

het visserijblad

Vrijdag 27 april - Nr. 16

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 133 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 premies voor VOZOR-gelden KOMMENTAAR EN PRAKTISCHE VOORBEELDEN TER VOORLICHTING VAN REDERS, SCHIPPERS EN MOTORISTEN

Naar aanleiding van de likwidatie van VOZOR, het geven van de reserves aan reders voor nieuwbouw en aan jonge schippers en motoristen worden, zoals verwacht, niet alleen talrijke vragen gesteld, maar ook talrijke achterpoortjes gezocht om te kunnen genieten van deze premies.

Het is dan ook normaal dat de hogere overheid alle achterpoortjes ziet opengaan om te kunnen genieten.

Bij dit artikel kunnen we echter melden dat het nutteloos is voor schepen vóór 10 maart 1979 aangekocht, een premie te vragen. Het ministerieel Besluit van 22-3-1979 verschenen in ons blad van 6 april geeft daaromtrent duidelijke aanwijzingen. Van talrijke zijden worden ons vragen gesteld.

Wij zullen ze zoveel mogelijk beantwoorden. Dat er in het Besluit leemten zijn, is normaal daar niet alle gevallen konden voorzien worden. Het is echter een feit dat slechts acht gevallen per jaar zullen behandeld worden, zodat slechts 8 reders of schippers of motoristen voldoening zullen krijgen in de volgorde dat hun aanvraag bij de minister werd ingediend, waarvan we aanraden kopy naar de administratie van het Zeewezen te sturen

In verband met het ons bereiken van verschillende vragen, geven we hierna enkele verduidelijkende uitleg en voorbeelden.

- 1) de schipper of motorist die een schip koopt moet niet alleen een brevet hebben dat minstens drie jaar geleden verworven is, hij moet ook drie jaren hebben gevaren op het ogenblik van de aanvraag. Vb. schipper vraagt premie op 1 augustus 1980. Hij moet regelmatig hebben gevaren (niet noodzakelijk als schipper) sinds 1-8-1977, dit betekent verlof en opdagdagen afgetrokken, verder geen drie maanden aan wal te hebben vertoefd. Hier zal de monsterrol nagezien worden.
- 2) aankopen in buitenland en in het binnenland komen alleen in aanmerking voor jonge schippers of motoristen (min dan 40 jaar), niet voor gevestigde reders. De gevestigde reders kunnen alleen een bouwpremie krijgen. (jonge schippers of motoristen kunnen zowel een bouwpremie als een aankooppremie krijgen).
- 3) de toelage van 25% en maximum 2,5 miljoen fr. voor aankoop wordt alleen toegekend wanneer geen beroep gedaan wordt op het scheepskrediet. Voor verkoop onder Belgen kan geen beroep gedaan worden op het scheepskrediet zodat dan 25% tot 2,5 miljoen fr. kan worden toegekend. Indien echter (wat voor aankoop van een schip in België mogelijk is) een krediet wordt overgenomen dan staat dit vanzelfsprekend gelijk met een beroep op het scheepskrediet en wordt de premie beperkt tot 10% en maximum 1 miljoen fr.
Een praktisch voorbeeld:
 - a) een Belgisch schip wordt verkocht aan een jonge schipper of motorist voor 8 miljoen. Er staat nog 4 miljoen krediet op. De nieuwe reder neemt het krediet over. Hij kan maximum 10% op 8 miljoen, d.i. 800.000 fr. krijgen.
 - b) een Belgisch schip wordt verkocht voor 8 miljoen fr. Er staat nog 300.000 fr. krediet op. De nieuwe reder neemt geen krediet over, maar betaalt 300.000 fr. aan de N.M.K.N. terug. Hij krijgt een premie van 25% hetzij 2 miljoen fr.

(Zie vervolg blz. 2)

Dienstverleningen door het kuststation Oostenderadio AUTOMATISCHE TELEXVERBINDINGEN VAN DE SCHEPEN NAAR DE WAL

De scheepsstations welke zijn uitgerust met een TOR-installatie (d.i. Teleprinting over Radio) kunnen thans automatisch in verbinding komen met een telexabonnee om 't even waar aan de wal, mits deze centrale is aangesloten op het gextex-net. Deze laatste bijzonderheid includeert dat contact realiseerbaar is met telex-toestellen in de meeste landen ter wereld.

Om zulke volautomatische verbinding te bekomen, kiest de bediener van het toestel op het schip, het selectief oproepnummer van het kuststation Oostenderadio gevolgd door de lettercombinatie DIRTLX en het gewenste telexnummer te land, verder aangevuld met een plus-teken en een vraagteken. Zo komt de telexist in een minimum van tijd rechtstreeks op het gevraagde telextoestel aan de wal.

Een voorbeeld :

De scheepstelexist selecteert het TOR-nummer (1.0) 0480 en bereikt aldus het kuststation Oostenderadio. Zodra de radioverbinding tot stand komt typt hij de lettercombinatie DIRTLX gevolgd door het gewenste abonneenummer bv. 03812345+? Bij ontvangst in het kuststation van deze code krijgt hij tot antwoord : «OST MARITEX B MOM», waarna de verbinding met de gevraagde telexabonnee automatisch wordt opgebouwd; (in het gegeven vb. de telexabonnee 12345 in Brazilië, land bereikbaar door middel van de prefix 038).

Volautomatische verbindingen krijgen buiten de evidente tijdswinst nog een ander voordeel mee. De taxatie is immers in dit geval niet langer gebonden aan het drie-minuten-minimum, maar geschiedt voortaan per minuut.

In omgekeerde richting kan de landabonnee voorlopig nog geen gebruik maken van de faciliteit van het volautomatisme. Hij blijft aangewezen op de semi-automatische dienst verzorgd door het kuststation Oostenderadio, dat zijn oproep ontvangt, het gevraagd scheepsstation oproept en doorverbindt. De schepen die om een of andere reden tot een volautomatische verbinding komen, kunnen ten andere, zoals voorheen, ook steeds via de operator van het kuststation terecht.

Wat meer is, indien nodig kunnen zowel landabonnee als scheepsstation die een aangevraagde correspondent zelf niet kunnen bereiken binnen een gewenst tijdsbestek, een beroep doen op een andere door Oostenderadio geboden faciliteit, met name het «store-and-forward-systeem». Zulks bestaat hierin dat Oostenderadio het over te seinen bericht via perfo-tape als het ware in een geheugen opslaat om het vervolgens bij een eerste contact ter bestemming te brengen. Bij toepassing van deze werkwijze behoudt de afzender het voordeel van de telex-taxatievorm.

Belangstellenden die eventueel nog meer inlichtingen zouden wensen, kunnen deze bekomen door navraag op het telefoonnummer (059) 70 24 38.

(Zie vervolg blz. 2)

De premies voor VOZOR-gelden

KOMMENTAAR EN PRAKTISCHE VOORBEELDEN TER VOORLICHTING VAN REDERS, SCHIPPERS EN MOTORISTEN

(Vervolg van blz. 1)

In elk individueel geval zal de koper derhalve moeten uitmaken of hij er belang bij heeft het krediet over te nemen en slechts 10% premie te krijgen, of het krediet terug te betalen en 25% te krijgen. De beslissing zal vanzelfsprekend afhangen van de hoogte van het uitstaande krediet.

- 4) In een schrijven wordt verkeerdelijk gesteld dat bij plaatsen van een nieuwe motor ook een premie zou bekomen worden. Dit is niet het geval. Dit voorbeeld moet luiden: In de veronderstelling dat ze dit vaartuig voor 4 miljoen fr. kopen, krijgen ze op die 4 miljoen fr. 25% hetzij 1 miljoen fr. Daarnaast kunnen zij voor het plaatsen van een nieuwe motor een scheepskrediet aanvragen van 70%, gewoonlijk terugbetaalbaar in 6 à 8 jaar en met als intrestlast 10% — 3% = 7%. (onder voorbehoud dat de huidige of toekomstige Minister dezelfde politiek volgt voor intrestlast als in het verleden).
- 5) Ook een ander voorbeeld is verkeerd, omdat, zoals gezegd, bij overname van een uitstaand krediet slechts 10% met maximum 1 miljoen fr. wordt bekomen in plaats van 25%.
- Het lijkt ons volkomen logisch geen onderscheid te maken tussen een nieuw krediet dat wordt aangevraagd en een oud krediet dat wordt overgenomen. In het ene als in het andere geval, staat het bedrag van het scheepskrediet in rechtstreekse verhouding tot de waarde van het schip. Meer nog, gelet op het feit dat bij verkoop van een schip gewoonlijk achterstallige betalingen zijn, zal in de meeste gevallen de overname van een krediet meer betekenen ten opzichte van de waarde van het schip, dan het bekomen van een nieuw krediet.

Wij willen nog de aandacht vestigen op enkele andere bepalingen van het ministerieel besluit.

- a) Aankoop, zoals gezegd, geeft alleen aanleiding tot een premie als het jonge schippers of motoristen betreft. **Dan nog moet het een eerste vaartuig zijn.**
- b) Aankoop of nieuwbouw mag worden ingebracht in een p.v.b.a. of een n.v. Maar dan moet de aanvrager (jonge schipper, motorist of gevestigde reder) **gedurende 5 jaar minstens 2/3de van het kapitaal in die p.v.b.a. of n.v. bezitten.** Eén derde is voldoende als 90 % van de aandelen toebehoren aan hemzelf en bloedverwanten tot de 2e graad.
- c) Het schip mag niet fundamenteel worden veranderd gedurende 5 jaren. De bedoeling van deze bepaling is de beperking tot 27 m tussen de loodlijnen en maximum 1.000 pk te doen eerbiedigen. Het zou al te gemakkelijk zijn een premie te krijgen voor een schip van 27 m en het 2 jaar later uit te lengen met 5 m. Ook mag het schip binnen de 5 jaren niet worden verkocht. Bij uittenging of verkoop moet de premie worden terugbetaald. Er is vanzelfsprekend geen terugbetaling bij faillissement, overlijden of schipbreuk.
- d) De bijzondere aandacht wordt gevestigd op de bepalingen die in het eerste artikel van het Ministerieel Besluit voorkomen. Zo wordt als aanvrager van een eerste vaartuig beschouwd diegene die nooit meer dan 1/3de aandeel in een schip of in een rederij (p.v.b.a.) heeft gehad. Gevestigde reder is diegene die minstens een aandeel van 50% had sinds 2 jaar op **10 maart 1979**. Onder reder wordt zowel een fysieke persoon als een p.v.b.a. of n.v. verstaan.
- f) Ten slotte nog dit: een reder moet in elk 15% inbrengen in een nieuwbouw. Dit lijkt ons een gezond principe. Maar dit betekent dat als hij 85% krediet vraagt, hij geen bouwpremie krijgt. In de praktijk zal hij wel zo slim zijn, als hij recht heeft op de bouwpremie de werkwijze te volgen die hem, zoals uit onderstaand voorbeeld blijkt, het meest voordeel biedt:
- Een schip kost 40 miljoen fr. De reder moet 15%, d.i. 6 miljoen fr. inbrengen. Hij krijgt een bouwpremie van 10% hetzij 4 miljoen fr. Hij vraagt een krediet van 30 miljoen fr., hetzij 75%. Totaal: 40 miljoen fr. Vanzelfsprekend zullen er ook gevallen zijn (meer dan men denkt) die geen aanspraak kunnen maken op bouwpremie, bv. wegens onvoldoende eigendom in het schip. Dan staat alleen de mogelijkheid open 80% krediet te vragen, zonder bouwpremie.

Tot daar enkele bijkomende inlichtingen.

Volgende week beantwoorden we nog enkele verduidelijkingen van het Ministerieel Besluit van 22-3-1979 in de vorm van vraag en antwoord.

Dienstverleningen door het kuststation Oostenderadio

(Vervolg van blz. 1)

RADIOMARITIEME VERBINDINGEN IN DE 3 MHz-BAND

Het kuststation Oostenderadio opent, na zeer positieve resultaten in de loop van een proefperiode tijdens de voorbije maanden, een nieuwe radio-weg. Nader bepaald gaat het om radiotelefonie in de 3 MHz-band.

Naargelang van de propagatie-omstandigheden is het verkeer op de radiotelefoniefrequenties in de middengolven niet onveranderlijk een succes te noemen wanneer meer dan 800 km moeten worden overbrugd. Over afstanden waarmede bv. IJslanvaarders regelmatig worden geconfronteerd, kunnen op zekere ogenblikken moeilijke verbindingen voorkomen op frequenties als de 2484 kHz en de andere gebruikelijke middengolffrequenties.

