In dit verband verwijzen wij naar de gebeurtenissen op Kerstnacht 1976 toen een Britse diepzee-treiler verplicht werd naar een Noorse haven te stomen om ver-

scheidene gekwetsten aan land te zetten als gevolg van een slaande rel aan boord onder dronken matrozen. Het onderbemand vaartuig diende naar de thuishaven terug te varen. In deze zelfde uitgave geven we op een andere plaats mededeling van het vergaan van 2 vissersvaartuigen met de verdrinkingsdood van 2 bemanningsleden door de fout van de 2 stuurlieden die beiden bedronken waren.

Eén en ander heeft geleid tot een ingrijpen van de regering, met een verbod tot het houden of bezitten en het aan boord brengen van alcoholische dranken, waaronder bier. Deze wet wordt nu nog verscherpt omdat ook het onwetend houden of aan boord brengen van drank geen ekskuus of verdedigingsmogelijkheid meer laat aan schipper en reder van het vaartuig.

Dit alles heeft nu geleid tot bittere reacties en opmerkingen, zowel vanwege de reders als vanwege de bemanningsleden. Het verbod is te radikaal, alhoewel men anders niet weet waar de grens te trekken. Een zeeman die echter geen bakje bier meer ter beschikking mag hebben, is nu toch ook wel een beetje van het goede te veel. Dit is een honderdjarige traditie die men zo maar niet met een pennetrek ongedaan kan maken. Daarbij ligt het een beetje in de aard van het beroep en van die mensen die niet vervaard zijn voor een moeilijke en lastig leven, dat deze juist graag een pint pakken. Moest men het inderdaad zo ver brengen om tot een totale afschaf te komen, dan zou dit zeker aanleiding geven tot bemanningsproblemen.

Gezien de reders verantwoordelijk gesteld worden, zouden zij dus normaal het recht en zelfs de plicht hebben om de bemanningsleden die aan boord gaan, op hun hebben en goed te gaan controleren, vermits het onwetend aan boord zijn of brengen van sterke dranken geen ekskuus meer uitmaakt. Welnu de machtige syndikatenbond van de transport-union heeft reeds gezegd, dat zij niet zal toelaten dat de bemanningsleden op het lichaam, of naar hebben en goed zullen onderzocht worden. Anderzijds hebben bepaalde rederijen ook reeds hun twijfels over het drankverbod uitgesproken. In feite meent men, dat de dronkenschap en de hieruit volgende uitspattingen moeten gestraft worden door de wet. Ook zouden de rederijen of de schipper bepaalde bemanningsleden die het te bont maken aan boord moeten weigeren. Een goed en verstandig schipper aan boord is echter nog altijd de beste waarborg.

Wij zelf zien het hier bij ons ook moeilijk zitten dat men geen bakje bier meer aan boord zou mogen hebben. Anderzijds moet er nochtans streng opgetreden worden tegen uitspattingen en dronkenschap met gevaar voor ongevallen op zee. Denken we in dit verband maar eens aan het ongeval met de N.40 dat, behalve de miljoenen materiële en economische schade, eveneens had kunnen aanleiding geven tot verlies aan mensenlevens.

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**

TWEE VERGUNNING BEZITTENDE SPANJAARDEN OPGEBRACHT

Te Lorient werden verleden week twee Spaanse vissersvaartuigen opgebracht, dit maal echter niet wegens het niet bezitten van een visvergunning voor de Franse wateren. Het handelt zich hier om een Spaanse treiler, de «Lequeito-Segundo» die reeds het kwotum overschreden had en om de «Laczano» die in verboden gebied aan het vissen was. Beide Spanjaarden zullen zich voor de rechtbank dienen te verantwoorden. Tot nog toe warden Spaanse vissersvaartuigen die door de Franse marine opgebracht werden, praktisch uitsluitend vaartuigen die over geen vergunning beschikten. De laatste regeling tussen Spanje en de EEG was gunstiger voor de Spanjaarden wat betreft het toekennen van de vergunningen, hetgeen echter niet belet, dat nog honderden Spanjaarden, die gewoon waren in het Franse gedeelte van de Golf van Gascogne te vissen, niet aan hun trekken komen.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

De euforie van verleden week is een beetje getemperd. Alleszins voor wat de IJslanders betref, die heel wat matiger prijzen kregen dan verleden week. Rode zeebaars en blauwe leng waren de grootste slachtoffers. Verder werd er ook voor kabeljauw en gul een heel wat lagere prijs betaald. Zo zakte kabeljauw van 120 F verleden week naar 65 F. Die hoge prijs was trouwens uitzonderlijk en kon onmogelijk lang gehandhaafd blijven. Valt nu te zien of de weersomstandigheden dezelfde blijven. Dan zou het kunnen dat volgende week weer stijgende prijzen genoteerd worden. Die hogere prijzen zullen er voorzeker al zijn voor IJslandvis want er wordt slechts één IJslandse vangst verwacht voor de hele week.

