

het visserijblad

Vrijdag 18 mei - Nr. 19

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

HET GROOT GEVAAR VAN DE REGIONALISERING VAN DE ZEEVISSERIJ

We konden bij het ter perse gaan vernemen dat eerlang een K.B. zal verschijnen waarbij de visvangst, de jacht en de bossen, zullen geregionaliseerd worden, waardoor de ministeriele komités voor de gewesten bevoegd zullen zijn voor de uitwerking van de wettelijke bepalingen en van de uitvoeringsbesluiten.

Wie nu een ogenblik gedacht zou hebben, dat men met de visvangst, allen deze op de stromen, rivieren en binnenwateren op het oog had, moet wel snel inbinden, want in dit K.B. is er duidelijk sprake MET INBEGRIJ VAN DE ZEEVISSERIJ.

De zeevisserij wordt dus aan de bevoegdheid van het nationaal ministerie van Landbouw en Verkeerswezen onttrokken en daar schuilt een zeer groot gevaar in.

GEVAAR VOOR DE ZEEVISSERIJ

Op het eerste zicht zou men geneigd zijn het onderbrengen van de zeevisserij bij het ministerieel comité van het Vlaams gewest als normaal te aanzien en zeker niet als een schokkende gebeurtenis. Als dit jaren terug aldus kon aanzien worden, dan staan we nu tegenover een veranderde internationale toestand door de oprichting van de E.E.G. de uitvaardiging van de 200-mijlszone en meer nog door de beperkende maatregelen genomen ter bescherming van de visstand, zoals kwoteringen verbodsbepalingen, enz.....

Om, daarin zijn man te staan en de belangen van de zeevisserij naar best vermogen te kunnen behartigen, moet men over een zo sterk mogelijk NATIONAAL GEZAG beschikken. Dit beduidt dus een nationaal ministerie en niet een gewestelijk ministerieel comité. Anderzijds vinden we het onlogisch dat de zeevisserij geregionaliseerd wordt, vermits de zeevisserij, samen met de landbouw tot een specifiek domein van de E.E.G. behoort, waar men dus nationaal, dat wil zeggen, een zo autoritair mogelijke stem moet kunnen laten horen. We menen dat het indelen van de zeevisserij onder de gewesten, zelfs ergens niet uitkomt, omdat de E.E.G. zich uitsluitend tot de landen richt en niet tot de gewesten. Het zijn de landen die er vertegenwoordigd zijn.

We houden hier zeker geen pleidooi tegen de regionalisering, maar we houden wel een pleidooi tegen het onderbrengen van de zeevisserij onder de regio's. We zijn overtuigd dat dit de belangen van onze zeevisserij in het algemeen en van onze vissers en reders in het bijzonder, ten eerste kan en zal schaden. Het nationaal departement van verkeerswezen beschikken nu over een stel ambtenaren die hun sporen reeds verdiend hebben in internationale bijeenkomsten en bij de EEG.

Hetzelfde kan gezegd van Landbouw, waar we economisch toe behoren en waar in Engeland, Frankrijk en Holland, ook de Visserij bij Landbouw hoort.

Zullen we hier nu terug (ab initio) moeten beginnen. Zullen we onze nationale stem in het E.E.G.-koncert verliezen, nu er mogelijkheden en kansen bestaan om met een nieuwe Britse regering misschien tot een visserijreglementering voor de E.E.G. te komen? Zal Vlaanderen, want met het verschijnen van kwestieus K.B., moeten we het nu over Vlaanderen hebben, evenveel gewicht in de schaal kunnen leggen als onze nationale vertegenwoordigers? Het is toch duidelijk dat bv. een Bretoens of een Baskisch gewest in Frankrijk, minder tot zijn recht zou komen in internationale besprekingen, dan een nationale Franse stem! Dat is evenzo bij ons!

In het verleden, wanneer over visvangst, waters en bossen gesproken werd, dan betekende dit de riviervisserij, zoals in de Franse tekst (pêche fluviale) bedoeld werd. Dat is zo was, bewijst het K.B. gezien men er speciaal de zinsnede, (met inbegrip van de zeevisserij) aan toegevoegd heeft.

Ook de instellingen die zich met de zeevisserij bezig houden, zoals het Rijksstation voor de zeevisserij, zullen dus onder de geregionaliseerde materies vallen.

(Vervolg blz. 2)

OORLOG AAN DE OOSTKUST

ZEEBRUGGE: GASBOM OF A-BOM?

Laatsleden maandag werd er te Knokke een volksvergadering gehouden om de bevolking te sensibiliseren tegenover de regeringsbeslissing van 11 mei, die opteert voor de bouw van een LNG-terminal in de voorhaven te Zeebrugge; hoogstwaarschijnlijk op de oostelijke dam, dus vóór Heist.

Er was enorm veel volk opgekomen om te luisteren naar de 4 voorzitters van de onderscheiden politieke partijen, al viel het op dat de gewone man afwezig is gebleven en dat vooral de middenstanders en jonge ecologen aanwezig waren.