Daarom werd uitgezien naar een verkeersmogelijkheid die in de gegeven situatie praktisch de voordelen biedt van een kortegolffrequentie en anderzijds geen hinder hoeft mee te brengen voor de steeds talrijker wordende gebruikers van kortegolffrequenties. Een en ander leidde naar een benutting van frequenties in de 3 MHz-band.

Oostenderadio koppelt thans een luisterdienst op de 3178 kHz aan de van oudsher voorziene luisterwacht op 2182 kHz en de 2484 kHz. Scheepsstations die niet langer aan een klare verbinding geraken via de klassieke middengolffrequenties kunnen Oostenderadio verzoeken over te gaan naar de 3 MHz-band.

De scheepsstations bezigen de frequenties 3178 kHz en 4143,6 kHz, terwijl Oostenderadio van zijn kant werkt op 3632 kHz en 3684 kHz. Op laatstvermelde frequentie beantwoordt Oostenderadio ten andere eventuele oproepen op de 3178 kHz.

Het kuststation maakt alleen nog gebruik van de single-side-band-zendklassen of enkelzijband. Dit zijn de A3H (volle draaggolf), A3A (verminderde draaggolf) en A3J (gedempte draaggolf). Indien scheepsstations reeds zijn uitgerust met apparatuur voor enkelzijbandwerking, dan ligt het voor de hand dat zij er eveneens gebruik van maken. Niettemin hebben de scheepsstations de toelating om nog tot 31 december 1981 te opereren in A3 (dubbelzijband).

SCHOTS NATIONALISME EN VISSERIJBELOFTEN

We hebben er reeds meerdere malen op gewezen, dat het tussen de Engelsen en de Schotten niet allemaal koek en ei is in de visserij. Er was zelfs op de zuidkust van Engeland in visserijmiddens, een uitgesproken vijandigheid tegenover de grote Schotse zeevisserij, die voor de kusten van Cornwall de makreel voor de neus van de traditionele Engelse makreelvisserij kwamen wegvangen. Een nieuw staaltje van verdelend nationalisme kregen we daar vanwege de Schotse Nationale partij, die tracht in het geveel te komen bij de Schotse visserij uit zuiver elektorale doeleinden en daar ook in slaagt. Gelukkig betekent de Schotse visserij nog gans Schotland niet. De Nationale Schotse partij laat aan de visserij verstaan, zo oit Schotland onafhankelijk kan worden, door dit land de 200 mijlszone voor de Schotse visserij zal uitgevaardigd worden, al moet men hier voor uit de E.E.G. gaan. Om niet gans alleen te staan en economisch niet te veel nadelen op te lopen, stelt de Schotse Nationale partij het voor, dat zeker 100 mijl uit de kust exclusief aan de Schotse visserij zou toegewezen worden en dat

voor de zone buiten de 100 mijl tot 200 mijl dan met de E.E.G. zou kunnen gesproken en onderhandeld worden. Als de Nationale Schotse Partij werkelijk meent dat de economie van dit land alleen maar op het visserijbeleid steunt en al de andere nijverheden hieraan ondergeschikt zijn, dan kunnen we de mensen van deze partij, ofwel als dwazen bestempelen ofwel als bedriegers. De Schotse visserij maakt slechts een heel klein deeltje uit van de Schotse economie en het is onvoorstelbaar, dat hiervoor een breuk met de Europese Economische Gemeenschap kan gerealiseerd worden, laat staan maar ooit eens in overweging genomen.

Deze stellingname door de Schotse Nationale Partij en door de Schotse visserij wordt zelfs in Engeland niet „au sérieux” genomen. Trouwens, daar waar het Verenigd Koninkrijk samen, er nog niet in slaagt een exclusieve 12-mijlszone voor elkaar te krijgen, omdat de Britse economie, te veel van de Europese afhankelijk is en een breuk niet te riskeren, ziet men in het opbod door de Schotse Nationale Partij, slechts een verkiezingsstunt.

Is het bouwen van een industrie-eiland in de Noordzee overbodig en te duur ?

Het is onze lezers bekend dat zowel in ons land als in Holland hieromtrent reeds veel geschreven en besproken werd.

Dergelijk vraagstuk vergt overleg, goed nadenken en doet in de eerste plaats de vraag stellen of het bouwen van zo'n eiland vóór Zeebrugge of ergens aan de Hollandse kust niet overbodig en te duur voorkomt.

De h. van Ginkel, voorzitter van de commissie Studië Noordzee-eilanden en Terminals, is tot het besluit gekomen, dat de vestiging van een kunstmatig eiland in de Noordzee met industriële doeleinden niet nodig en op gebied van kosten, niet gerechtvaardigd is.

Uit deze zeer belangrijke studie blijkt immers dat de investeringskosten daaraan minstens 40 t.h. duurder zouden kosten dan te lande en de uitbatingskosten zelf, meer dan 20 t.h.

Weliswaar is zo'n verwezenlijking mogelijk op technisch gebied en op internationaal vlak, maar het is niet bewezen, dat het gebrek aan plaats te lande, dit verrechtvaardigt.

In het „Lloyd Anversois" van vrijdag 20 april wordt dienaangaande een brief uit Nederland weergegeven waarin we het hiernavolgende te lezen krijgen:

„De Stuurgroep Studie Noordzee-eilanden en Terminals (Stunet) is tot de (voorlopige) konklusie gekomen dat vestiging van een kunstmatig industrie-eiland op de Noordzee voor de Nederlandse kust niet noodzakelijk is en uit kostenoverwegingen niet verantwoord. Dit blijkt uit de voordracht van ir. R. van Ginkel, voorzitter van het Projektteam Stunet, gehouden tijdens de 13e Benelux-Havenstudiedagen in de eerste week van april in Den Haag en Rotterdam. Het thema was „De problematiek rondom een industrie-complex op een kunstmatig eiland in de Noordzee". Er waren méerdere sprekers die er hun visie op gaven. Samengevat kan ook de algemene konklusie zijn, dat een dergelijk eiland slechts uit milieu-oogpunt overweging zou verdienen. Dan blijft men echter óók nog zitten met de vraag of milieubescherming tot iedere prijs moet worden gekocht.

Ir. van Ginkel noemde een industrie-eiland in de Noordzee een schitterende gedachte en een fascinerend projekt. Het is echter geen puur Nederlandse gedachte. Er zijn al soortgelijke plannen in ontwikkeling gekomen in België, Japan, Duitsland en de Verenigde Staten. Toen de Nederlandse overheid zich bijna vier jaar geleden ging buigen over de wenselijkheid en de modaliteiten van een dergelijk eiland, was er al een bepaalde ontwikkeling gaande op grond van initiatieven uit het bedrijfsleven, waarin de North Sea Island Group een grote rol speelde.

Stunet is bij haar opzoekingen tot de konklusie gekomen, dat produceren op een eiland in de Noordzee aanzienlijk duurder is dan op

het vasteland. Drie factoren spelen daarbij een hoofdrol: de hoge bouwkosten voor het eiland waaruit hoge kosten voor de grondresultaten (ca 350 gulden per m²); de hoge arbeidskosten als gevolg van extra loontoeslagen en reis- en verblijfskosten; het transport van personeel en goederen van en naar het vasteland. Dit alles leidt er toe, dat de investeringskosten op een eiland zo'n 40 pct hoger liggen dan op het vasteland en dat de exploitatiekosten zo'n 20 pct hoger zijn.

De studie die Stunet heeft gemaakt werd beheerst door een drietal vragen: is een eiland technisch mogelijk en volkenrechtelijk geoorloofd; is er een zodanig ruimtegebrek op het vasteland dat een deel van de industrie naar een eiland moet uitwijken; is een eiland als vestigingsplaats beter of slechter dan wat er op het vasteland beschikbaar is? De eerste vraag kon reeds in de beginfase van de studie bevestigend beantwoord worden.

Om een duidelijk antwoord op de tweede vraag mogelijk te maken is een studie uitgevoerd voor geheel West-Europa. Het resultaat van deze studie geeft een niet al te optimistisch beeld. Voor de olie-raffinage wordt voor Nederland in de komende 25 jaar in het geheel geen expansie verwacht. Voor de sektor petrochemie wordt voor geheel West-Europa een zeer beperkte uitbreiding verwacht die echter vooral in Zuid-Europa en eventueel in Schotland gerealiseerd kan worden. De staalindustrie zal na de jaren 80 haar huidige overcapaciteit pas hebben ingelopen. Daarna zal alleen bij een gunstige ontwikkeling de vestiging van nieuwe grote bedrijven in West-Europa mogelijk zijn. Al met al moet slechts met een zeer beperkte expansie van de terreinbehoefte gerekend worden.

Daar staat echter een zeer groot aanbod van zeehaven-industrieterreinen tegenover. In West-Europa blijft vandaag de dag 34.000 hectare industrieterreinen in zeehavengebieden beschikbaar te zijn, met op de lange termijn mogelijk nog eens 60.000 hectare. Opvallend is het aandeel van Frankrijk: thans 14.000 ha beschikbaar en later nog eens 15.000 ha. De konklusie is, dat er op kwantitatieve overwegingen in West-Europa géén gebrek aan industrieterrein is.

De vraag of een eiland een gunstige invloed op de werkgelegenheid in Nederland zal hebben is, aldus ir. van Ginkel, niet zonder meer met ja te beantwoorden. De bouw van een dergelijk eiland levert 45 tot 50.000 manjaren werk op, maar daarbij dient wel te worden gedacht dat deze bouw weinig arbeidsintensief is. Als zo'n eiland eenmaal vol bezet is vinden er ongeveer 24.000 mensen werk. Of dit allemaal als „extra" werkgelegenheid beschouwd kan worden, hangt af van het feit of er door het eiland bedrijven naar Nederland zouden komen die zich er anders niet zouden vestigen. Dit zou ove-

rigens alleen gebeuren als vestiging op een eiland voor de bedrijven goedkoper is dan vestiging elders in West-Europa.

Een aspekt dat veel aandacht heeft gekregen in het milieu. De vraag hoeveel voordelen een eiland voor het milieu biedt staat aan de basis van de industrie-eilandgedachte. Bij een voorzichtige beoordeling moet hier onderscheid worden gemaakt tussen effecten die zich vooral op korte afstand voordoen, zoals geluid en stank, en risico van effecten die ook op lange afstand werken, zoals verontreiniging van lucht en water. Bij de eerste groep effecten scoort een eiland duidelijk beter dan het vasteland. Een eiland dat meer dan 10 km. uit de kust ligt levert voor het vasteland nagenoeg geen stank-, licht-, en lawaai-overlast meer.

Bij de verontreiniging van water en licht scoort een eiland echter niet beter dan het vasteland, en wel om drie redenen: het totaal van de emissies van het industriële complex wordt niet beïnvloed door de keuze van de lokatie; de luchtverontreiniging is op grote afstand even schadelijk, ongeacht of deze nu van het vasteland komt of van een eiland; de verontreiniging van het water in volle zee wordt weliswaar goed verdund, maar betekent tevens verontreiniging van een nu nog relatief schoon gebied. Positief scoort een eiland nog op het punt van de verspreiding van afvalwarmte door koelwater.

De vraag rijst welke konklusies op dit moment uit de studie van Stunet kunnen worden getrokken. Ir. Van Ginkel geeft deze in vijf punten: een eiland is uit ruimtegebrek op het vasteland over een lange reeks van jaren niet nodig; er kon niet worden aangetoond dat de hoge kosten die met de produktie op een eiland gepaard gaan, worden gerechtvaardigd door besparingen op maatschappelijke kosten, die het gevolg zijn van produktie op het vasteland; de voordelen van een eiland liggen in vermindering van het risico, alsmede in bepaalde vormen van hinder van gekoncentreerde industriële activiteiten voor omwonende bevolking; voor andere milieuproblemen lijkt een eiland de aangewezen oplossing en zou aanpassing van de produktieproces door o.a. op milieubescherming gerichte technologie mogelijk een structurele oplossing kunnen inhouden; tenslotte is uit de studie een aantal belangrijke problemen naar voren gekomen, zoals de ruimtelijke ordening van de Noordzee en de kennis van het maritieme milieu aldaar, de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden en het vestigingspatroon van de basisindustrie in Nederland en in Noordwest-Europa. Wij komen er nog nader op terug.