Westschepen waren het mees, op de markt, de vangsten waren door gaans weinig omvangrijk zodat de resultaten heel wat bescheidener waren dan verleden week. Mede ook door de gedaalde prijzen voor de meest gebrachte soorten: gul en wijting. Die wijting liet het maandag zelfs helemaal afweten toen bijna alle kleine sortering naar de opvangregeling ging. Kanaalvis was schaars op de markt; bovendien was de gebrachte vangst

niet bijzonder groot. De tongvangst, zowat 3.000 kg, kreeg prijzen tussen 125 en 232 F met lappen en grote tong het duurst. De middensoorten bleven boven de 200 F, de voor-kleine tong kreeg tot 185 F. Kleine sortering werd verkocht aan 135 F. Voor grote tarbot, liep de prijs uit boven de 300 F. Pladijs en iek kregen zeer goede prijzen, oplopend tot bij de 60 F het kg. Roggen waren meer dan duur en noteerden weer tot 76 F. Zeehaai, iets meer op de markt dan verleden week noteerde tot 35 F. Voor de kustvisserij was het een erg povere week. Het slecht weer hield alles binnen gedurende het grootste deel van de week. Garnaal was meteen ook erg schaars.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 1 DECEMBER 1978

WEST: N.706 (320 m., t.t.z. 200 gul, 100 wijting en posten, 20 varia).

MAANDAG 4 DECEMBER 1978

IJSLAND: O.202 (750 m., t.t.z. 400 bonen, 100 kab.-gul, 150 leng, 60 kools, 40 varia).

KANAAL: O.118, O.369
MONKEY BANK: O.232.

NOORD: Z.183.
WEST: N.41, O.279, N.709, N.3, O.206, O.66, O.243.

DINSDAG 5 DECEMBER 1978

WEST: O.134, Z.509, O.306, N.736, O.35.

WOENSDAG 6 DECEMBER 1978

WEST: N.708, Z.502, O.274 (vermoedelijk).

DANSAVOND

Zaterdag 9 december in zaal VTI Duivenhokstraat te Oostende, om 21 uur, dansavond ten voordele van de sociale werken van de vrije visserijschool Paster Pype. Het orkest «The Selexions» speelt ten dans. Het geheel is een inrichting van de vriendenkring van de vrije visserijschool Paster Pype. Naast een reuzetombola is er eveneens een sneltombola voorzien. Deuren om 20.30 uur.

OOSTENDE

VRIJDAG 24 NOVEMBER 1978

IJSLAND
O.236 20 570 — 815.315
KANAAL
O.33 10 160 1020 531.440
WEST
O.141 16 390 — 631.617

MONKEY BANK
O.114 16 2 — 451.900

KUST
O.111-805 1 20 — 31.610
O.77-225 1 51 — 79.800
O.116-142 2 40 — 58.240
O.225-455 2 60 — 73.700
O.23 2 40 — 58.720
O.100 1 12 — 17.280
O.150 1 14 — 19.730

MAANDAG 27 NOVEMBER 1978

IJSLAND
O.317 19 1420 — 1.930.582
O.318 18 800 — 1.237.639
O.334 18 540 — 899.208

KANAAL
Z.34 18 140 3140 765.476

KUST
O.127-303 4 340 — 444.300
O.192 2 12 — 17.690
O.116-142 1 16 — 23.010

WEST
N.752 9 320 — 520.613
N.40 6 260 — 387.090
O.229 7 180 — 293.915
O.123 9 170 — 289.630
O.309 9 400 — 604.223
O.26 10 255 — 331.960
KUST
N.45 8 330 — 398.687
O.275 7 180 — 278.487