Volksvertegenwoordiger Desutter gaf een overzicht van het ontstaan van de haven van Zeebrugge en schetste de evolutie van de laatste paar jaar, waarin door de regering gedurig garanties beloofd zijn voor de visserij en het toerisme, terwijl men intussen beslissingen neemt die deze garanties ontzenuwen. Hij zette op een rijtje wat men enerzijds belooft en wat men anderzijds definitief beslist. Men bouwt een zeesluis, men beslist de bouw van een voorhaven, men opteert voor een gasterminal, maar voor de zeevisserij werd er van de beloften nog niets verwezenlijkt en ook de moderne Heistse jachthaven bestaat uitsluitend op papier. Spreker was dan ook uitermate pessimistisch en zou, later op de avond, verklaren dat hij minder bevreesd is voor een kerncentrale dan voor een gasterminal, waaromtrent men momenteel nog weinig ervaring heeft terwijl de veiligheidsvoorzieningen voor een kerncentrale technologisch heel wat verder staan dan voor LNG. Uiteraard wenste hij niet dat de LNG-installatie zou weggestemd worden ten voordele van een kerncentrale.

Burgemeester Lippens zou zeer gevat illustreren dat de slogan voor de uitbouw van Zeebrugge: „Scheppen van arbeidsplaatsen” vals is, want dat de bouw van een LNG die de visserij zou verdrijven en het toerisme doden, 8.000 arbeidsplaatsen zal doen verloren gaan, zodat men geen miljarden moet verspillen om arbeidsplaatsen te scheppen waar men terzelfder tijd evenveel arbeidsplaatsen verliest.

Vervolgens kwamen de voorzitters aan het woord, waarvan V. Delille van de VU met veel literatuurluur een beeld schetste van Knokke-Heist in de IJstijd, wanneer de LNG-terminal alle leven aan de Oostkust zal hebben verwoest. Men had even goed het stenen tijdperk kunnen in herinnering brengen en pleiten voor een terugkeer naar de tijd van de holmens, die de evolutie bestrijdt. Blijft de vraag of de hedendaagse mens bereid is zijn auto te verkopen en met kaarslicht naar bed te gaan.

De voorzitter van de BSP poogde het gevaar van de terminal te beschrijven. Vloeibaar gas op een temperatuur van — 162° C zou, wanneer een lek ontstaat, onmiddellijk het zeewater doen bevriezen en als een monster-sigaar op Knokke-Heist toedrijven, waarna een enorme brand en ontploffingen tot de mogelijkheden behoren. Men moet de gevarencans niet minimaliseren, maar we begrepen niet goed waarom men uiteindelijk niet akkoord zou gaan met een gasbom vóór Heist, maar wel akkoord zou zijn met een gasbom op de Mole te Zeebrugge alsof de mensenlevens aldaar minderwaardig zouden zijn. Tenandere, een terminal op de Oostelijke dam of op de westelijke dam is voor de zeevisserij juist even erg.

ALTERNATIEVEN EN MIDDELEN

De laatste sprekers wilden uitkijken naar andere mogelijkheden of naar middelen om de regering alsnog op haar beslissing te doen terug komen.

(Vervolg blz. 2)

HET GROOT GEVAAR VAN DE REGIONALISERING VAN DE ZEEVISSERIJ

(Vervolg van blz 1)

WAT STAAT ER ONMIDDELIJK TE DOEN ?

Dat we hier tegen de regionalisering van de zeevisserij zijn, waarbij we echter de sportvisserij niet betrekken, heeft niets met een politieke voorkeur of optie te maken, maar is alleen ingegeven door onze bezorgdheid voor de zeevisserij.

We wensen niet dat onze Belgische zeevisserij, in het internationaal concert van landenbelangen, ergens het slachtoffer wordt bij opdelingen van kwota. De zeevisserij moet nationaal verdedigd worden en daarom vragen we ten spoedigste dat er een amendement zou ingediend worden op de wet, waarvan het K.B. een uitvoeringsbesluit is, om de zeevisserij te onttrekken aan de regionale materies. Vermits de uitwerking van het nog te verschijnen K.B. op 1 juni gesteld werd, is deze zaak heel dringend. Alhoewel zeker niet meer haalbaar vóór deze bewuste datum, verzoeken wij onze streekparlementairen die reeds zo vaak belang stelden in de visserij, onmiddellijk al de nodige stappen aan te wenden om de basiswet te amenderen in de zin dat de zeevisserij onttrokken wordt aan de gewesten en terug onder het nationaal departement van verkeerswezen en landbouw zou gebracht worden.

We stellen ook de vraag, waarom worden de sierplantenteelt, de diamantslijperij, de cementnijverheid, de tapijtweverij, enz. dan niet geregionaliseerd.

Ook de havens van Nieuwpoort, Oostende, Zeebrugge en Antwerpen zijn gelegen in het Vlaamse land. Wanneer men het ene regionaliseert, dan moet men het ook doen met het andere in dezelfde streek gelegen. De visserij, en de zeevis wordt niet gevangen in de rivieren maar op zee, welke Europees is en niet regionaal is.

Is ons land en onze bedrijven nog niet genoeg naar de vaantjes geholpen, dat men nu ook onze zeevisserij zal laten volgen ?