Totdaar deze zeer interessante studie, waaruit we moeten besluiten, dat dergelijk ontwerp vóór de haven van Zeebrugge of voor een Nederlandse haven, in volle zee uitvoeren, zeer kostelijk zou uitvallen.

HOLLANDSE VISSERIJREDERS OP BEZOEK BIJ DE BELGISCHE BUREN

In het «Nieuws van Kotterfront» uitgave van de kottersektor van Zevibel, in Zeeuws Vlaanderen, lezen we een verslag van een bezoek die Zevibel, de Zeeuwse Visserijvereniging aan België en meer speciaal aan Oostende bracht. Hieraan ontleen we tekstueel het volgende:

De indrukken die de delegatie ter plekke betreffende de organisatie in de Belgische visserij heeft opgedaan zijn zeker de moeite waard om nog eens met genoegen aan een nadere beschouwing te onderwerpen.

Allereerst werden we ontvangen door uitgever van het Belgisch Visserijblad Dhr. Vandenberghe.

Imposant zijn de indrukken van wat dhr. Vandenberghe in bijna een geheel leven geweid aan de visserij allemaal tot stand heeft gebracht.

En ondanks dat dhr. Vandenberghe misschien op een leeftijd gekomen is, dat hij hetzelfde misschien ook wel graag een beetje kalmer aan zou willen doen, zwaait hij nog steeds, en naar onze indruk met goed resultaat, de scepter over een aantal zeer belangrijke nevenactiviteiten van de visserij.

Noemen we eerst de onderlinge verzekeringsmaatschappij «Hulp in Nood» waarbij het grootste deel van de Belgische visserij is verzekerd.

Is het in Nederland zo dat bijna iedere visserijplaats een eigen coöperatieve inkoopvereniging heeft in België is ook dat meer centraal geregeld waarbij de bundeling van krachten ons een duidelijk inzicht gaf van wat men dan als groter coöperatief lichaam allemaal meer kan doen dan als kleine Nederlandse Coöperaties.

Alleen al het kunnen ops aan van 6 miljoen liter gasolie is een zaak die in Nederland voor geen enkele coöperatieve haalbaar is. Ook de naar onze indrukken dynamische wijze van inkopen zou o.i. ook voor onze plaatselijke coöperaties commercieel aantrekkelijke perspectieven kunnen bieden.

Dhr. Vandenberghe verklaarde ons desgevraagd dat hij contacten met Nederlandse coöperaties zeer op prijs zou stellen en gaarne alle inlichtingen terzake wil verstrekken.

Eveneens in eigen coöperatief beheer is er een complete machinefabriek waar aan een afbouwskade complete visserijschepen in eigen beheer afgebouwd worden.

Ook Nederlandse schepen die, wanneer ze onverhoopt in de buurt reparatiemogelijkheden mochten hebben zijn daar van harte welkom.

Zoals men ziet wordt de coöperatieve gedachten in België tot stand gebracht, door onze Hollandse reders, ten eerste op prijs gesteld en stellen we vast dat men van daar uit beseft van welk groot nut dit is geweest voor de Belgische visserij.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Scheepskredieten voor visserij of diskriminatie

Het is onze lezers bekend dat buiten voor de nieuwbouw van vissersvaartuigen, waarvoor thans bouw kredieten verleend worden, gaande van 70 tot 85 t.h. aan een interest van 3 à 3,40 t.h. gedurende 15 jaar, de wet van 29 oogst 1948, ook voorzigt dat voor de invoer van schepen een krediet van 70 t.h. zou toegelend worden met een tussenkomst in de interestvoet door de Staat gaande van 2 tot 3 t.h. en zelfs meer al naar gelang het geval.

Tijdens de laatste zitting van het Technisch Komitee voor het verlenen van Krediet aan Koopvaardij en Zevisserij, is plots gebleken, dat 't Ministerieel Komitee voor Economische Sanering in datum van 27 juli 1978 een beslissing zou genomen hebben, waarbij voor de invoer van tweedehands vissersvaartuigen voortaan nog slechts een krediet zou verleend worden tegen 50 t.h. van de kostprijs aan een normale rentevoet (thans 10 t.h. min twee ten honderd Staats-tussenkomst).

Groot was de verrassing van de leden en ook in visserijmiddens dit te moeten horen, daar niemand ooit daaromtrent werd ingelicht.

Deze beslissing komt ons des te

zonderlinger voor, omdat voor de invoer van tweedehands koopvaardij schepen dit niet het geval is en hier zeker niet alleen 70 t.h. wordt toegekend maar de tussenkomst in de rentevoet in elk geval nooit minder is dan drie ten honderd.

Deze beslissing is verder in tegenspraak met deze van de regering de VOZOR op te doeken en anderzijds ter aanmoediging van jonge schippers en motoristen tussen te komen 't zij bij nieuwbouw, 't zij bij de aankoop van een tweedehandschip in binnen- of buitenland van 25 tot 10 t.h. van hun aankoop met een maximum van 4 miljoen frank.

Wat men hier dus uit het oog schijnt verloren te hebben, is het scheppen van een diskriminatie tussen visserij en koopvaardij.

Wij zien ten andere niet in, waarom de belangen van de visserij niet even groot zijn als deze van de koopvaardij.

Integendeel. Wanneer krediet gevraagd wordt voor de invoer van een koopvaardij schip, dan is het gewoonlijk niet door een alleenstaande kleine private reder, maar door een grote maatschappij, die financieel meer mogelijkheden heeft dan die eenvoudige visser,

welke in veel gevallen, wil hij bouwen of invoeren, beroep moet doen op familiegeld.

De Belgische visserij heeft in de laatste drie jaar een sloop ondergaan van belang. De Oostendse vloot, is niet meer de helft van wat ze vroeger was. En er is aan de huidige nieuwbouwkostprijs in elk geval voor jongeren geen mogelijkheid dat de verwezenlijken, zelfs met 85 t.h.. Een eenvoudig vissersvaartuig van 27 meter kost zeker 35 miljoen, waarvoor dus een eigen kapitaal van z's miljoen moet voorhanden zijn, wil men kunnen starten.

Wij menen dan ook dat in het kader van de tewerkstelling en de aanmoediging van jonge schippers en motoristen, deze beslissing dringend zou moeten herzien te worden, omdat ze geen zin heeft, de economische mogelijkheden beknop, de jongeren afwentelt naar de dop of andere bedrijven en in elk geval diskriminerend is tegenover de voordelen de koopvaardij toegekend.

Daarenboven is het een feit dat, 50 t.h. krediet verlenen aan jonge schippers of motoristen, deze zelfs in de onmogelijkheid stelt zich nog een tweedehands vaartuig aan te schaffen en het doel welke beoogd

werd met het ter beschikking stellen van de reserven van de VOZOR aan jongeren, volledig verloren zou gaan.

De Maritime Overheid heeft de laatste tijd de visserij op alle mogelijke wijzen aangemoedigd.

Wij zijn dan ook overtuigd dat zij hun minister of het Min. Komitee voor Economische Sanering het verkeerde van die beslissing zal kunnen doen inzien en dat de aankoop door jonge schippers en motoristen uit de visserij op hetzelfde niveau van de koopvaardij zou blijven behandeld worden.

Desnoods zou wel kunnen aangevraagd worden, en dit lijkt ons meer logisch, dat de bestaande reders voor de invoer van tweedehands schepen slechts 50 t.h. krediet zouden ontvangen, maar dat de jongeren van 40 jaar en minder die nog geen reder zijn, de kans blijven krijgen ten volle te genieten van de wet van 1948, een krediet toekennend van 70 t.h. en een rentesubsidie van drie ten honderd.

Het voortbestaan van onze visserij, de tewerkstelling en het aanmoedigen van jongeren in het beroep verder te gaan, hangt er van af.

P. Vandenberghe

BIJ FAILLISSEMENT

UIT TER HAND TE KOOP

1) De O.180

'Hendrika - Judith'

Stalen vaartuig. Br. T. 98,71, netto 41,64, lengte over alles 28 m., breedte 6,02 m., holte 2,82 m.

Het schip is in 1957 gebouwd te Amsterdam en uitgerust met een M.W.M.-motor van 435 PK van het jaar 1971.

De motor is voorlopig defect. De herstellingskosten zijn geschat op 150.000 fr.

Het vaartuig is in een goed onderhouden staat, uitgerust met een vislier Brusselle, type D5 (2 hoofd- en 2 hulptrommels) en heeft bomen op de voormast. De bomen zijn voorzien van korijzers en korrestokken, met 2 reservestokken en 2 reservekorijzers.

Het visruim is beplaat en voorzien van een koelinstallatie. Hydraulische stuurmachine.

Verzekerd voor 8.250.000 fr.

2) De O.181

'Cleopatra'

Stalen vaartuig. Bruto T. 129,70. Netto 44,74. Gebouwd in 1965 op de werf Panesi te Oostende, voorzien van een motor Baudouin, van 600 pk van 1972. Hebbende in de laatste reis een krukasbreuk opgelopen.

Voorzien van een vislier Brusselle type DV (2 trommels met 2 hulptrommels) en A bokken met korijzers, korrestokken en een reservestok. Het visruim is beplaat en voorzien van twee luikhoofden en een koelinstallatie.

Verdere uitrusting: Hoofddynamo 110 V 16 kw 750/2.250 t. Hulpmotor Samofa 20 pk bij 1.000 toeren, hulpdynamo 10 kw, hulpwaterpomp en noodsmeeroliepomp, twee elektro-pompen en centrale verwarming.

De stuurmachine is hydraulisch.

De hoofdafmetingen zijn: lengte over alles 29,73; breedte 6,28 m. en holte 2,86m.

Dit schip was verzekerd voor tien miljoen frank.

3) De O.182

'Caesar'

Stalen vaartuig hebbende een Br. T. van 155,74, netto 68,67, lengte over alles 35,02 m., breedte 6,33 m., holte 2,80 m.

Dit schip is gebouwd in 1967 op de werf Seghers te Oostende en uitgerust met een motor MWM van 850 PK bij 900 toeren van het jaar 1971.

Dit vaartuig vaarde op IJsland en behoorde tot de tien vaartuigen waarvoor de Belgische regering toelating had er nog te vissen.

De motor is voorzien van een Reyntjes keerkoppeling.

Het vaartuig is in zeer goed onderhouden staat en uitgerust met een Brusselle vislier type V 38 II met twee hoofd- en twee hulptrommels, heeft een A-mast met bomen, korrestokken en korijzers. Er zijn twee reservekorijzers aan boord.

Het visruim is beplaat, voorzien van vier luikhoofden en heeft een koelinstallatie.

De stuurmachine is hydraulisch.

Het schip was verzekerd voor 13 miljoen.

Deze vaartuigen worden verkocht in de toestand waarin zij zich bevinden zonder verhaal vanwege de koper(s) in verband met de eventuele herstellingsstaat.

BEZICHTIGING aan de Hendrik Baelskaal over de Liefkemoestraat.

Voor alle offertes wende of schrijve men aan de heer Robert Volckaert, advocaat en curator, Elisabethlaan 163, Oostende, tel. (059) 70.71.73.

Weetjes...

De Franse treiler „Guémina” uit Douarnenez, die een paar weken terug op de langoustinevisserij in Ierse wateren, een pijnlijk avontuur tegenkwam, is terug naar deze visserij vertrokken. De schipper werd toen door een dronken Ierse marineofficier beschuldigd om te hebben gevist in de Ierse 6 mijlenzone, of minstens, met niet volledig opgeborgen netten door deze zone gevaren te hebben. De „Guémina” werd toen veertien dagen in Ierland opgehouden, zodanig dat bijna de ganse lading langoustinen bij de terugkeer in Douarnenez, onverkooptbaar was. Er moest ook een zware borgsom gestort. De reder is nu zelf op deze reis mede aan boord.

De Canadese kusten werden vervuld op een afstand van 80 km toen een Britse petroleumtanker, de „Kurdistan”, in de zeeëngte van Cabot verging. Het gaat hier over 7 duizend ton zware fuel waarvan eveneens in grote hoeveelheden vóór de Canadese haven Sydney drijvend gevonden werd. Men tracht met speciale lichters de olie op te zuigen. Er werden eveneens olieconcentraties vastgesteld bij Louisburg. Daar zijn ook de nog aanwezige ijsschotsen door olie vervuld.