DINSDAG 28 NOVEMBER 1978

WEST
Z.542 8 135 — 215.699
N.719 8 180 — 364.256

WOENSDAG 29 NOVEMBER 1978

MONKEY BANK
Z.62 60 60 — 117.040

KANAAL
O.82 14 100 1350 406.720

WEST
Z.38 11 285 — 435.648
N.597 8 145 — 239.169
Z.209 8 155 — 216.190
O.285 8 190 — 272.500

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 23 NOVEMBER 1978

Z.570 Ku 1 30 5 24.810
Z.507 Ku 1 200 5 136.860
Z.27 W 10 2000 225 1.215.670
Z.69 Ku 2 100 15 83.740
KUST (GUL)
Z.554-538 72.850
Z.468-601 186.810
Z.494 12.030
Z.505 19.970
Z.447-184 60.930
1.813.670

VRIJDAG 24 NOVEMBER 1978

Z.465 174.982
Z.331 510.934
Z.519 550.440
Z.400-548 308.050
Z.536 69.060
Z.809 35.920
Z.471-472 237.940
Z.403-501 132.090
Z.437-558 173.910
Z.551 32.690

Z.42 5 150 20 162.740
Z.126 9 1500 150 836.960
Z.429 5 600 35 317.440
Z.324 14 2400 140 951.625
Z.431 7 700 70 371.350
Z.99 Ka 19 6500 330 1.997.420
Z.563 7 200 70 210.870
Z.512 4 200 30 166.110
Z.571 Ku 14 1200 180 798.930
Z.196 N 14 1000 300 1.224.005
Z.581 27.560
7.065.010

MAANDAG 27 NOVEMBER 1978

Z.497 W 7 500 70 308.700
Z.492 W 7 300 75 320.850
Z.576 W 5 900 60 464.370
Z.525 W 5 400 75 281.990
Z.105 Ka 17 6500 340 1.852.292
Z.600 W 8 100 60 175.230
Z.189 W 8 700 120 553.370
3.956.802

WOENSDAG 22 NOVEMBER 1978

Z.589 Ku 6 400 60 183.570
Z.537 9 700 70 280.380
Z.582 W 9 200 70 239.250
B.5 N 10 1300 360 920.130
Z.19 Ku 8 1200 150 619.890
Z.507 Ku 1 100 7 121.820
Z.14 Ku 9 2500 160 881.330
Z.30 N 8 1000 130 629.080
Z.506 N 8 1000 100 478.640
Z.510 W 425.410
4.779.500

VIS ETEN IS

VERANTWOORD ETEN

VORDAP
SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	24-11-1978	27-11-1978
Schelvis grote	26, —	59,40-63, —
Schelvis midden	39, —	29, —38,40
Schelvis klein	35, —36,40	45,40-51,40
Kabeljauw	23,40	28,20-36, —
Gul	42,40	27, —31, —
Wijting	20,60-28, —	61, —70, —
Schaat	26,60-29,40	24,20-32,20
Zeebaars	30, —	26, —34, —
Leng	132 -155	27,30-47,80
Schartong	21, —26,60	150 -183
Heilbot		33, —40, —
Koolvis		
Hondstong		
Zeevolf		
Staart		164 —, —

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	27-11-1978	28-11-1978	29-11-1978
Lappen	232	233	233
Grote	232 -233		235
3/4	228		238 -239
Blok	204 -206		185
Voor-kleine	179 -185		163 -169
Kleine	133 -134		125 -128

Zeebrugge

	240 -245	240 -246	247 -254
Grote	246 -257	242 -246	249 -254
Blok	218 -232	208 -233	207 -215
Fruit	168 -178	169 -195	155 -163
Schone kleine	151 -164	154 -164	131 -140
Kleine	132 -145	131 -141	111 -116
Tout petit	122 -42	124 -132	105 -108
Slips			

Nieuwpoort

	gemengd	gemengd
Tong I	185 -231	215
Tong II		
Tong III		
Tong IV		
Tong V		
Kleine		

PLADIJS

Oostende

	27-11-1978	28-11-1978	29-11-1978
Grote	58, —59,40		42, —
Grote lek			30,40
Kleine lek	50,40-56, —		31, —42, —
Derde slag	51, —		30,40
Platjes	26, —30,40		26,40-32, —

Zeebrugge

	36, —40, —	40, —44, —	40, —42, —
I	39, —41, —	39, —46, —	38, —41, —
II	37, —40, —	31, —34, —	34, —37, —
III	22, —24, —	23, —29, —	24, —26, —
IV			
V			