— P. Vandenberghe

OORLOG AAN DE OOSTKUST

(Vervolg van blz 1)

PVV-voorzitter Haerinck toonde op kaart hoe de ondergrond van Europa uitgerust is met een netwerk van pipelines om aardgas te transporteren, om daaruit de konklusie te trekken dat België geen LNG-terminal nodig heeft want men kan zich gemakkelijk bevoorraden via deze leidingen uit de landen die reeds of die binnenkort een dergelijke installatie in gebruik hebben. Het is misschien gepast om, aan de vooravond van de Europese verkiezingen, beroep te doen op de Europese solidariteit, zodat België geen miljarden moet riskeren waar gebruik kan gemaakt worden van de installaties in Frankrijk, Duitsland of Nederland. Maar er werd vergeten er bij te zeggen dat er op vele jaren na nog geen „politiek” Europa bestaat of zal bestaan en dat, integendeel, het eng nationalisme met de dag schijnt toe te nemen. Allusie maken op gasleveringen uit Rusland is pleiten voor de afschaffing van de Nato, is dromen van kindje Jezus in Vlaanderen.

Schepen De Groote kwam met een aanval op het FDF, die aan alles schuld zou hebben maar, zo moest hij besluiten, het zijn in feite de Vlaamse ministers die een Vlaamse terminal eisen om het FDF schaaamat te zetten.

Tot besluit werd overwogen welke middelen de Oostkust heeft om de regeringsbeslissing gewijzigd te krijgen. Men zal beginnen met een bal te organiseren op 25 mei ! Verder zou kunnen overwogen worden de Europese verkiezingen te boycotten en iemand werd hysterisch en riep dat de oorlog moest worden verklaard.

De moderator van de avond, de voorzitter van het middenstandsvorbond, die het publiek ocriep tot een unaniem protest, dreigde een aanwezige (die scandeerde „LNG BUITEN !”) aan de deur te zullen laten zetten door de politie.....

BESLUITEN

De CVP-voorzitter meent dat alleen een aktie van de ganse bevolking de regering op de knieën kan krijgen en deed dan ook een pathetische oproep opdat iedereen hoe en waar of wanneer ook zich tegen de LNG zou verzetten.

Het is opvallend dat de plaatselijke politieke groeperingen geen gehoor krijgen binnen de eigen partij-top ; het is opvallend dat de BSP geen protest aantekent en met afscheuring dreigt bij de socialistische burgemeester van Brugge, dat de PVV haar Brugse schepen van de haven niet uitspuwt en de VU in de Brugse gemeenteraad niet uit de meerderheid treedt ; het is opvallend dat zelfs een minister uit onze streek, de staatssecretaris voor Vlaamse Zaken Coens zijn achterban moet verraden en blijkbaar in de regering onmondig is ; het is opvallend dat de ministers hun kollega's volksvertegenwoordigers allerlei beloften mogen doen die ze helemaal niet kunnen waar maken ; het is opvallend dat klare taal, duidelijke afspraken en eerbied voor het gegeven woord in de Belgische politiek onmogelijk is geworden. Men is dan ook verplicht te besluiten dat niet de politiciers en zelfs niet de ministers het land besturen doch de technocraten en de bureaucratie.

Het is wellicht een onomkeerbaar proces waaraan het individu machteloos is overgeleverd. De holle bombast waarmee beweerd wordt dat de visserij aan de Oostkust moet en zal blijven bestaan, kan alleen nog ergernis verwekken als men de eerste minister op de TV hoort verklaren dat er om de 4½ dag een gastanker Zeebrugge zal binnenlopen en dat de haven dan slechts gedurende 12 uur zal gesloten moeten blijven. Alsof de visserij te Zeebrugge onder die omstandigheden zou kunnen voort bestaan ; alsof de Townsend de passagiers aan boord zal houden gedurende 12 uur drijvend voor Zeebrugge ; alsof containerschepen deze 12 uur niet zullen trachten uit te winnen door naar Rotterdam te lopen.

Men zou haast hopen dat 30.000 mensen aan de Oostkust gaan dwarsliggen om de reacties van de technocraten te leren kennen.

Het is nochtans allemaal doodeenvoudig. Als België absoluut een LNG-terminal moet bouwen, als Zeebrugge de enige mogelijkheid blijft en als de voorhaven het veiligst blijkt te zijn, welaan dat men dan te Zeebrugge een LNG-terminal bouwt. Maar dat men even duidelijk de bewoners van de Oostkust onmiddellijk in kennis stelt van de gevolgen : milieuhinder, gevaar, teleurgang van de visserij, afsterven van het toerisme , kortom dat de Oostkust binnen de tien komende jaren helemaal van karakter zal veranderen. Als men kiest voor industrialisering dat men het dan zegge ; wie de Oostkust wil verlaten kan dan zijn voorzorgen nemen, wie op Oostende wil gaan varen kan zich daar stilaan op voorbereiden en wie brood ziet in de industriële ontwikkeling van Knokke-Heist kan er dan van nu af reeds investeren.

Maar laten we asjeblijf uitscheiden met van twee walletjes te willen eten.

(S. J. J. J. J.)

Jef Deroose

S.V. S.C.A.P. STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

De leden worden er aan herinnerd dat de statutaire algemene vergadering van de maatschappij doorgaat op vrijdag 18 mei 1979 om 14.30 uur in het Hotel „Europa”, Kapellestraat, 181, te Bredene.

Gezien de belangrijkheid worden de leden vriendelijk verzocht deze vergadering bij te wonen.

(8272N — 8314V)

Onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen HULP IN NOOD STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

De leden worden er aan herinnerd dat de statutaire algemene vergadering van de maatschappij doorgaat op vrijdag 18 mei 1979 om 16 uur in het Hotel „Europa”, Kapellestraat, 181 te Bredene.