Een Frans onderzoekingsvaartuig is op de Filipijnen in een tyfoon vergaan. Het was een schip dat aan bodemonderzoek deed voor het opzoeken van petroleumlagen onder de zeebodem. Een Franse, Nederlandse, Italiaanse en Australische geoloog zijn hierbij omgekomen evenals de bemanningsleden bestaande uit Filipijnen.

De Franse werknemerssyndikaten voor de industriële en verre visserij, hebben voor 1979 een ganse lijst eisen ingediend, namelijk een dagelijks gewaarborgd loon, een verhoging van het loon, werkzekerheid, voedselvergoeding, premies voor de bedieners van radio en apparatuur, enz..... Hier tegenover stellen de reders de eis om het bemanningsgetal met 3 eenheden te mogen verminderen alsmede enkele andere aanpassingen en herzieningen. De standpunten van beiden liggen dus ver uit elkaar. Op de Franse industriële en verre visserij weegt inderdaad de verplichting om een minimum aantal bemanningsleden aan boord te houden.

De Franse sport- en gelegenheidsvisserij die de laatste tijd het mikpunt waren van vele en gerechtvaardigde aanvallen vanwege de beroepsvisserij, hebben zich nu ook verenigd en hun eerste algemene vergadering zal doorgaan te Cherbourg op 29 april. Zij wensen tot de tegenaanval over te gaan!

In Frankrijk, in de vissershaven Granville hebben de autoriteiten zich verplicht gezien om een omheide plaats voor te behouden voor het verwezen en voorlopig in reserve gehouden vistuig. Inderdaad lag de w.g. langs de aanlegplaats voor vissersvaartuigen bezaaid met allerlei vistuig. Het vistuig dat niet opgeruimd wordt, zal op kosten van de eigenaars overgebracht worden naar de omheining of naar het stort.

De scheepswerven „Cornouaille” uit Douarnenez, die sinds enkele maanden op de bouw van polyester

vaartuigen hebben overgeschakeld, hebben reeds het ganse jaarboek 1979 met order gevuld. Inderdaad kregen zij reeds 12 orders voor vissersvaartuigen van 15 tot 19 meter. Een herstructurering van de werf, omscholing van het personeel en aanwerving van een paar experts gingen hieraan vooraf. Zou de doorbraak ten voordele van de polyester toch voor de nabije toekomst zijn? Wie waagt in België zijn kans?

De Franse langoustenvanger „France-Langouste” is na een kam-pagne van 3 maand in de wateren van Mauretanië naar de Franse thuishaven teruggekeerd met 24 ton langoustinen in zijn vijvertanks.

De onderhandelingen tussen Frankrijk en Mauretanië voor de verlenging na 30 april van de vergunningen in de Mauretaanse wateren voor Franse vissersvaartuigen schijnen niet van een leien dakje te lopen. Mauretanië is heel wat stugger in de onderhandelingen voor de vernieuwing van de vergunningen en schijnt er het maximum te willen uithalen. Het ware een zware slag voor de Franse visserij in het algemeen en de langoustenvisserij in het bijzonder, mochten de onderhandelingen niet tot een vernieuwing van de vergunningen leiden.

In Nederland moet men minstens 60 dagen per jaar garnaal aanvoeren om zijn garnaalaanvoervergunning te zien ingetrokken worden. Voor bepaalde garnaalvaartuigen die over een vergunning beschikken, schijnt dit zelfs te veel te zijn omdat de Nederlandse garnaalvloot veel meer dan bij ons, zich ook inzet op de plat- en rondvisserij.

Er is nog altijd binnen de EEG geen minimum-prijs voor garnalen bindend verklaard. Deze minimum-prijs zou evenwel inhouden dat de garnaal aan bepaalde voorwaarden zou moeten voldoen, vooral wat de grootte betreft, om in aanmerking te kunnen komen voor de opvang. Dat zou in België voor velen nog al pijnlijk en moeilijk aankomen, waar nog al eens meer zittingen in de markt gezet worden.

België is nog altijd de grootste afnemer van Nederland wat de mosselen betreft. In de uitvoerstatistiek ligt België voor op met 226.800 ton, gevolgd door Frankrijk met 148 duizend ton en diverse landen met slechts een goede 4 duizend ton.

In Nederland heeft de heer ingenieur J.G. de Wit, plaatsvervangend directeur van het Rijksinstituut voor Visserij-onderzoek, wegens pensioengerechtigde leeftijd afscheid genomen uit de dienst. Hij werd tot officier in de Orde van Oranje Nassau benoemd. Onze gelukwensen.

Het Visserij-schap in Nederland heeft een leerboek over de Bedrijfs-ekonomie voor de visserij op de markt gebracht, van de hand van Drs. Davidse van het Landbouw-Ekonomisch Instituut, afdeling Visserij. Dit zou het eerste boek zijn dat over bedrijfsekonomie voor de visserij handelt.

Minister Van der Stee heeft in

Nederland de scholvisserij in Skagerrak en Kattegat verboden wegens overschrijding van het Nederlands kontingent. Het verbod is reeds op 12 april ingegaan.

In een restaurant te Madrid richt Ierland een Festival in van Ierse zeeprodukten. Niettegenstaande Spanje over één van de meest uitgebreide visserij-industriën beschikt voerde Ierland toch bijna voor 45 miljoen B.fr. naar Spanje aan visserijprodukten uit. Ierland richt het festival voornamelijk in met gerookte zalm, oesters van Cork, kreeft, langoustines, enz..... produkten die onder een klein volume toch een grote uitvoerwaarde hebben.

Traag maar zeker begint het tot de Britten door te dringen dat hun middenslagtreilerij en seinevloot een te grote uitbreiding krijgt. Het voornaamste probleem, volgens vele kringen uit de visserij, zal dan ook

voor de toekomstige regering dit zijn van het binnen bepaalde perken houden van de Britse visserijvloot.

Prins Charles, de troonpretendent van Groot-Brittannië, heeft zijn geplande 2-dagenreis met de diepvriezer „Junalla” uit Hull moeten afzeggen omdat het een Britse gewoonte is dat leden van de koninklijke familie in een pre-elektorale klimaat (de verkiezingen van begin mei) niet meer deelnemen aan publieke manifestaties, ontvangsten, recepties en dergelijke.

● **TE HUUR: GEMEUBELDE**
KLEINE appartementen, studio's, kamers en **STUDENTENKAMERS**, douche, speciale winterprijs, nl. 2.000 fr. Z.w. « Mon Séjour », Londenstraat 8, Oost. Int. tel. (059) 50.19.71 80.27.52.
(7116N-8199V)

NEDERLANDSE MINISTER ONTKENT MEDEWERKING ALGEMENE INSPECTIEDIENST BIJ ONTDUIKING KWOTERING

Onze lezers zullen zich herinneren dat wij enkele maanden terug een bijdrage geleverd hebben aan de afspraken, die volgens bepaalde Nederlandse kranten, bestaan tussen de vissers, de handel, de afslag en zelfs de ambtenaren van de Algemene Inspectiedienst in Nederland om de kwoteringsmaatregelen te ontduiken. Het ging hier, met andere woorden, over de zwartverkoop. Op de vraag van het eerste-kamerlid, de heer Broekx in verband met deze betrokkenheid van de ambtenaren van de Algemene Inspectiedienst, heeft de Nederlandse minister van landbouw en visserij, de heer Van der Stee, geantwoord dat alle beweringen, alof de ambtenarij hierin eveneens de hand zou gehad hebben, niet juist zijn.

Wat ons in deze terechtzetting treft, is het feit dat de ontduiking zelf niet ontkend wordt, maar wel de betrokkenheid van de ambtenarij. Deze ontduiking wordt zelfs niet in het midden gelaten. We zouden nu bijna moeten veronderstellen, zo wij de verklaring van minister Van der Stee, zelf ook al niet met het traditioneel korreltje zout wensen te nemen, dat er dan nog alleen de vissers, de handel en de afslag overblijven in hun samenwerking bij de ontduiking van de kwotering.

We hadden het in ons vroeger artikel over de duizenden en duizenden kgr. tong die op vrachtwagens geladen werden en nooit in de afslag kwamen. We weten wel dat men onmogelijk kan zorgen, dat ook de laatste kgr. vis, officieel verkocht wordt in de afslag, maar ergens moet er toch een fatsoenlijke grens zijn.

Het antwoord van de minister heeft ons dan ook niet kunnen overtuigen, dat de ontduiking bij onze noorderburen niet gebeurt. Wat ons toen vooral ergerde, is het feit, dat men hiermede vooral de Britten argumenten aan de hand deed om de kwoteringsreglementering van de hand te wijzen, meer nog om bepaalde partners niet ernstig te nemen en hen dus te stijven in hun streven naar eigen beheer en eksklusieve visserijzones. Het is ons bekend dat echter in Engeland ook de ontduiking heerst en zelfs op grote schaal. Maar daarover wordt in alle talen gezweven. Wij zelf wijzen er op, dat in België de verplichting bestaat en dat, uitzondering gemaakt voor de laatste kgr., in de Belgische havens, de afslag en de toezichters zeker een strenge hand houden aan het reglement van de verplichting.

We zullen niet gaan beweren, dat sommige handelaars en sommige vissers het ook niet zouden durven wagen om wat vis onofficieel te verkopen, maar het moeten dan al «rappe» zijn om de toezichters die voortdurend langsheen de uitgestalde vis lopen, een loer te kunnen draaien. Aan bepaalde uitlatingen van vooraanstaande van het Productieschap, redersverenigingen en producentenorganisaties hebben we toch de indruk opgedaan, dat het niet altijd heel «snik» zit met de toepassing van de kwoteringreglementering in Nederland.

Wat er ook van zij, Nederland alleen is niet te beknipten.

En zoals we reeds zo dikwijls hebben geschreven is het stelsel rot. Alleen de visserij gedurende bepaalde periodes van het jaar in bepaalde zones verbieden, is een oplossing. Voeg daarbij het verbod binnen de zes of twaalf mijl, alle schepen van 50 B.T. en meer met een P.K. van 300 verbieden en tenslotte de grootte van de netmazen verhogen.

En dan alleen zal de visserij in het kader van de E.E.G., naar renderende toestanden gaan met tevens het verbod voor de niet EEG-partners binnen de 200 mijlszone te vissen.

Of is die maatregel voor biologen en de Engelse politiciers te gezond?

Van Mensen, Schepen en de Zee

Zee (1)

Op het einde der vierde eeuw doorbrak de zee haar eerste duinen-gordel en drong door met een hoogtelijn van ongeveer vijf meter tot aan de dorpen Diksmuide, Beerst, Woumen en Merkem. Deze gehele over-stroomde zone bleef een waddegebied gedurende meer dan vier eeuwen, tot de jaren 800, t.t.z. tot de tijd van Karel de Grote. Vanzelfsprekend stond dit gehele land bij hoogtij onder water en zelfs nog heel wat meer bij springtij en stormen van het noordwesten. Bij laagwater was alles zompig. Naderhand begonnen hier en daar toch schorren boven te steken. Dit was alleen maar het gevolg van de neerslag van zand en modder die aangevoerd werd door de zee. Aldus maakte de natuur zelf van geheel de streek een nieuwe bewoonbare streek weliswaar doorkronkeld van krekens en grachten. Aan de zee zelf ontstonden langzaam duinenrijen, die steeds maar hoger werden. Een strook grond bleef verder bespoeld door de zee, de Vlaamse banken, met diepten tot 20 meter met uitzondering van enkele plaatsen van minder en groter diepte.

Wat thans de streek is van de IJzer, was in de negende eeuw een brede golf vanaf Diksmuide tot aan de huidige kust, de zogenaamde IJzergolf, die in 844 nog reikte tot aan Lo, een grote zeearm van Vlaanderen, inbegrepen Frans Vlaanderen.

Het Oosten van Lo en de streek van Pollinckhove, Alveringem en Veurne vormden dan reeds een bewoonbare streek. Oostwaarts lag Gistel, als een haven aan een brede inham, bezijden een uitstekend eiland, wie zou het durven denken, het huidige Zevékote!