Nieuwpoort

	45, —	35, —
Moeien	42, —	
Grote pladijs	32, —	26, —
Platjes		
Drielingen		

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

24-12	4		2.816.662
27-12	12		8.530.775
28-12	2		596.125
29-12	6		1.695.207
	24		13.638.769

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

22-11	5	574	59.422
24-11	6	544	56.667
25-11	6	297	31.425

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

24-11	3	5.870	199.060
27-11	4	20.663	574.617
29-11	2	5.241	169.420

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

23-11	2	195	18.184	89, —	98, —
24-11	2	146	14.308	94, —	103, —
25-11	1	46	4.968	103, —	108, —

NIEUWPOORT

VRIJDAG 24-11-1978

N.172	49.100	N.788	49.100
N.700	24.505	N.88	24.505
N.590	25.795	N.470	25.795

Drie koppels spanvissers, die na één nacht vissen, samen 5.900 kg. vis losten. De kabeljauw kreeg 4.900 fr. De gullen van 2.300 à 2.000 fr. de benne. Grote wijting van 1.200 à 1.570, kleine wijting 720 à 780 fr. de benne. Zandschulden 1350 à 1.100 volgens sortering. Samen kregen we een cijfertje van 199.060 fr.

MAANDAG 27-11-78

N.723	187.070	+ RC	9.696
N.738	158.817	+ RC	5.454
N.346	128.340	+ RC	4.848
N.720	49.945	+ RC	19.998
N.761	49.945	+ RC	19.998

Drie vangsten van de « West », plus één vangst van een « spanvisser » Alles samen 20.660 kg. Weinig variatie, en de enkele koopjes tarbot en grietjes kregen rond de 120 fr. de kg. Tongsscharren van 30 fr. voor de kleine, 65 voor de middenslugs, en 80 fr. voor de grote. Enkele bennen rogsorten: moers 2.900 fr., tilten 2.610, en gemengde scherpstarten 2.700 fr. de benne. Weinig platvis die van 35 à 45 fr. de kg. kreeg. Enkele kopen kabeljauw kregen 4.980 fr. de benne, waar dit verder in de verkoop zakte tot 3.550 fr. De gullen van 3.000 fr. voor de grootste soort, tot 2.000 voor de volgende, de « voor-kleine » van 1.870 à 1.980 fr. De « mini »-gulletjes kregen 1.200 fr. de benne. Grote wijting van 1.200 tot 1.420 fr. De kleine wijting keek maar triestig naar de handelaars, die niet riepen, met het gevolg dat alle kleine wijting moest opgevangen worden!

Zo was de maandagmarkt met een eindcijfer van: 574.617 fr.

WOENSDAG 29-11-1978

N.579	160.170	N.720	4.625
N.761	4.625		

Het stormweer is de oorzaak van slechts 1 vangst op de markt, en enkele bennen voor een « spanvis-

ser », die na één sleep ook terug moest binnen vluchten. Alle andere vaartuigen lagen dus aan de kaai. Niettegenstaande slechts een vangst, en weinig vis op de markt kon er niet gesproken worden van « dure » vis! De meest te koop gestelde soorten waren gewoontegetroou kabeljauw en gullen. De ingevoerde kabeljauw uit het buitenland was beschikbaar aan lage prijzen. Vandaar dat de kabeljauw slechts 2.550 kg. kreeg, en de gulsoorten, zowel van grootte naar « filé » gulletjes van 1.650 fr. à 1.570 fr. de benne kregen! Grote wijting 1.300 fr. kleine even boven de opvangprijs. Slechts 20 kg. tongen die gemengd verkocht werden aan 215 fr.

Tongsscharren de drie gesorteerde soorten: 67,56 en 34 fr. Rare vis was er slechts in kleine koopjes, net als rogen, platvis en enkele bennen robaardjes.

Dit voor de woensdag met een eindcijfertje: 169.420 fr

VERKOPEN DOOR BELGISCHE TREILERS IN ENGELAND

Verleden week verkochten de O.33 Marbi de Z.571 Zephyr en de O.315 Jean-Helène in Grimsby.

O.33: 1,68 miljoen B.fr. voor een vangst van ongeveer 880 van onze bennen, hetzij een verkoop aan gemiddeld 1.930 B.fr. de ben. Duur van de reis: 8 dagen. Dat schipper Pros Van Billemon, in zijn handjes wreef is begrijpelijk.