Gezien de belangrijkheid worden de leden vriendelijk verzocht deze vergadering bij te wonen.

(8271N — 8313V)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

DE TAAK VAN DE VEREFFENAARS VAN DE VOZOR

Gelet op het Kon. Besluit van 27 februari 1979 de ontbinding bepalend van de VOZOR verscheen in het Staatsblad van vrijdag 11 mei 1979 een ministerieel besluit de benoeming weergevens van de leden van het comité van vereffenaars van de VOZOR.

Dit besluit zegt :
 Artikel 1. Worden benoemd tot lid van het Comité van vereffenaars belast met de vereffening van de «Vereniging van ondefinite zeeverzekeringen tegen oorlogsrisico's» :

— als vertegenwoordiger van de Minister van Verkeerswezen : de heer P. Vandensteen ;

— als vertegenwoordiger van de Minister van Financiën : de heer L. Casier ;

— als vertegenwoordiger van de Staatssecretaris van Begroting : de heer V. Delvaux ;

— als vertegenwoordigers van de reders ter koopvaardij : de heren G. Nijssens en A. Van Mieghem ;

— als vertegenwoordigers van de reders ter zeevisserij : de heer R. Gobert.

Art. 2. Dit besluit heeft uitzondering met ingang van 1 maart 1979.
 X X X

Ons wordt gevraagd of het juist is dat de reders voor het bekomen van de inlagen door het KB van 27 februari voorzien, zich moeten wenden tot het daarin voorkomend lid van de Rederscentrale.

Ons antwoord is dat om het even welke reder, jonge schipper of motorist, die meent gerechtigd te zijn aanspraak te mogen maken op een toelage van VOZOR voor de bouw of aankoop van een schip, hij zich mag wenden tot zijn beroepsorganisatie Hand in Hand te Zeebrugge of Oostende en liefst rechtstreeks tot de Minister van Verkeerswezen, Wetstraat 65, Brussel, met eventueel kopij er van aan de directie van het Zee- en Zeevaartwezen, Belliardstraat 30, 1040 Brussel. Het schrijven aan de minister van Verkeer moet men aangehouden zenden, daar noch het Zee- en Zeevaartwezen noch de minister kunnen verantwoordelijk geroepen worden voor het eventueel niet ontvangen van dit schrijven.

Men moet ook nota nemen dat voor het jaar 1979 slechts de acht eerste gerechtvaardigde vragen, die volgens het KB in aanmerking komen, volgens hun datum van toekomen, zullen ingewilligd worden.

Voor alle verdere inlichtingen wende men zich zo nodig, tot de heer P. Vandensteen, vertegenwoordiger van de Minister van Verkeerswezen, Belliardstraat 30, 1040 Brussel, tel.

Z.589 ESPERANZA

te koop mits E.V. overname krediet. Botwjaar 1968 - 98,92 brutoton - kromhout 530 pk. Verzekerde waarde 7.700.000 fr.

Alle inlichtingen :
 B.V. Hand in Hand
 Tijdstraat 34,
 8380 Zeebrugge

(8280V)

Het comité van vereffenaars hierboven vermeld, heeft dus alleen een beperkte bevoegdheid inzake boekhouding en het mag zelfs niet adviserend optreden omtrent de bestemming die aan de beschikbare gelden zal gegeven worden.

Volgens een schrijven van 2 april welke we van minister Chabert ontvingen, zullen de te nemen beslissingen volledig bij de overheid berusten en werden ondertussen trouwens reeds door de administratie standpunten ingenomen die de eerlijke toepassing van het Kon. Besluit, waarborgen.

Het is dus onjuist aan wie ook, zich eigenschappen of machten of invloeden toe te eigenen.

Het mag dus gezegd, dat de minister en zijn ambtenaars reeds beslissingen hebben genomen, welke in geen zin afwijken van het nagestreefd doel. En dat kan elk een in de visserij slechts verheugen.

P. Vandenberghé.

De Brandstoffenmiserie zeer schadelijk voor Visserij en Vishandel

Het is elk een bekend dat onze gewezen burgemeester E. Desutter, van Knokke, sedert hij volksvertegenwoordiger is, zeer actief en nuttig optreedt voor zijn arrondissement en in het bijzonder voor de kust en de Belgische visserij.

In de grote moeilijkheden inzake mazoutleveringen aan de visserij is hij bestendig op de bres en laat niet af, zoals we het te Oostende ook kunnen zeggen van volksvertegenwoordigers Laridon en Dries Claeys, die niet kunnen begrijpen hoe de cooperatieve redersverenigingen SCAP te Oostende en Hand in Hand te Zeebrugge in de wind werden gezet omdat zij vorig jaar op de onafhankelijke markt getracht hebben hun brandstof zo goedkoop mogelijk te kopen, waar ze in andere landen ook zo goedkoop was.

Op die wijze vermeden ze de veel meer verkoop door vissersvaartuigen van hun vis in vreemde landen en voornamelijk in Engeland.

Op het huidige ogenblik worden de cooperatieven in de wind gezet en weigeren de grote internationale brandstofmaatschappijen hen aan de officieel vastgestelde prijzen te leveren, maar wanneer een interessante klant zich aanbiedt, dan leveren ze die zelf met de verplichtingen die we kennen.