Zee (2)

En Nieuwpoort (Noyus Portus) ontstond aan de monding van de IJzer. Omwille van het strategisch belang van de IJzermonding ontving de stad in 1163 een vrijheidskeure, geschonken door Philips van de Elzas. De havenbedrijvigheid evolueerde heel snel en werd in de dertiende en de veertiende eeuw zelfs de belangrijkste van de hele kust. Plunderingen en belegeringen waren in deze tijd evenwel niet van de poes en wat zou er nu kunnen gedijen onder dergelijke omstandigheden; zelfs een vissershaven niet. En ook al in die tijd waren de havens aan de concurrentie toe (Zebrugge en Antwerpen zijn dus helemaal geen nieuwtjes heden ten dage). Na 1830 begon men er aan te denken Nieuwpoort te moderniseren, maar de plannen werden eigenlijk helemaal niet ten uitvoer gebracht. De bloei van de handelshaven evengoed als de vissershaven, waren eveneens erg afhankelijk van de internationale handel. In 1926 liepen in de Nieuwpoortse haven toch 619 koopvaardischepen binnen. Van toen af liep het eigenlijk wat bergaf. Toch werd nog een en ander aangevoerd, o.a. hout. Thans kent de haven een opleving door de aanvoer van zeezand en grint. Het is helemaal niet uitgesloten dat er muziek zit in deze handel.

Nieuwpoort

De haven van Nieuwpoort is anderzijds de enige natuurlijke haven van de Belgische kust en ligt aan de monding van de IJzer op drie kilometer van de zee. De schepen kunnen de aanlegplaatsen bereiken zonder te moeten versassen. De rede « Westdiep » genaamd, verleent toegang tot de vaargeul van de haven en is bekend als de beste van de Belgische kust. Ze heeft een lengte van 15 km., een breedte van 2 km. en een diepte die gaat van 12 tot 15 meter. De bodem, samengesteld uit grof zand, verzekert een goede ankervastheid. Bij zuidelijke stormen biedt deze rede een veilige schuilplaats voor de scheepvaart. De rede is toegankelijk langs vier passen: het pas van het noorden, gelegen tussen de smalbank, Kwintebank en de Nieuwpoort en de Middelkerke bank.

Er is een noordoostelijke toegang tussen de Nieuwpoortbank en de stroombank. Het oostelijk pas sluit aan bij de kleine rede van Oostende. Langs het westen komt men op de rede van Duinkerke. Deze passen maken de toegang tot de vaargeul gemakkelijk. De havengeul zelf strekt Noordwest-Zuidoost en wordt beschermd door twee pieren van 600 meter lengte. De haveningang is 80 meter breed en de diepgang bij laagwater bedraagt 1,5 meter. Met een diepgang van zestien voet kan men met rijzend water en tijdens hoogtij de haven binnenvaren.

Inspektie

De visserij inspektie is een weinig gekende vredestaak van de Koninklijke Nederlandse Marine. In 1881 werd door Frankrijk, Groot-Brittannië, Duitsland en Denemarken, Nederland en België een verdrag opgesteld, dat de rechten en plichten van de vissers uit de betrokken landen regelde. In deze Noordzeeconventie die door de betrokken landen in 1922 werd bekrachtigd, werden regels opgesteld over de visserij op de Noordzee buiten de territoriale wateren; het voeren van nationaliteits- en

onderscheidingstekenen voor de vissersvaartuigen; de visserijtechnische voorschriften om beschadiging van netten en tuig te voorkomen, enz.

Een dergelijke overeenkomst, hoe waterdicht ook, is evenwel waar-de'loos zonder praktisch toezicht. Daarom werd het toezicht op de naleving van de bepalingen van de Noordzeeconventie opgedragen aan de marines van de betrokken landen.

Kustwacht

Deze wordt eveneens verzekerd door de Koninklijke Marine en het personeel op de lichttorens doet dan ook de dienst van uitkijkpost voor het gehele gedeelte van de zee dat kan worden waargenomen. Bij het waarnemen van een scheeps- of vliegtuigongeluk worden onmiddellijk alle in aanmerking komende instanties gewaarschuwd opdat zo spoedig mogelijk hulp kan worden geboden. Op plaatsen die door het personeel van de lichttorens niet kan worden waargenomen zijn langs de kust personen aangesteld als hoofd van de kustwacht. Wordt nu een scheepsramp waargenomen door het publiek dan kan het hoofd van de kustwacht worden gewaarschuwd, die daarna alle maatregelen treft ter hulpverlening.

O.S.R.D.

De Opsporings- en Reddingsdienst, staat in Nederland, zoals bij ons, dag en nacht gereed om bij het eerste alarm hulp te bieden en daarvoor staan vliegtuigen en helikopters klaar. Ze bieden hulp aan op zee in nood verkerende schepen aan slachtoffers van vliegtuigrampen of scheepsongevallen en drenkelingen. Ook het van boord halen van zieken of het afzetten van een arts aan boord behoort tot de taken van de O.S.R.D.

Deze dienst is opgericht nadat Nederland, als lid van de „International Civil Aviation Organisation" de verplichting op zich had genomen een reddings- en opsporingsdienst in stand te houden voor dat deel van het Noordzeegebied dat tot het Nederlandse deel van het kontinentaal plat behoort. De opsporings- en reddingsacties beperken zich niet uitsluitend tot de zee, ook aan de wal wordt de hulp van de O.S.R.D. ingeroepen bijvoorbeeld voor het uitvoeren van spoedtransporten van organen ten behoeve van transplantaties en zelfs bij het zoeken naar in de duinen vermiste kinderen wordt op de mannen van de O.S.R.D. beroep gedaan. Het centrum van dergelijke dienst, die in België geregeld wordt door het Bestuur van het Zeewezen, bevindt zich in het gebouw van het Loodswezen te Oostende. Het nut van deze diensten moet niet verder omschreven worden. Alle Belgische zeevarenden en bijzonderlijk de visserij, hebben reeds menige keer meegemaakt hoe er in dikwijls dramatische omstandigheden doelmatig door deze diensten wordt opgetredenen niet alleen bij het zoeken naar verloren gelopen kinderen!

Loodsen

Hei veilige beloodsen van schepen vergt van alle vaarwaters en passen waar de loods werkzaam is een grondige kennis die eerst wel ergens van buiten geleerd wordt in de „pilotsboek" de kursussen, de zee-kaarten en in alle bestaande dokumentatie. Vervolgens zorgt de praktijk in het beroep er wel voor dat deze zeevaarder de nodige roetine verwerft om veilig zijn schepen naar en van de havens te brengen. Toch werd het beroep aanzienlijk gemakkelijker gemaakt door het uitgebreid gebruik van boeien en merken die de vaarwaters op afdoende wijze bebakenen. Vroeger moest er dan ook meer gebruik gemaakt worden van allerhande middelen om de juiste koersen te bepalen en in het geheugen de eigenschappen en karakters van de aanlooppunten terug te brengen. Zo maakten de Noordzeeloodsen nogal wat gebruik van het volgende rijm om van de Spurnlichtschip naar de Soevereign te varen:

Roker, Whitby, Flamboro, Spurn,
Outer Dowser next in turn,
East Dudgeon and Cromer bold,
Look out for Haisboro' and the Wold;
then Kentish Knock the Goodwins three,
North east and South, in turn, you'll see.
Then Dover with its cliffs so white,
Dungeness and Sovereign now in sight,
Beachy and Owers, strike the log,
Down the channel, clear of fog.
Point to point, and light to light
We'll sail along, both day and night.....

Dit was een loodsensvers voor zuidwaarts stromende schepen langs de Britse Oostkust.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

WELKE VIS WORDT DOOR DE VERBRUIKER MEEST GEKOCHT ?

Door Ir. N. Verbeke van het Landbouw Economisch Instituut, werd hieromtrent een studie gemaakt naar aanleiding van een onderzoek bij 3000 huishoudens.

Dit leidde tot de vaststelling dat deze huishoudens minder verse vis bereiden dan verwerkte producten, waaruit we eens te meer moeten vaststellen, dat de moderne huisvrouw zoekt zo weinig mogelijk vis te moeten kuisen, zij veelal minder vis koopt welke vers en van mindere kwaliteit is, dan verwerkte of diepgevroren en zij nog steeds veelal onhandig is in het kuisen en prepareren van verse vis.

Het is immers bekend dat de verwerkte producten meestal verkocht worden met aanduidingen hoe te bereiden en moesten onze vishandelaars bij de verkoop van verse vis op dezelfde wijze de klanten, al waren het maar stroobriefjes, kunnen voorzien van democratische bereidingswijzen, dit een zeer nuttige voorlichting zou betekenen in plaats van wat de propagandacommissie nu doet met de 1,5 miljoen op de begroting uitgetrokken.

In een onzer vorige nummers hebben we er op gewezen dat de propaganda, zoals ze nu gevoerd wordt, een nutteloze geldverspilling is. Van verschillende zijden ontvangen we schrijvings en telefoontjes, eindelijk de moed te hebben opgebracht en te willen wijzen op het feit hoe daarmee omgesprongen wordt.

Van verschillende zijden heeft men het ook over het nut van voorlichting langs radio en televisie, maar wijst men ook op het gevaar van prijsopgaven, daar de prijzen in de vismijn steeds meer dan verdubbeld worden bij de de-tailant.

Hierover enkele nuttige persartikelen en praktische voorlichting in de televisie, zou veel vooroordelen uit de weg ruimen.

Ook over de verwachte aanvoeren zouden de stadsbesturen van Oostende en Brugge elke avond de radio of televisie per telex kunnen inlichten, wat én de handel én de verbruiker zeer ten goede zou komen. We vragen ons ook af wat al die politici in zo'n beheerraad te maken hebben en welke nuttige taak zij er al verricht hebben.

Voor hen komt het er tenslotte maar op aan om een stukje van

de taart te bekomen om met mensen die niets van vis kennen, reizen te ondernemen en aan politieke propaganda te doen zoals in Nieuwpoort het geval is.

Daar is de visbakkersvereniging immers samengesteld uit brieven-dragers, vriendjes van de burge-meester, die de vis (?) propaganda voeren met de toelagen van de propagandakommissie.

Ondertussen menen we het interessant de bevindingen van Ir. Verbeke hierna weer te geven.

Deze studie zou ook zeer interessant zijn, moest ze op restaurateurs, hoteliers en de gemeenschappen genomen worden om b.v. uit te maken, welke vis men er meest op de spijkskaart zet, waarom niet meer propaganda gemaakt wordt voor volksvis, hoe ze te bereiden met minder kostelijke middelen en sausen, enz...

We herinneren ons nog zeer goed hoe destijds wijlen de heer Lucien Decrop en hoe nu de secretaris generaal van Landbouw en van Verkeer, wanneer ze aan de kust zijn, bij voorkeur een rog, een platvis, een wijting of kabeljauw willen voorgeschoteld krijgen in plaats van tarbot en tong. Zulke propaganda dient in onze hotelscholen bij alle toekomstige kokks gevoerd en ingeprent. We zijn overtuigd dat dit succes zou moeten hebben.

Het volstaat de Engels metoden te bestuderen, waarbij gebakken schol, schelvis en kabeljauw, er in de fritures een enorm succes hebben.

Het is dan ook niet te verwonderen, dat de platvis in Engeland duurder ter vismijn wordt verkocht en tarbot en tong goedkoper dan hier.

De reden daarvan is toch niet ver te zoeken.

Maar hebben die heren van de propagandacommissie en zij die er visserij en vishandel vertegenwoordigen, er al ooit aan gedacht die weg op te gaan ?

Wij denken het niet. De gemakkelijkste wijze om het 1,5 miljoen te verspillen, is immers deze waarop men het nu doet.

Ondertussen laten we hierna de studie van Ir. Verbeke volgen en hopen dat dergelijke studies een voorlichting een aanwijzing mogen zijn.

P. Vandenbergh.

ges weergegeven. Hierbij dient erop gewezen dat de berekeningen alleen gebaseerd zijn op de gegevens van een steekproef verricht bij een 3.000-tal huishoudens en er met andere sectoren, zoals hotelbedrijf, restauratie, administratie of collectieve eetgelegenheden enz., geen rekening werd gehouden. Ook kunnen factoren zoals sterke prijsverschommelingen of buitengewone omstandigheden aanleiding geven tot een wijziging van het gemiddelde aankoopspatroon. De hierna medegedeelde gemiddelden hebben voor doel, op basis van de aankoopsgewoonten van de Belgische bevolking, een beter inzicht te verkrijgen in de marktstructuur van de betrokken producten.