Z.571: Schipper D. Rappe. Brutobesomming 1.250 miljoen B.fr. voor 600 van onze bennen, hetzij een gemiddelde van 2.070 B.fr. per ben voor een reis van 13 dagen in de Noordzee

O.315: Schipper J. Bassens. Brutobesomming 600 duizend B.fr. voor 250 bennen vis Resultaat van een reis in de Noordzee van 8 dagen.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	27-11-1978	27-11-1978	27-11-1978	27-11-1978	28-11-1978	28-11-1978	28-11-1978	28-11-1978	29-11-1978	29-11-1978	29-11-1978	29-11-1978	27-11-1978	29-11-1978
Tarbot : groot (123)	253	-235	289	-308			342	-345	318	—	291	-384		
middel (123)	196	—	190	-219			219	-239	182	—	178	-220		
klein (123)	88	-126	134	-151			103	-169	126	—	116	-148		
Griet : groot (123)	127	—	108	-115	150	—	114	-135	129	—	115	-134		
middel (123)	80	—	98	-105	122	—	81	-95	85	-88	78	-85		
klein (123)	65,40	—	70	-85			56	-70	46	-55	70	-79		
Schelvis : groot									78	-84				
middel									36	-50,20				
klein									28	—				
Heek : groot														
middel														
klein														
Lom														
Leng			24	—			24	—						
Rog (I)	35	-75	71	-75	62	—	69	-77	30	-64	41	-48		
Keilrog (123)														
Rog (23)													56	—
Tilten (23)			60	—			48	-62			34	-42	52	—
Scherpstaart (23)			48	-66			36	-50			44	-50	54	—
Halve mans (23)			41	-46			24	-33			30	-31	45	—
Teelt (2)			38	-51			26	-35			26	-30		
Katrog (2)			8	-25			6	-11			14	—		
Kabeljauw	56	-72	56	-60	68	—	57	-62	38	-42	50	-54	70	-100
Gul (groot)	23	-54	49	-51	34	-51	53	-56	31	-38	48	-51	24	-60
Gul (middel)			44	-47			43	-46			38	-42		
Gul (klein)			39	-40			40	-42			36	-41		
Hozemondhamme	90	-189			169	—								
Wijting : groot	13,60	-28,40	20	-26	20,40	-29,60	20	-31	15,40	-29,40	18	-32	26	—
klein			14	-18			16	-19			14	-19	14	—
Schar	24,40	-30	19	—			14	—	22	-27,20	16	—	20	-30
Steenhol	37,90	-101	81	-86	42	-103	78	-88	42	-90,80	95	-99		
Zeehaai	23,60	-34	34	—			35	—	34,20	-36,80	36	—	35	—
Hondshaai	17,40	-25,60			29,80	—								
Doornhaai														
Pieterman														
Makreel														
Horsmakreel														
Zeekreeft														
Schaat														
Zeebaars (klipvis)														
Kongeraal			11	—	40	—			42	—				
Schartong														
Volle haring														
IJle haring														
Haringshaai														
Steenholk					13	—			12	—				
Heilbot														
Koolvis														
Zeewolf														
Pollak														
Zonnevis														
Koningsvis														
Vlaswijting														
Zeeduivel			40	—			42	—						
Schotse schol			109	-178			115	-200						
Zeehond			52	-53			52	-56						
Bot			11	—			10	-12			12	—	28	—
Rode Poon (robaard)													7	—
Grauwe Poon (knorh.)			23	-33	29,80	—	33	-40	10	-32	23	-36	30	-45
Rode Knorhaan			18	—			16	—			12	—		15
Posten	63	-79			71	—			61	-70				
Langoesten (midden)			14	—			18	—			14	—		
(klein)														

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 22 november werd aangevoerd : 1.370 kg tong; 25 kisten tarbot en griet; 1.070 kisten kabeljauw; 836 kisten wijting; 437 kisten schol; 131 kisten schar; 30 kisten makreel en 35 kisten varia.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 24,81-24,11; grote tong 19,86-18,56; grootmiddel tong 19,72-17,20; kleinniddel tong 15,33-14,96; tong één 14,18-13,63; tong twee 13,49-11,51.

Per 40 kg.: tarbot 596-208; griet 309-174; kabeljauw één 270-176; kabeljauw twee 312-180; kabeljauw drie 152-126; kabeljauw vier 134-106; kabeljauw vijf 134-92; schol één 174-160; schol twee 164-148; schol vier 96-63; wijting drie 65-41; makreel één 70; makreel twee 60-41; schar 76-50; horsmakreel 73-56; steenbolk 53-30; bot 28-24; kuit 180; fiint 13-11; tongschar 200.