De prijzen vorige week in transit, dus voor vissersvaartuigen en koopvaardij, 5,60 fr zijnde en deze week 5,83 fr, zijn in ons land duurder dan in Holland, Engeland en Frankrijk, waar de visserij zelfs een toelage per liter krijgt.

Het gevolg daarvan is dat veel vissersvaartuigen in Engeland of elders hun vis verkopen, zij er landen en hier in België de vishandel in een toestand brengen, dat alleen invoer het kan (?) redden.

Een ganse visserij-economie wordt ontwricht.

En is daaraan te verhelpen ?

Jawel. Dat men de maximumprijs voor de brandstoffen afschaffe. Dan zullen de tankers die nu onze neus voorbijvaren, terug ons land bevoorraden.

Is er een prijsverhoging. Ze zal niet lang duren en eer er een maand voorbij is, zal er niet alleen voldoende brandstof zijn, maar zal ze goedkoper worden dan nu.

Ondertussen wachten we af; worden zware verliezen genoteerd. Wordt het werk van jaren gesaboteerd en ziet er niemand meer klaar in.

We begrijpen de moeilijke situatie waarin het ministerie van Economische Zaken verkeert.

Maar er moet spoedig een ernstige ommekeer komen in de toestand van nu wil men in de vishandel, in de visserij en met het verbruik deze winter geen catastrofe tegemoet gaan.

Besparingen van energie, van verbruik zijn noodzakelijk, maar hebben met de maximumprijsbepaling niets te zien. Er is in veel Staats- en Stadsadministraties, om maar van deze te spreken, een enorme verkwisting.

De verlichting langs de wegen wordt te vroeg aangestoken en te laat uitgedaan. Het brandstofgebruik in veel administraties kent geen grenzen (voorbeeld stadhuis Oostende) en er is van overheidswege, dus bij veel ambtenaars een geestesgesteldheid welke onaanvaardbaar is, nu elk een weet in welke toestand het land verkeert.

Dit alles op drastische wijze betugelen ware veel voordeliger, dan het vaststellen van maximumprijzen met de woeker en de zwarte handel welke men onwillekeurig nu weelderig doet bloeien, er aan verbonden.

P. Vandenberghé.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Tijdens de Onderzoeksraad voor de Zeevaart werden een drietal zaken behandeld; er stonden nog meer zaken op de rol maar die dienen verlaagd wegens het niet opdagen van de getuigen of betrokkenen.

Een eerste zaak betrof het dodelijk ongeval dat zich voordeed aan boord van de Z.563 "Zee Adelt". Tijdens werkzaamheden is matroos Robert Wille over boord geslagen en jammerlijk verdronken. Terzake wordt matroos Deconinck Pierre onderhoord. Volgens hem, dat hoorde hij althans vertellen, moet het slachtoffer op het net hebben gestaan en is uitgedaald. Dramatisch was wel dat het vaartuig, ingevolge een stuk touw in de schroef, niet achteruit kon slaan om hulp te bieden. Men moest dus volledig zwaaien waardoor kostelijke tijd verloren ging. Wel slaagde Deconinck erin zijn varensgezel op te pikken maar hij kon hem niet houden waarop het vaartuig andermaal moest omzwaaien. Toen men het slachtoffer tenslotte aan boord kon krijgen was hij reeds overleden. Kunstmatige adembaling leek vruchteloos. De Raad zal in een volgende zitting de schipper onderhoren.

X X X

Een tweede zaak betrof de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.34 "Twilight" en het Duitse vrachtschip "Allisia" in januari

van dit jaar. Het was stuurman Demoor, die onderhoord werd, die van wacht was op het ogenblik der feiten. De treiler was vissend op dat ogenblik. Toen getuige Demoor zag dat het Duitse vaartuig niet reageerde op zijn aandachtseninen ging hij zijn schipper wekken alsook de andere opvarenden.

Volgens Demoor kwam de Allisia loodrecht op de treiler af maar dat stemt niet overeen met de versie van de Duitse bevelvoerder die verklaarde dat het vissersvaartuig op het laatste moment een manoeuvre uitvoerde dat rechtstreeks aanleiding was tot de aanvaring.

X X X

Tenslotte sprak rijkskommissaris Bentein nog een advies uit inzake de aanvaring die zich voordeed tussen het span Z.538 — Z.554 en een onbekend gebleven vrachtschip. Op het ogenblik der feiten was het span aan het vissen terwijl de voorgeschreven seinen gevoerd werden. Volgens schipper Vantorre liep de aanvaarder een snelheid van 15 knopen. Eerst werd het net touw van de Z.554 overvaren waarop dit vaartuig een felle dreun kreeg. Even dreigde de treiler zelfs te kapseizen maar gelukkig kwam hij weer overeind. Niettemin zette de aanvaarder onverstoord zijn koers verder en kon nooit achterhaald worden. In zijn advies is de rijkskommissaris van oordeel dat noch schipper Vantorre noch een van zijn opvarenden beroepsfouten begingen.

● TE HUUR: GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUENTIALE winterprijzen, nl. 2.000 fr. TENKAMERS, douche, spe. Z.w. « Mon Séjour », Londenstraat 8, Oost. Inl tel. (059) 50.19.71 - 80.27.52.