De aantekening van de aankopen en de bestedingen van de gezinnen gebelurde voor 128 verschillende producten, onderscheiden naar hun toestand (vers of verwerkt), hun herkomst (zout of zoetwatervis), de soort (ronde — platte — pelagische vissoorten en week- en schaaldieren), en de vermarkte toestand (bereidingen, schotels, verduurzaamd in bokaal of blik, maatsjesvorm of in gerookte, gestoomde of gedroogde toestand).

In tabel I wordt het relatief belang van alle aankopen en bestedingen van verse en verwerkte visproducten weergegeven, onderscheiden naar hoofdgroepen.

Uit de bekomen resultaten kon worden afgeleid dat de aankopen van "verse" visproducten in aantal iets minder voorkwamen (47,1 pct.) dan deze van verwerkte visproducten (52,9 pct.). Wat de bestedingen betreft blijken de uitgaven echter heel wat aanzienlijker voor de "verse" visproducten (62,8 pct.).

Tabel II geeft een meer gedetailleerd overzicht van het consumptiegedrag van de gezinnen, enerzijds voor de verse en anderzijds voor de verwerkte visproducten. Bij de verse vis wordt ook nog een bijkomend onderscheid gemaakt tussen zee- en zoetwatervis. Bij verschillende hoofdgroepen, werden gemiddelden berekend van de producten die het meest door de gezinnen aangekocht worden.

Reeds uit de eerste voorlopige berekeningen kon worden vastgesteld dat bij de "verse" vissoorten de aankopen van en de bestedingen voor ronde vis en week- en schaaldieren overwegend waren. De berekeningen voor het jaar bevestigden dit aangezien dergelijke aankopen 72,8 pct. uitmaken van de globale aankopen van visproducten. In bestedingen vertegenwoordigen deze aankopen 68,8 pct. Bij de platte vis maakt schol en tong de overwegende aankopen uit (12,1 pct.) en nemen de bestedingen 14,4 pct. van de globale uitgaven voor verse vis in beslag, waarvan de tong 10,4 pct. vertegenwoordigt.

Over het algemeen wijkt het consumptiegedrag voor de "verse vis" weinig af van de voorlopige

gemiddelden betreffende aankopen en bestedingen die in de L.E.I.-koerier Nr. 51 medegedeeld werden.

De toen berekende verhouding tussen de verse zeevis en zoetwatervis is nagenoeg dezelfde gebleven. Voor de ronde vis blijken de aankopen over het jaar iets hoger te liggen dan eerst berekend werd (40,4 pct. t.o.v. 36,8 pct.), terwijl het gemiddelde van de bestedingen zich weinig wijzigt (38,9 pct. t.o.v. 39,5 pct.).

Onderstrepen we hier het stijgend belang van de filets die bij de verse vis (vers en bevroren) + 25 pct. vertegenwoordigen. Vooral bij de kabeljauw komt de aankoop van filets het sterkst tot uiting (45 pct.). Bij de week- en schaaldieren, zijn de over het jaar gespreide aankopen iets minder in aantal (32,4 pct.) dan deze welke aangetekend werden in de kortere periode, daarentegen vertoonden de uitgaven geen merkwaardig verschil (-1,7 pct.).

Bij de "verwerkte" visproducten eveneens zijn de jaarpercentages, in zake het aantal aankopen per hoofdgroep, goed vergelijkbaar met de vroeger medegedeelde gemiddelden. Alleen bij vis in blik is het aantal aankopen gespreid over het jaar wat geringer dan bij de vorige berekeningen. Dit verschil kan best als seizoenefekt beschouwd worden.

De bestedingen voor sommige verwerkte producten werden nu ook voor het eerst in procent berekend en in hierna volgende tabel II medegedeeld.

Uit de gemiddelde percentages is af te leiden dat bij de verwerkte producten ongeveer de helft van de aankopen en van de bestedingen naar ingeblikte vissoorten gaan, waar zalm, makreel, tonijn en sardines het overwicht hebben. In de tweede plaats komt dan de aankoop van de bereidingen en schotels in aanmerking die een stijgend belang vertolken in het consumptiepatroon. Ook vis in bokaal blijft zoals blijkt uit de aangetekende huishoudelijke aankopen (16,7 pct.) zeer in trek. Op de vierde plaats komt dan de gerookte, gestoomde en gedroogde vis, welke gezamenlijk 10,4 pct. van de globale aankopen en 9,6 pct. van de bestedingen uitmaakt.

De overige "verwerkte producten" waaronder maatsjes en aanverwante producten boeken samen 2,4 pct. van de aankopen en 4 pct. van de bestedingen hetzij ongeveer 1,5 pct. minder dan wat bij het voorlopig onderzoek vastgesteld werd.

Aan de hand van deze nieuwe berekende gemiddelden mag aangenomen worden dat er geen aanzienlijke verschillen voorkomen tussen de reeds medegedeelde percentages welke op aantekeningen over een tamelijk korte periode berusten en deze die uit een globaal jaarverloop berekend zijn geworden.

Ir. N. Verbeke.

ANALYSE VAN HET KONSUMENTENGEDRAG MET DE BETREKKING TOT DE AANKOPEN VAN VISPRODUCTEN

Bij het onderzoek inzake de huishoudelijke aankopen en van bestedingen voor bepaalde landbouwproducten, in het kader van het verbruikerspanel waarmede het Landbouweconomisch Instituut in 1972 startte, werden in 1976 en 1977 eveneens de vis en visproducten betrokken.

Een analyse van de eerste gegevens over een korte periode (april-september 77) gaf aanleiding tot een mededeling van voorlopig berekende percentages inzake de frequentie van de aankopen en het

relatief belang van de huishoudelijke bestedingen voor deze voedingswaren (zie L.E.I.-koerier Nr. 51).

Rekening houdend met de mogelijke seizoeneffecten die bij de aankopen van de meeste vissoorten waarneembaar zijn, scheen het aangewezen deze berekeningen te herzien in het raam van een volledig jaarverloop. Daartoe werden de gegevens betreffende de huishoudelijke aankopen gedurende het ganse jaar 1977 geanalyseerd en hierna in gemiddelde percenta-

(VOOR TABELLEN ZIE BLZ. 8)

TABEL I

Relatief belang van de aankopen en bestedingen per hoofdgroep t.a.v. alle aangekochte visproducten (zowel «verse» als «verwerkte» visproducten)

	Gemiddeld percentage	
	pct. aankopen	pct. bestedingen
I. Verse visproducten		
— ronde vis	19,0	24,4
— platte vis	7,2	10,7
— pelagische vis	2,6	1,8
— week- en schaaldieren	15,2	18,8
— zoetwatervis	3,1	7,1
	47,1	62,8
II. Verwerkte visproducten		
— bereidingen en schotels	11,5	9,3
— aanverwante producten	0,4	0,8
— vis in bokaal	8,8	4,7
— vis, schaaldieren in blik	25,9	18,1
— maatjes	0,8	0,7
— gerookte, gestoomde en gedroogde vis	5,5	3,6
	52,9	37,2

TABE II

Analyse van het konsumentengedrag met betrekking tot de aankopen van visproducten.

	Gemiddeld percentage			
	Aant. aank. naar herk. hoofdgr. soort		Waarde der bestel. naar herk. hoofdgr. soort	
A. Voor «verse» vissoorten en visproducten (zeevis + zoetwatervis)				
I. Zeevis	93,6		88,7	
a. Ronde vis		40,4		38,9
waarvan				
— kabeljauw		26,1		26,1
— kabeljauw filets		(11,8)		(10,0)
— schelvis		2,3		2,0
— schelvis filets		(0,6)		(0,5)
— rode zeebaars		5,3		4,7
— wijting		2,5		1,6
— zeepaling		1,6		1,6
b. Platte vis		15,3		17,1
waarvan				
— schol		5,5		4,0
— tong		6,6		10,4
— tong filets		(2,7)		1,2
c. Pelagische vis		5,5		2,8
waarvan				
— haring		3,0		1,5
— makreel		0,8		0,3
d. Week- en schaaldieren		32,4		29,9
waarvan				
— garnaal		9,0		8,3
— roze garnaal		7,8		4,2
— mosselen		10,5		8,4
II. Zoetwatervis	6,4	6,4	11,3	11,3
waarvan				
— forel		4,0		3,7
— roze zalm		1,2		3,7
TOTAAL A	100,0	100,0	100,0	100,0

B. «Verwerkte» visproducten (zeevis + zoetwatervis)

a. Bereidingen en schotels	21,6		25,0
waarvan			
— gepaneerde	4,1		3,4
— gebakken vis	1,6		1,5
— vissla	2,6		2,0
— roze garnaaalsla	2,4		1,8
— garnaaalsla (grijze)	1,2		1,0
b. Aanverwante producten	0,8		2,2
c. Vis in bokaal	16,7		12,6
waarvan			
— rolmops in azijn	4,6		3,5
— rolmops in mayonaisse	1,4		1,0
— haringfilets in azijn	6,5		5,0
— mosselen	2,1		1,3
waarvan			
— zalm	10,2		12,5
— haring kipperfilets	1,1		0,8
— makreel	9,2		7,8
— sardines	7,3		4,8
— pilchards	4,8		3,0
— tonijn	8,9		8,3
— ansjovis	1,3		0,9
— krab	2,0		5,8
— mosselen	0,6		0,5
— garnalen	1,4		1,9
— St. Jacobsschelpen	0,1		0,3
— Escargots	0,2		0,5
e. Maatjes	1,6		1,8
f. Gerookte, gestoomde en gedroogde vis	10,4		9,6
waarvan			
— haring	3,1		2,0
— makreel	2,2		1,3
— sprout	1,8		1,0
— zalm	0,8		2,6
— heilbot	1,0		1,0
TOTAAL B	100,0		100,0

BRETOENSE LANGOUSTINEVISSERS KRIJGEN STEUN VAN IERSE VISSERS TEGEN BRITSE MAATREGELEN

Voor één keer krijgen de Bretoense langoustinevissers steun uit een onverwachte hoek tegen de Britse beschermingsmaatregelen, waar er gedreigd wordt met het opleggen van 70 mm netmaaswijde voor de langoustinevisserij. Na de miseries die de Ierse marine bepaalde Franse vissers, aandoet, klinkt dit misschien ongelofwaardig, maar hier gaat het om een zuiver eigenbelang vanwege de Noord-Ieren. Het is inderdaad zo, dat door de Britse maatregel, de Ierse langoustinevisserij eveneens zwaar zou getroffen worden. Tot nog toe viste men met netmaaswijde gaande van 40 tot 50 mm. Het is dus duidelijk dat dit een drastische minder vangst zou te weeg brengen.

Moest de langoustinevisserij niet hoofdzakelijk in Britse wateren gelegen zijn, dan zouden de Ierse vissers zeker niet zo rap geweest zijn met hun steuntje aan de Bretoenen. Nu heeft de woordvoerder van de betrokken Noord-Ierse vissers aan de Bretoense vissers laten weten dat zij een protestbrief aan de Britse minister Silkin hebben laten geworden tegen de voorgenomen maatregel om de netmaaswijde tot 70 mm op te voeren. Ze hebben als voornaamste reden aan de Britse minister opgegeven dat voor hen de langoustinevisserij hun enige visserij is, die zij minstens, gedurende 10 maand op het jaar uitvoeren. Ook de langoustinevissers uit de Republiek Ierland staan aan

de zijde van de vissers uit Noord-Ierland omdat zij dezelfde belangen te verdedigen hebben. Uit het schrijven aan Silkin gericht kan men nog opmaken dat een verhoging van de netmaaswijde tot eventueel 55 tot 60 mm nog aanvaardbaar zou kunnen zijn, maar in geen geval tot 70 mm. Dit zou de dood voor de langoustinevisserij betekenen. Verder laten de Noord-Ieren nog opmerken, dat het opvoeren van de netmaaswijde tot 70 mm wel enigszins aanvaardbaar zou kunnen zijn in de Minch (Schotland) en langs de zuid-oostkust van Engeland, omdat de langoustine daar van een groter soort is. De soort gevangen op de zuid-oostkust van Ierland is echter kleiner, zodat er hiermede zou moeten rekening gehouden worden. Wij zelf zijn in het algemeen gewonen voor de opvoering van de netmaaswijden, omdat de vissers hierdoor slechts tijdelijk minder vangen, maar later de vruchten hiervan dubbel en dik zullen terugwinnen. Wel menen we, dat de opvoering van de netmaaswijde niet brutaal mag geschieden en liefst in etappes, waarbij ook gelegenheid moet gegeven worden aan de visser om zijn nieuwe aangepaste netten maximaal te kunnen gebruiken en verslijten. Indien de soort langoustines die op de zuidoostkust van Noord-Ierland gevangen worden werkelijk kleiner zijn, is het even duidelijk dat men voor de vangst hiervan dan niet de netmaaswijde mag veralgemenen.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Meer vis dan verleden week met veertien schepen op de maandagmarkt. Twee hiervan waren IJslanders die samen voor zowat 2.000 bannen vis zorgden. Kleinere vangsten dus dan de voorgaande weken, dit wegens het slecht weer op de visgrond. De vangsten van IJsland bestonden voor het grootste deel uit kabeljauw, gul, schelvis en koolvis. Soorten waarvoor weinig belangstelling bestond. Alleen de grote schelvis kreeg een middelmatige prijs: 32 fr. De andere sorteringen vielen tussen 25 en 14,80 fr. Ook de kabeljauw deed het weer bar slecht met 28 fr als topprijs. Koolvis haalde evenmin 20 fr het kg zodat uiteindelijk de opbrengsten ver van schitterend waren.