De besommingen waren :
KW 29 f 10.800; KW 51 f 4.400; KW 206 f 4.800; KW 221 f 4.700; SCH 256 f 10.500; UK 208 f 4.700; UK 218 en UK 236 f 10.700; VD 19 en VD 73 f 48.800; IJM 19 f 6.600; IJM 154 f 4.500; IJM 207 en IJM 209 f 44.400; één Engels vaartuig de GY 243 f 38.200; verder vier Texelaars en één Goedereder met totaal f 58.000.

Aan de donderdagmarkt van 23 november werd aangevoerd : 1.224 kg tong; 36 kisten tarbot en griet; 1.314 kisten kabeljauw; 460 kisten wijting; 340 kisten schol; 53 kisten schar; 30 kisten diversen.

Prijzen in guldens per kg : tarbot 20,65-19,97; grote tong 19,67-18,49; grootmiddel tong 17,85-16,80; kleinniddel tong 14,96-14,36; tong één 12,81-12,14; tong twee 10,54-10,04.

Per 40 kg : tarbot 500-213; griet 319-153; kabeljauw één 234-156; kabeljauw twee 226-164; kabeljauw drie 144-114; kabeljauw vier 120-100; kabeljauw vijf 110-86; schol één 172-146; schol twee 152-136; schol drie 138-108; schol vier 96-90; wijting drie 78-42; makreel twee 56; schar 90-56; haai 122-118; krab 41-34; bot 32-24; kuit 190; steenbolk 50-40; rode poon twee 130-112.

De besommingen waren (in guldens) SCH 256 10.200; U K17 en UK 48 11.400; UK 78 en VD 77 13.300; UK 208 20.600; VD 19 en VD 73 37.200; IJM 44 12.300; IJM 207 en IJM 209 26.500; UK 135 en UK 145 10.700. Verder waren er één Goedereder en vijf Texelaars met totaal 94.000.

AAN DE MAANDAGMARKT VAN 27 NOVEMBER WERD AANGEVOERD : 10.035 kg tong; 191 kisten tarbot en griet; 1.397 kisten kabeljauw; 175 kisten koolvis; 21 kisten schelvis; 933 kisten wijting; 597 kisten schol; 170 kisten schar; 39 kisten makreel en 107 kisten diversen.

PRJZEN IN GULDENS. PER 1 KG : tarbot 22,80-18,69; grote tong 20,98-18,92; grootmiddel tong 18,57-17,23; kleinniddel tong 13,45-12,62; tong één 11,83-10,85; tong twee 10,80-10,38.

PER 40 KG. : krab 60,56; horsmakreel 60; koolvis één 104; koolvis drie 124; kolvis vier 102; kleine kreeft 142-128; haai 94-73; steenbolk 40-24; rode poon twee 94-90; tarbot 451-136; griet 274-124; kabeljauw één 186-128; kabeljauw twee 196-128; kabeljauw drie 134-112; kabeljauw vier 114-108; kabeljauw vijf 110-76; witte koolvis drie 114; witte koolvis vier 100; schelvis drie 90; schelvis vier 120-73; schol één 148-134; schol twee 150-134; schol drie 126-118; schol vier 106-84; wijting drie 64-37 60; wijting vier 28,80; makreel één 52; makreel twee 46-21,60; schar 70-39; hammen met kop 264-134; tongschar 263-149; lompen 88.

DE BESOMMINGEN WAREN :
KW.11 f 28.100; KW.22 f 16.000; KW.24 f 19.900; KW 25 f 6.300; KW.34 f 22.700; KW.51 f 15.900; K.88 f 25.000; KW.113 f 2.000; KW.117 f 13.800; KW.149 f 8.700.

AAN DE DINSdagMARKT VAN 28 NOVEMBER WERD AANGEVOERD : 563 kisten kabeljauw; 422 kisten koolvis; 236 kisten schelvis; 303 kisten wijting; 5 kisten schol; 61 kisten schar; 4 kisten makreel en 88 kisten diversen.