(7116N-8199V)

NIEUWE KOSTENBESPARENDE TECHNISCH MOGELIJKHEDEN VOOR DE ZEEVISSERIJ

Naar aanleiding van de algemene vergaderingen van de visserskoöperatieven « HULP IN NOOD » en « SCAP » op vrijdag 18 mei as in het Hotel Europa, Kapellestraat, 181, te Bredene, zal om 16 u. een belangrijke uiteenzetting gegeven worden door Ir. G.C. Vandembroucke, van het Rijksstation voor de Zeevisserij te Oostende. Spreker zal het hebben over « Nieuwe kostenbesparende technische mogelijkheden voor de zeevisserij », een uitermate belangrijk en vooral aktueel tema.

Mevrouw BELIARD, geboren Paule DELANNOY, zijn echtgenote :

De heer en mevrouw Henri BELIARD-MEEUS.
De heer en mevrouw Christian BELIARD-KELLENS.
De heer en mevrouw Jacques DELVILLE-BELIARD,
De heer Olivier BELIARD.
De heer en mevrouw Jacques BOIGELOT-BELIARD,
De heer Stephane BELIARD.

zijn kinderen en schoonkinderen :

De heren Henri-Albert, François en Jean Augustin BELIARD
Mejuffrouwen Sophie, Florence en Elise BELIARD,
De heren Eric en Bruno BELIARD.
Mejuffrouwen Isabelle en Christine BELIARD.
De heer Christophe DELVILLE,
Mejuffrouwen Juliette en Alice DELVILLE,
Mejuffrouwen Geraldine, Sybille en Aude BELIARD.
De heren Sebastien en Nicolas BOIGELOT,
Mejuffrouw Camille BOIGELOT,
De heren Xavier en Vincent VERVOORT.

zijn kleinkinderen :

De families BELIARD, DELANNOY, WAFFELAERT, PACCO,
POTOCKI, FABRY, ROELS, VAN DIEREN, LE CLEF, GENACHTE,
CREMINON, WITTEMANS, MURDOCH, WALRAVENS,
VERBIEST, WYNEN, HAVENITH, melden u met diepe
driefheid het overlijden van

DE HEER

Henri, Louis, Désiré, Gustave BELIARD

echtgenoot van mevrouw Paule DELANNOY

Licentiaat in de rechten

Ere-kapitein bij de Alpenjagers

Ere-voorzitter van de Verenigde Werkplaatsen en
Scheepswerven Beliard Murdoch n.v.

Gewezen voorzitter van de Scheepswerf van Rupelmonde n.v.

Gewezen voorzitter van de n.v. « I.M.O.P. »

Gewezen voorzitter van de n.v. « Eurogalva »

Ere-voorzitter van de n.v. « Quincaillerie l'Anere »

Gewezen ondervoorzitter van de n.v. « Techna »

Ere-voorzitter van de Federatie der Scheepsherstellers van
Antwerpen

Ere-voorzitter van de Société Française de Bienfaisance

Gewezen ondervoorzitter van de Chambre Française du

Commerce et d'Industrie pour des les provinces d'Anvers et du

Limbours

Officier in de Leopoldsorde

Officier in de kroonorde

Officier in de orde van Leopold II

Ridder in het erelegioen

Geboren te Antwerpen op 5 maart 1901 en aldaar godvruchtig
overleden op 10 mei 1979, voorzien van het sakrement der zieken

De plechtige rouwdienst, gevolgd door de bijzetting in de familiegrafkelder te Lier (Kloosterheide), zal plaatshebben in de kerk van Onze-Lieve-Vrouw te Schilde-Bergen op donderdag 17 mei om 10 uur.

Dit bericht geldt als kennisgeving
Pater Nuyenslaan 26, 2232 s-Gravenwezel

(8306N) — (8315V)

De aanvaring van de B.604 en de Bowstream voor het Beroepshof te Gent

HET VONNIS VAN BRUGGE GROTELIJKS BEVESTIGD

TEGENPARTIJ IN VERBREKING

Het is onze lezers bekend in welke omstandigheden het Engels schip de Bowstream op 13 november 1975 bij het uitvaren in dikke mist ter hoogte van de haven van Zeebrugge de B.604 „Ibis” in de grond liep, waarbij de ganse bemanning van dit vaartuig het leven verloor. Bij vonnis van de correctionele rechtbank van Brugge van 9 jan. 1978 veroordeelde deze de kapitein Fleet John van Britse nationaliteit tot een gevangenisstraf, om door gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg, onopzettelijk de dood te hebben veroorzaakt van Lebahn Rudolf, Wille André, Degroote William, Lagast Eugeen en Calus Norbert.

Tegen dit vonnis werd door Fleet John beroep aangetekend, zaak welke thans behandeld werd door het hof van Beroep te Gent.

Deze rechtbank veroordeelde Fleet opnieuw voor de onvrijwillige doding van de vijf slachtoffers. Hij werd evenwel vrijgesproken om geen hulp te hebben bezorgd aan personen in levensgevaar.

Op burgerlijk gebied acht het Hof van Beroep dat Fleet voor de 2/3 instaat van alle schadelijke gevolgen, terwijl de schipper Lebahn, althans volgens dit vonnis niet vrij zou uitgaan van fout, om niet genoegzaam rekening te hebben gehouden met de aanwezigheid van de „Bowstream” die hij volgens het vonnis nochtans had moeten duidelijk gehoord hebben, of minstens op zijn radarscherm gezien hebben.