Voor de Westschepen werden iets betere resultaten geboekt dan de voorgaande weken. Grote wijting was redelijk in trek en steeg tot 30 fr. De kleine sortering werd doorgaans wel verkocht zij het slechts aan prijzen tussen 13,80 en 16 fr. Voor gul noteerden we tussen 28 en 42 fr terwijl de roggen tussen 24 en 50 fr kregen. Kleine sortering was hier erg goedkoop.

De tongprijzen hebben vrij behoorlijk stand gehouden waarbij kleine tong toch weer steeg tot 135 fr. De voor/kleine sortering liep op tot 154 fr en bloktong haalde tot 175 fr. Voor driekwartsortering werd tussen 175 en 190 fr betaald terwijl de lappen rond de 125 fr kregen. Grote tong was doorgaans de duurst verkochte sortering, oplopend tot 195 fr. Grote tarbot kreeg weer rond de 300 fr en grieten kregen tussen 80 en 120 fr het kg. Een paar ruime rogvangsten van het Kanaal kregen niet de verwachte prijs. Alleen grote rog werd goed verkocht en kreeg rond de 50 fr. De andere sorteringen moesten het stellen met prijzen gaande van 13 naar 35 fr.

De kustvisserij stelt het momenteel zeer goed. Er kan regelmatig gevaren worden en de vangsten blijven goed. Meteen kan een deel van de schade van de voorbije winter ingelopen worden.

Publiciteit in

HET VISSERIJBLAD

doet Uw

Zakencijfer stijgen

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 20 APRIL 1979			
Z.128 Kr	14 1500	95	698.560
Z.474 W	14 1100	40	314.430
Z.573 Kr	14 1500	70	561.590
Kust (gul)			
Z.447-184			57.470
Z.558-437			90.280
Z.551-601			63.800
Z.471-472			66.180
Z.201-560			66.950
Z.554-538			22.500
Z.512			110.690
			2.052.450

MAANDAG 23 APRIL 1979			
Z.512 W	1 100	10	45.010
Z.578 W	2 300	12	87.710
Z.570 W	9 1300	55	367.130
Z.55 W	9 1000	65	430.520
Z.161 Ka	19 7500	350	1.809.280
Z.580 Ku	9 1000	80	356.400
Z.363 W	7 100	80	198.680
			3.291.730

DINSDAG 24 APRIL 1979			
Z.568 W	10 800	90	356.500
Z.559 Kr	10 900	100	532.300
Z.30 N	12 1000	450	1.019.920
Z.484 Ka	14 2800	100	629.600
Z.564 W	11 2000	90	610.020
			3.148.340

WOENSDAG 25 APRIL 1979			
Z.99 Ka	— 6000	200	1.237.794
Z.331 N	— 1800	150	463.410
Z.576 Ka	— 3000	130	759.711
Z.582 W	— 100	120	308.810
Z.575 W	— 150	65	222.510
Z.307 Kr	— 800	90	375.550
Z.533 W	— 200	100	282.300
Z.315 N	— 300	420	427.450
Z.506 N	— 750	150	274.960
			4.652.495

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 27 APRIL 1979			
KANAAL : O.275 (350 m., t.t.z. 190 rog, 40 wijting, 35 ronde vis, 10 haaien, 50 zeehond, 5 kreeft, 20 varia).			
O.114 (50 vis, 4.500 tong).			

MAANDAG 30 APRIL 1979			
KANAAL : O.306, O.309, O.518, O.123.			
WEST : N.41, N.752, O.26.			
MONKEY BANK : O.285, Z.62, O.135;			
NOORD : Z.62, Z.483			

WOENSDAG 2 MEI 1979			
WEST : N.45, Z.38, O.243.			
NOORDZEE : N.708/N.709.			

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)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

20-4	5		3.094.026			
23-3	14		9.428.259			
24-4	4		3.699.496			
			16.221.781			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

19-4	1	235	41.091	162,—	200,—	
21-4	1	83	15.563	184,—	192,—	
24-4	1	141	17.222	113,—	134,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

19-4	5	7.707	516.429			
20-4	6	7.275	636.023			
23-4	5	13.362	418.703			
24-4	3	2.271	140.047			
25-4	10	37.597	1.448.328			

OOSTENDE

SPAANSE TREILERS

OP ZWARTE

E.E.G.-LIJST

VRIJDAG 20 APRIL 1979

KANAAL			
O.303	18	60 5766	899.417
WEST			
O.243	10	385 —	447.515
N.45	9	325 —	408.040
N.736	9	195 —	261.380
N.706	9	250 —	284.850

MAANDAG 23 APRIL 1979

IJSLAND			
O.202	18	1245 —	1.553.283
O.216	18	716 —	968.630
WEST			
N.40	11	260 —	337.760
Z.509	11	190 —	361.221
N.408	7	150 —	205.910
O.206	10	530 —	530.830
N.719	10	299 —	417.550

KANAAL			
O.118	17	330 —	333.801
O.369	16	170 638	34.0573
O.141	16	280 —	387.390
O.33	16	135 9850	1.487.082
Z.502	15	65 5350	870.455
O.127	15	40 3680	579.839
O.83	15	90 4180	807.202

KANAAL			
Z.499	17	185 5265	1.247.921
O.82	16	130 2560	680.477
O.229	17	290 —	475.967
O.134	13	540 —	680.414

De redenen waarom bepaalde Spaanse treilers hun vergunning om in onze gemeenschapswateren te mogen vissen, niet toegestuurd kregen, niettegenstaande zij onder de, door de Spaanse regering aangegeven treilers bevonden, is nu bekend. Het gaat hier over een vijftiental Spaanse vaartuigen, die reeds een paar malen een overtredding hadden opgelopen wegens illegaal vissen in de gemeenschapswateren. In Spanje spreekt men dan ook over het bestaan van zwarte lijsten te Brussel en dit heeft er heel wat beroering veroorzaakt. De overige vergunningen werden reeds sinds 8 maart aan Spanje toegestuurd en men meende daar, dat er een vergissing of vergetelheid gebeurd was te Brussel. Daar herhaald aandringen voor de ontbrekende vergunningen geen gevolg kreeg heeft de Spaanse vertegenwoordiger dan de juiste oorzaak van het niet-toekomen van de overige vergunningen kunnen vermelden. Nu is een afgevaardigde van de Spaanse Algemene Visserijdirectie naar Brussel getrokken om een oplossing te zoeken, hetzij voor de 15 geweigerde vaartuigen, hetzij om deze vergunningen over te plaatsen op andere treilers. In ieder geval heeft het aanleggen van deze zogenaamde zwarte lijsten, in Spanje voor heel wat rumoer en wrege reacties gezorgd.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	23-4-1979	
Schelvis grote	28,—31,20	
Schelvis midden	20 (60-26,80)	
Schelvis klein	14,80-16,—	
Kabeljauw	26,20-28,—	
Gul	25,60-29,—	
Wijting	21,—	
Schaat	61,—65,—	
Zeebaars	35,60-40,—	
Leng	23,—24,—	
Schartong	47,60-57,—	
Heilbot	123 -205	
Koolvis	17,80-19,80	
Hondstong	42,80,—	
Zeewolf	125 —,—	
Staart		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	23-4-1979	24-4-1979	25-4-1979
Lappen	104 -122	120 -126	
Grote	175 -189	170 -196	
3/4	179 -192	172 -186	
Blok	165 -185	165 -179	
Voor-kleine	137 -152	150 -157	
Kleine	107 -126	121 -134	

Zeebrugge

Grote	148 -152	145 -151	148 -155
Blok	171 -194	193 -195	192 -194
Fruit	181 -194	174 -187	166 -195
Schone kleine	162 -188	155 -166	152 -188
Kleine	136 -150	138 -142	140 -180
Tout petit	112 -138	124 -187	116 -130
Slips	101 -127	108 -110	104 -109

Nieuwpoort

Tong I	125 —,—	137 —,—
Tong II	145 —,—	186 —,—
Tong III	175 —,—	187 —,—
Tong IV	155 —,—	175 —,—
Tong V	145 —,—	150 —,—
Kleine	113 -120	124 —,—

PLADIJS

Oostende

	23-4-1979	24-4-1979	25-4-1979
Grote	25,—41,—	43,40 —,—	
Grote lek	26,—37,—	40 —,—	
Kleine lek	24,—28,—	32 —,—	
Derde slag			
Platjes	17,—19,—		

Zeebrugge

I	35,—42,—	32,—34,—	24,—27,—
II	42,—45,—	30,—34,—	25,—29,—
III	47,—52,—	28,—34,—	24,—28,—
IV	17,—32,—	22,—26,—	17,—20,—
V			

Nieuwpoort

Moeien			
Grote pladijs		24,—	24,—30,—
Platjes		28,—	26,—34,—
Drielingen		20,—	21,—26,—

NIEUWPOORT

DONDERDAG 19 APRIL 1979

N.723 226.702 + RC 12.033

Kustvisserij :

N.1

N.88

N.349

N.788

Buiten de vangstjes van de kustvisserij, loste de N.723 een 100 bennen vis met 350 kg tongen. Rare vis was er niet. De tongen kregen van 106 F het kg voor de kleinste soort tot 211 F voor de 3de. De gulsoorten werden heel goed verkocht dit van 3.000 F a 2.200 F de benne. D voorkleine van 1370 a 1260 F de benne. Rogsoorten werden heel duur verkocht de moers 3650, de tilten 3100, zelfs de gladde moers kregen 4110 F en de kleine van deze soort 3900 F. Grote wijting 1440 F, de kleine 700 F en opgevangen. Alle andere soorten achtervis kregen ook heel goede prijzen. Het resultaat kwam dan ook uit de bus voor dit vaartuijg.

VRIJDAG 20 APRIL 1979

N.705 395.874 + RC 756

N.590 50.070

N.710 145.126 + RC 900

Kustvisserij

N.700

N.1

N.88

N.349

Er was voor de vrijdag een aanvoer van 7.300 kg. De N.705 viel in de gratie voor de winkeliers met wat rare vis. Tarbotjes, grieten, staarten, waren dan ook spk voor de étalages. Tongen werden gekocht aan 138 F voor de grootste soort, de 2de 182 F, de 3de 171 F, en opgegaan naar 190 F, de 4de van 150 a 180 F, de 5de van 145 a 150 F en de kleinste soort kreeg van 112 a 120 F. Weinig kabeljauw die dan ook 3800 F kreeg van de N.590, die slechts twee dagen visserij had bedreven. De gullen van 2980 a 2300 F, dit voor prima shelfood. Grote wijting 1380 F, kleine wijting 720 F de benne. Roggen, moers 3500, tilten 3400 F de benne. Zeehonden 1100, knorhaan 1200, grote robaard 1600 F, kleine robaartjes slechts 630 F. Dit voor de vrijdagmarkt.

MAANDAG 23 APRIL 1979

N.720 188.810

N.88

N.788

N.700

Twee vangsten van verschillende visgronden en dus ook verschillende vissoorten en met de vangstjes van de kustvisserij werden er 13.400 kg gelost. Middenslag en kleine tarbot werd gekocht aan 170 F. Grieten, ool middenslags, kregen 110 F. Staartvis 162 F de kg. Vlammers van 1800 F de benne voor de grootste tot 1640 F voor de 3de soort. Weinig kabeljauw die even boven de 3000 F de benne kreeg. De gulsoorten van 2550 tot 1600 F.