PRJZEN IN GULDENS : PER 40 KG. : koolvis één 143-137; koolvis twee 144-134; koolvis drie 142-120; koolvis vier 114-94; kabeljauw één 180-121; kabeljauw twee 208-111; kabeljauw drie 154-120; kabeljauw vier 126-114; kabeljauw vijf 112-86; schelvis één 174; schelvis twee 140-112; schelvis drie 144-64; schelvis vier 82-68; schol vier 100; wijting drie 66-40; makreel twee 52-47; schar 62-40; poontjes 60-50; steenbolk 38; haai 100-50; leng 117; hammen met kop 270-132; blanke koolvis drie 144-132.

DE BESOMMINGEN WAREN :
KW.43 f 50.500; KW.74 f 43.500; KW.123 f 23.700; VL.15 f 26.300; KW.39 f 1.700; WR.51 + WR.70 f 4.400.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 20-11 t/m 24-11-1978

Door 42 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
28.533 kg.	Tong	f 377.384,79	van f 21,06 tot f 10,65
19.799 kg.	Tarbot	f 114.201,73	van f 24,12 tot f 4,30
83.755 kg.	Schol	f 207.920,30	van f 3,59 tot f 1,90
21.705 kg.	Kabeljauw	f 52.686,31	van f 5,60 tot f 1,93
4.427 kg.	Griet	f 20.772,79	van f 7,09 tot f 3,72
5.070 kg.	Schar	f 7.481,15	van f 2,39 tot f 1,19
8.640 kg.	Wijting	f 10.050,38	van f 2,38 tot f 0,85
1.931 kg.	Haai	f 3.554,76	van f 2,80 tot f 0,77
1.925 kg.	Poon	f 2.709,01	van f 1,93 tot f 0,80
1.485 kg.	Steenbolk	f 1.430,26	van f 1,63 tot f 0,65
1.405 kg.	Makreel	f 1.233,50	van f 1,28 tot f 0,74
165 kg.	Tongschar	f 716,14	van f 4,74 tot f 3,58
116 kg.	Hozemond	f 271,44	van f 2,34 tot f —
100 kg.	Bot	f 70,75	van f 0,71 tot f 0,70
95 kg.	Rog	f 87,63	van f 1,23 tot f 0,81
31 kg.	Diversen	f 211,69	
179.182 kg.		f 800.782,63	

TOEKOMSTPERSPEKTIEF VAN DE GROTE ZEEVISSERIJ

Door de afdeling Visserij en Bosbouw van het Landbouw-Economisch Instituut zijn de resultaten gepubliceerd van een onderzoek naar de toekomstverwachtingen voor de Nederlandse grote zeevisserij. Hierin wordt eerst ingegaan op de voorlopig berekende uitkomsten over 1977.

De totale bedrijfsopbrengsten van de grote zeevisserij in 1977 (100 miljoen gulden) waren 4 miljoen hoger dan in 1976. De sterke teruggang van de haringaanvoer — met bijna twee derde — werd gecompenseerd door enerzijds belangrijk hogere prijzen en anderzijds door een meer dan verdubbelde aanvoer van makreel.

Doordat — mede door de geringere inzet van de schepen — aan de kostenstijgingen van de laatste jaren een halt is toegeroepen, zijn de kosten in 1977 op praktisch hetzelfde niveau gebleven gebleven als in 1976. Dit leverde een welkome verbetering op van het totale nettoresultaat van de grote zeevisserij. Het nettotekort van 6 miljoen gulden in 1976 liep terug tot 1 miljoen in 1977.

Ondanks de vangstbeperkende maatregelen bleef ook in 1977 het haringseizoen — van eind mei tot eind augustus — maatgevend voor het totale jaarresultaat. Dit werpt de vraag op of de reders zich niet moeten bezinnen op een gedeeltelijke wijziging van het traditionele bedrijfsbeleid. De sterke afhankelijkheid van het haringseizoen brengt grote risico's met zich mee, vooral nu de vloot uit grote kostbare eenheden bestaat. Als de exploitatie van deze grote schepen zou worden gericht op een jaarrond visserij, zouden de vaste lasten over een langere periode per jaar kunnen worden terugverdiend dan de enkele maanden waar het tot nu toe steeds om draait.

In verband met de problemen in de grote zeevisserij is, in aansluiting op de voorlopige cijfers van 1977, een voorcalculatie over de ja-

ren 1978 tot en met 1982 gemaakt. Binnen het kader van het visserijbeleid in de Europese Gemeenschap zijn de vangstverwachtingen getaxeerd door biologen van het RIVO.