Volgens dit arrest komt het op het volgende neer : Er is genoegzame zekerheid dat het Fleet was die de Ibis aanvaarde te oordelen naar het tijdstip van het gebeuren, de waargenomen scheepslichten en de richting gevolgd door de Ibis. Dat daarbij de Bowstream fouten beging, is eveneens te weerhouden gelet op het uitvaren ondanks de dikke mist, het niet gebruiksklaar zijn van het decca - apparaat, het niet instellen van de decca-plotter, de onbetrouwbaarheid van de gegevens bekomen aan de hand van de radartoestellen, de overdreven snelheid in de omstandigheden van de zaak van meer dan 8 mijl. Ook de automatische besturing was geen blijk van goede zeemanschap. Om de heer Fleet vrij te spreken van de tweede betichting, geen hulp verleend te hebben, stelt het Hof vast dat de Bowstream eigenlijk niet was uitgerust om de Ibis recht te trekken, des te meer dat er bij dat rechttrekken gevaar bestond dat de Ibis onmiddellijk zou zinken. Volgens het vonnis mag er worden aanvaard dat 20 minuten na de ramp, dit is op het ogenblik dat de Bowstream opnieuw ter plaatse was in de onmiddellijke nabijheid van de Ibis, geen overlevenden meer in het water waren, vermits dezen zich anders zouden hebben vastgegrepen aan de romp van hun schip.

Bij dit alles heeft het Hof van Beroep zich duidelijk laten beïnvloeden door meerdere passages van de beslissing van de Onderzoeksraad voor Zeevaart, wiens schandelijke laattijdigheid en zeer ontwijkende motivering eens te meer het bewijs hebben geleverd van de triestige en veelal te laattijdige wijze waarop alle zaken daar behandeld en beoordeeld worden.

Het wordt hoog tijd dat de minister van Verkeerswezen hier een grondig onderzoek instelt naar de wijze en de reden van de veelvuldige zaken, die hier op onverantwoordelijke wijze blijven liggen om dan onderzocht te worden met getuigenissen, die veelal niet meer weten hoe de zaken, welke ook, zich juist voorgedaan hebben..

Gelukkig dat het Hof van Beroep in zijn vonnis terecht geoordeeld heeft dat de heer Fleet te onvoorzichtig is geweest, gelet op de dikke mist, zijn overdreven snelheid, en het niet in orde zijn van zijn decca toestellen om hem zonder meer van alle schuld wit te wassen.

IN VERBREKING

Naar we vernemen, heeft de Engelsman zich thans in Verbreking voorzien, zodat, zo dit aanvaard wordt de zaak voor een Antwerpse of Brusselse rechtbank opnieuw zal dienen behandeld te worden.

Weetjes...

— Omdat het nu al duidelijk blijkt dat er niets zal in huis komen voor 1979 van een eventueel klein haringkwotum, hebben in Nederland, acht eigenaren, van wat men in Nederland verouderde haringtreilers noemt, hun haring-schepen aangemeld voor de saneringsregeling. Deze reders zouden dan in 1980 en/of 1981 wanneer weer haringkwota vrijkomen, tot nieuwbouw..... kunnen overgaan, indien zij dit wensen.

X X X

— De Nederlandse minister Van der Stee is van oordeel dat ook in Nederland nieuwbouw noodzakelijk is, maar dat deze nieuwbouw niet mag leiden tot een groter viscapaciteit. Dit zou slechts kunnen, wanneer de beschermingsmaatregelen aanleiding zouden geven tot het vrijgeven van groter kwota.

X X X

— Er is nog altijd geen vast beleid in de toepassing van een verhoogde netmaaswijdte. Groot-Brittannië wenst een verhoging tot 80 en 85 mm vanaf 1 juni en dit vanaf de Golf van Biscaye tot het noordelijk deel van de Noordzee. De Commissie te Brussel wenst de invoegestelling vanaf 1 juli. Een vaste reglementering is er echter nog niet. Dr. Tienstra, directeur van visserij in Nederland zegt dat men dat vanaf 1 juli op vrijwillige basis zou moeten toepassen! Als men van de visserij vrijwillige beperkingen moet verwachten, dan zal dit zeker nog lang duren. Al is er toch een tijdsperiode nodig om zo plots niet te moeten veranderen.

X X X

— In Groot-Brittannië steekt er langzaam in bepaalde visserijkringen en soort nationalisme de kop op om de buitenlandse aanvoer weg te houden, niettegenstaande de handel er duidelijk op wijst dat buitenlandse aanvoer absoluut noodzakelijk is. In April was er zoveel buitenlandse aanvoer in Groot-Brittannië, dat partijen vis zijn moeten opgevangen worden. Het is begrijpelijk dat de eigen visserij dit in de schoenen schuift van de buitenlandse aanvoer.

X X X

Er zouden nu reeds volgens Ir. Tienstra ongeveer 1500 processen verbaal zijn wegens overtredingen door Nederlanders van de visserij-beschermingsmaatregelen. De Nederlandse overtreders zijn echter in beroep en het Hof wacht nog altijd op een uitspraak van het Hof van Luxemburg om zich uit te spreken of Nederland in januari 78 wel gerechtigd was deze maatregelen aan zijn vissers op te leggen.