De voorkleitne 1420 F. Grote wijting 1500 en de kleine wijting werd toch gekocht aan 730 F. Platvis was er nu éénmaal niet op de markt, buiten een paar bentjes kleine soort. Moerroggen werden gekocht aan 3090 en in dalende prijs naar 2250 F de benne. De tilten kregen 1900 F, grote scherpstaarten 2040, kleine 1800 F. Zeehonden waren goedkoop, slechts 750 a 820 F. Doggen waren helemaal niet in trek. Deze werden wel gekocht maar aan de opvangprijs : 600 en 460 F de benne. Rogspeerhaaien van 1500 a 1370 F de benne. De tongen kregen de volgende prijzen : 1e 140 F, 2e 184 F, 3e 190, 4e 180 F, 5e 160 F en op de kleine werd geroepen aan 130 F het kgr.

Zo verliep de maandagmarkt, met geen schreeuwende prijzen, integendeel zelfs maar gemiddelde prijzen vooral voor de rogsoorten, speerhaaien, doggen en zeehonden

DINSDAG 24 APRIL 1979

Z.589 81.692

Kust

N.349

N.788

De Z.589 kwam een kleine vangst op de markt zetten na een onderbroken r is. Voor de tongen werden nachten. Voor de tongen werden volgende prijzen gegeven : 125, 175, 170, voor de 4e 155, de 5e 144 en de kleinste soort 115 a 120F. Enkele bennen platvis kregen 1250, en 1400 F. Kleine platvis 900 F de ben.

WOENSDAG 25 APRIL 1979

N.15 670.179

N.470 131.923

N.172 143.572

N.346 126.510

N.738 180.543

Kustvisserij

N.349

N.788

N.1

N.700

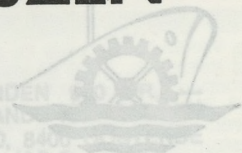
N.88

Tien vangsten werden op de markt gezet, samen 37.600 kg. Er was keus in overvloed, daar deze vaartuigen van verschillende visgronden kwamen. Alle rare vis werd duur verkocht. Grote tarbot tot 312 F het kg. Grieten van 90 a 125 F. Staarten 170 F. Vlammers 43 F. De tongen 138 F de grootste soort, de 2de 186, de 3de 187, de 4de 175, de 5de 150 en de kleine 124 F. Kabeljauw, de kwaliteit speelde natuurlijk de grote rol en prijs. Zo werd kabeljauw gekocht aan 1400 F de benne, wijl andere tegen 3000 F kreeg. De gullen van 2030 a 1500 de benne. Platvis de grootste 31 F, volgende soort van 1150 a 1650 F de benne. De drielingen van 1270 tot 1700 F. Visjes van 1050 a 1300 F. Weinig wijting. De grote kregen 1450, de kleine 1050 F.

Rog was wel lang; de goedkope kant. De moerroggen van 2000 a 2500 F. Tilten van 1500 a 1700 F. Koopjes robaard waren spej voor de winkels en kregen dan ook 45 F het kgr. Zeehonden 1240 de benne. Zo was de woensdagmarkt met veel vis en veel belangstelling en met een eindcijfer van 1.443.328 F

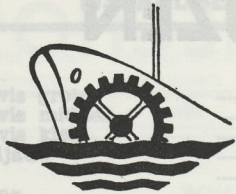
**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST



	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	23-4-1979	23-4-1979	23-4-1979	23-4-1979	24-4-1979	24-4-1979	24-4-1979	24-4-1979	25-4-1979	25-4-1979	25-4-1979	25-4-1979	24-4-1979	25-4-1979
Tarbot : groot (123)	195	-230	284	-301	209	-297	178	-251			289	-317		310
middel (123)	140	-165	164	-174	172	-195	145	-164			167	-178	128	-237
klein (123)	110	-135	85	-109	135	-	100	-106			109	-111		120
Griet : groot (123)	96	-111	112	-130	104	-119	108	-120			118	-124	100	-
middel (123)	80	-95	81	-104	90	-95	84	-102			104	-109		118
klein (123)			65	-75	83	-	78	-89			78	-82		
Schelvis : groot	37,60	-												
middel	27	-29												
klein	17,40	-19												
Heek : groot	80	-84			70	-								
middel	65	-73			49	-								
klein	51	-60												
Lom														
Leng	26	-30			25	-29								
Rog (I)	10,80	-48	68	-72			50	-57			40	-46		
Keilrog (123)	45	-66			51	-57								40
Rog (23)														34
Tilten (23)			58	-62			47	-50			32	-38		36
Scherpstaart (23)			64	-70			60	-66			46	-51		36
Halve mans (23)			40	-42			40	-44			21	-31		35
Teelt (2)			40	-44			42	-46			22	-29		
Katrog (2)			25	-32			28	-32			13	-20		
Kabeljauw			48	-52	25	-31	42	-46			36	-42		28
Gul (groot)	37	-44	42	-49	26	-35	40	-43			33	-40		30
Gul (middel)	22	-41	31	-40			32	-38			32	-38		
Gul (klein)			29	-39			34	-36			34	-39		
Hozemondhamme	85	-165			80	-137								
Wijting : groot	13,80	-29	38	-44	13	-30	34	-38			20	-24		20
klein			15	-19			17	-20			13	-17		15
Schar	11	-21	12	-16	11	-1	10	-14			13	-16		
Steenschol	16	-78	78	-92	14	-70	84	-90			70	-78		
Zeehaai	14	-29	35	-36	12	-25	36	-38			34	-38		28
Hondshaal	9	-17,40			9	-11								
Doornhaal														
Pieterman														
Makreel														
Horsmakreel														
Zeekeeft														
Schaat														
Zeebaars (klipvis)														
Kongeraal	10	-24			17	-63								
Schartong														
Volle haring														
IJle haring														
Haringshaai														
Steenholk	9,60	-14			8	-9,40								
Heilbot														
Koolvis														
Zeewolf														
Pollak														
Zonnevis	24	-33			23	-38								
Koningsvis														
Vlaswijting														
Zeeduivel														
Schotse schol			92	-161			92	-166						
Zeehond			59	-			20	-24						24
Bot			24	-30										6
Rode Poon (robaard)														45
Grauwe Poon (knorh.)	24	-42	32	-54			41	-58			28	-34		15
Rode Knorhaan			20	-29	12,40	-	20	-30			18	-21		
Posten	40	-72			30	-51								
Langoesten (midden)			12	-15			12	-14			12	-14		
(klein)														

Lees "HET VISSERIJBLAD"



van de Sande Breskens

Scheepswerf — Machinefabriek

- Service-onderdelenleverancier van „INDUSTRIE” dieselmotoren.
- Voor alle reparaties aan visserij-schepen, alle merken motoren en viswinches.
- Nieuwbouw, specialiteit garnalenkotters.
- Verbouwing van viskotters voor de pelagische en semi-pelagische visserij.
- Hydrauliek en pneumatiek.

Tel. 01172—1765
na 16.30 uur 1569—1590

(81797)

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagavondmarkt van 18 april werd aangevoerd: Vanuit de Ierse Zee: 8.275 kg. tong; verder vanuit de Noordzee: 800 kg. tong; 32 kisten tarbot en griet; 188 kisten kabeljauw; 278 kisten koolvis; 218 kisten schelvis; 147 kisten wijting; 280 kisten schol; 6 kisten schar en 59 kisten diversen.

Prijzen in guldens: Per 1 kg.: Ierse Zee-tong: grote 11.17-11.09; grootmiddel 12.85-12.80; kleinmiddel 9.99-9.91; tong één 8.85-8.65; tong twee 7.91-7.65; verder vanuit de Noordzee: tarbot 12.79; grote tong 11.78-11.29; grootmiddel tong 13.28; kleinmiddel tong 10.93; tong één 8.99; tong twee 7.51.

Per 40 kg.: tarbot 424-168; griet 265-154; kabeljauw één 156-85; kabeljauw twee 142-83; kabeljauw drie 130-86; kabeljauw vier 138-84; kabeljauw vijf 120-75; schol één 66-61; schol twee 86-76; schol drie 74-66; schol vier 126-48; koolvis één 82-71; koolvis twee 81-71; koolvis drie 74; koolvis vier 80; schelvis één 114-108; schelvis twee 84-61; schelvis drie 74; schelvis vier 106; wijting drie 86-62; schar 65-56; wolf 142.

De besommingen waren: KW 25 f 51.250; KW 34 f 31.380; KW 74 f 44.300; VD 19 + VD 73 f 8.660; GY 249 f 41.210.

Aan de maandagmarkt van 23 april werd aangevoerd: 10.635 kg. tong; 127 kisten tarbot en griet; 1242 kisten kabeljauw; 20 kisten koolvis; 713 kisten wijting; 836 kisten schol; 123 kisten schar; 3 kisten haring; 19 kisten makreel en 125 kisten diversen.

Prijzen in guldens: Per 1 kg.: tarbot 15.64-13.88; grote tong 11.59-11.52; grootmiddel tong 14.57-14.29; kleinmiddel tong 12.01-11.48; tong één 10.72-9.60; tong twee 9.72-8.76.

Per 40 kg.: tarbot 550-227; griet 282-184; kabeljauw één 174-114; kabeljauw twee 160-96; kabeljauw drie 94-84; kabeljauw vier 94-80; kabeljauw vijf 88-75; schol één 122-88; schol twee 118-88; schol drie 104-86; schol vier 104-73; wijting drie 85-56; schar 76-58; tong-schar 277-182; koolvis drie en vier 76-61; haring twee 31; makreel twee 61-37; steenbolk 66-61; pootjes 55-42; krab 67.

De besommingen waren: KW 4 f 20.000; KW 22 f 40.200; KW 29 f 12.000; KW 29 f 12.000; KW 45 f 20.700; KW 51 f 9.400; KW 88 f 18.900; KW 113 f 12.500; KW 145 f 14.000; KW 149 f 9.200; KW 152 f 15.600; KW 187 f 15.000; KW 185 f 9.000; KW 167 f 10.900; KW 173 f 8.300; KW 175 f 16.900; KW 189 f 28.100; KW 214 f 11.500; KW 221 f 10.500; KW 26 f 9.200; SCH 256 f 3.100; WR 32 f 16.00; WR 57 f 17.200; LJM 44 f 19.900; LJM 115 f 21.800; LJM 19 f 4.100; LJM 154 f 15.000; LJM 209 f 11.700;

Aan de dinsdagmarkt van 24 april werd aangevoerd: 12.920 kg. tong vanuit de Ierse zee; 10 kisten tarbot en griet; 7 kisten kabeljauw; 22 kisten wijting; 23 kisten schol; 10 kisten schar en twee kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: grote tong 11.04-10.80; grootmiddel tong 14.05-1384; kleinmiddel tong 10.93-10.31; tong één 9.15-8.97; tong twee 7.93-7.71.

Per 40 kg.: tarbot 465-220; griet 260-179; kabeljauw twee 90; kabeljauw drie 120-86; kabeljauw vier 120-90; kabeljauw vijf 90;

schol één 84; schol twee 88; schol drie 98-70; schoel vier 82-76; wijting drie 84-54; schar 47-36; tong-schar 184-181.

De besommingen waren: KW 11 f 28.900; KW 25 f 70.800; KW 194 f 28.400.

DEN HELDER

In de week van 17 tot en met 20 april werden door 62 kotters de

volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

16.809 kg. tong f 198.205,25 f 14,86-8,11; 9.006 kg. tarbot f 70.213,89 f 18,44-4,49; 76.640 kg. schol f 144.837,58 f 3,04-1,14; 64.715 kg. kabeljauw 136.362,32 f 5,60-1,38; 3.094 kg. griet 17.045,93 f 7,33-4,09; 5.870 kg. schar f 8.407,14 f 2,48-1,24; 3.095 kg. wijting f 5.228,39 f 2,73-1,04; 46.830 kg. diversen f 268.871,15. Totaal 226.059 kg. f 849.271,63.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

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

Drukkerij P.V.B.A.
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”

H. BAELSKAAL 30, OOSTENDE - TEL. 059/32.11.13 - 49

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 300 F. (B.T.W. Inbegrepen)

KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE
NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 50 F. portkosten.

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 weekblad-verkopers 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 Baelskaal 30, Oostende.

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