Een prognose van het bedrijfsresultaat in de jaren 1978-1982 laat in 1978 een vrij sterke verslechtering zien. Na dit jaar treedt een geleidelijke verbetering op, zowel van de besomming als van het bruto- en nettoresultaat. Deze verbeteringen zijn vooral het gevolg van de verwachte gunstiger vangsten.

De uitkomsten geven aanleiding tot een bezinning op doeleinden en uitgangspunten van het conserveringsbeleid van de EG, dat zich voornamelijk richt op vangstbeperkingen. Een dergelijk visserijbeleid zou aan de visserijbedrijven en al wat daarmee samenhangt onnodige schade kunnen berokkenen. Deze schade zal beperkt kunnen worden als het beleid ook op economische en sociale criteria wordt gesteld. Om deze reden moeten vraagtekens worden gezet bij het blijkbaar uitsluitend op biologische gronden gevoerde beleid van de Europese Commissie.

Na het gereed komen van het rapport hebben zich nog belangrijke ontwikkelingen in het visserijbeleid voorgedaan, zoals het verbod van de haringvisserij ten westen van Schotland, het sterk bemoeilijken van deze visserij ten westen van Ierland en het invoeren van nationale steunmaatregelen (stilligregeling, saneringsregeling, e.d.). Hiermede kon in de prognose geen rekening worden gehouden.

NA 1978 HERSTEL ZEEVISSERIJ ?

Het Landbouw-Economisch Instituut verwacht dat het bedrijfsresultaat van de grote zeevisserij dit jaar sterk zal verslechteren. Na 1978 zal er echter een geleidelijke verbetering optreden, zowel van de besomming als van het bruto- en nettoresultaat. Deze opleving zal vooral het gevolg zijn van de verwachte gunstiger vangsten, aldus het LEI. De verwachtingen van het Instituut zijn gebaseerd op taxaties van biologen van het RIVO van de hoeveelheden vis die in de komende jaren gevangen zullen mogen worden. Het LEI heeft op grond daarvan een onderzoek over het toekomstperspectief voor de grote zeevisserij van 1978 tot 1982 opgesteld.

Volgens het LEI is er alle reden om vraagtekens te zetten bij het door de EEG gevoerde conserveringsbeleid, dat zich voornamelijk op vangstbeperkingen richt. De Gemeenschap houdt daarbij volgens het LEI te weinig rekening met de sociale en economische aspecten van de vangstbeperkende maatregelen. Een visserijbeleid dat die punten niet mee laat wegen en zich uitsluitend op de biologische gegevensricht, zou aan de visserijbedrijven en alles wat daarmee samenhangt onnodige schade kunnen berokkenen.

Het LEI constateert dat, ondanks de vangstbeperkende maatregelen, vorig jaar de haringvangst toch maatgevend bleef voor het totale jaarresultaat.

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

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE — Tel. 32.11.01

UW RAADGEVER IN VERZEKERINGEN

VERZEKERINGSKANTOOR MONTEYNE & VANMOERKERKE N.V.

Koningstraat 16, 8400 Oostende
Tel. : (059) 80.23.01

- * Scheepsverzekeringen
- * Transport
- * Alle andere takken

(8188V)

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE
TEL. (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en depothouder voor de Visserij:

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varesseleau en Vettewinkel)

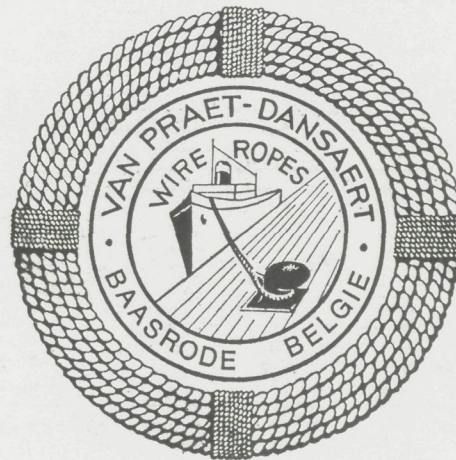
(7772V)

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Staaldraadtuwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR:

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust en in 't bijzonder bij S.C.A.P. Oostende.

Tel. (052- 33-24.66

B.T.W. 400.332.559

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor Inlichtingen en formaliteiten:
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

tel. (050) 54 41 17 - 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

(A0111)

46



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAL, 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.

■ **NIEUW TELEFOONNUMMER VANAF 31-10-1978 : (059) 32.16.89**