X X X

— Verleden week was de enige vis van betekenis die te Hull in Groot-Brittannië, aangevoerd werd deze van schepen uit IJsland zelf

die, samen met bijna 8 duizend van onze bennen, 11,4 miljoen B. fr. verwezenlijkten, hetzij zowat 1435 fr. gemiddeld per ben. Voornaamste aangevoerde soorten waren kabeljauw en gul en schelvis. Deze laatste soort behaalde tot 40 fr.

X X X

— Een dode kleine walvis dreef de Medwayrivier op te Cuxton in Engeland en strandde tegen een brug. Het in ontbinding verkerende dier verpeste de ganse omgeving zodanig dat de rivierpolitie zich verplicht zag een kabel rond de staart te leggen en het beestje zo terug naar zee te trekken, en het daar bij hoog water te laten afdrijven even buiten de Theemsmond.

X X X

— Een 27 meter treiler uit Aberdeen, de «Glen Clova» heeft zopas een ombouw gekregen van 12 miljoen voor inzet op de lijnvisserij volgens het Noorse Mustad Autolijn systeem. Het ombouwen heeft bijna 3 maand in beslag genomen. Het apparaat voor het schieten van de 22 duizend haken zelf heeft alleen reeds 3 miljoen gekost. De treiler heeft voor deze visvangst 10 bemanningsleden aan boord. Een techniek van de «Mustad-Autolijnfabriek» zal de eerste reizen mede aan boord varen.

X X X

— 29 jaar terug kon men in de Britse kranten lezen, dat praktisch geen Britse treilers meer opgebracht worden voor illegaal vissen in de IJslandse 3-mijlenzone, dank zij de installatie aan boord van de treilers van de draadloze, waardoor de treilers elkaar tijdig konden verwittigen van de komst en de positie van de IJslandse koolbak of visserijwachtschip.

X X X

— Er is nogal wat deining ontstaan in de Britse kustvisserij wegens het bekendmaken dat bepaalde veiligheidsmaatregelen zullen opgelegd worden aan de vaartuigen vanaf 12 meter. Deze zullen gelijkgeschakeld worden met de, in Britse normen bekend staande klasse IV, zodanig dat de veiligheidsnormen van deze klasse zullen moeten geëerbiedigd worden. De wachtman aan boord zal over ee certificaat van deze klasse moeten beschikken evenals de motorist, enz..... Wordvoerders voor deze getroffen vaartuigen hebben reeds hun bezwaren geuit.

**VIS ETEN
IS VERANTWOORD
ETEN**

— Het Zeevisserijkomité van Devon heeft zich een 21-meter vaartuig aangeschaft om speciaal de oliebezoedeling te bestrijden. Het vaartuig heeft een motor van 780 PK, kan 20 mijl lopen en is speciaal ingericht met detergenten-tanks voor de oliebestrijding.

X X X

— De Fleetwood-manager Jim Cross, van de grote rederij J. Marr & Son, is tot vice-konsul van IJsland te Fleetwood benoemd. Sinds 1950 had IJsland geen vertegenwoordiger meer te Fleetwood. Voor Fleetwood is dit wel een, voor visserijhandelskringen belangrijke benoeming.

X X X

— Voor de eerste maal sinds 1924 kwam een Westduits vissersvaartuig te Hull verkopen. Het vaartuig zette 1.180 van onze benen in de markt voor een brutobesomming van iets meer dan 1,4 miljoen B. fr. Een verbod voor Duitse vissersvaartuigen om in Hull aan te voeren, dateerde van 1924 maar eindigde in 1960. Het heeft dus nog 19 jaar geduurd vooraleer de eerste Duitser in Hull aan de markt kwam.

X X X

— De hoogste jaarproductie aan vismeel wordt door Japan voortgebracht met 640 duizend ton gevolgd door Rusland met 580 duizend ton. We zeggen wel vismeel, want hiervoor wordt een veelvoud aan vismateriaal gebruikt. Van de Westeuropese landen staat Noorwegen met 350 duizend ton op de 4de plaats, Denemarken met 300 duizend ton en IJsland met 180 duizend ton, respektievelijk op de 6de en 8ste wereldplaats.

X X X

— Vanaf dinsdag 8 mei is de mosselzaadvisserij op de Waddenzee in Nederland terug gestart. Meer dan 100 schepen nemen dit jaar hieraan deel. Door het strenge winterweder zijn de vooruitzichten echter niet goed. Inderdaad grote banken met mosselzaad zouden door de strenge vorst vernietigd zijn.

STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING HAND IN HAND OOSTENDE

Zondag hield deze Beroepsvereniging van de Kustvisserij te 10u30 zijn Statutaire Algemene Vergadering waarop van de financiële toestand en de verschillende verrichtingen tijdens het jaar een overzicht gegeven werd.

Dhrn. SCHRAM en DASSEVILLE H., ontslag nemend, daar zij alle activiteit in het visserijbedrijf hebben stopgezet, werden met algemene stemmen vervangen door reder EEREBOUT E. van O.22 en DEVEY Fr. van O.23.

Door dhr. VANDENBERGHE werd een uiteenzetting gegeven van de nieuwe regeling inzake scheepskredieten en de gelden van de VOZOR, waardoor jonge schippers en motoristen van minder dan 40 jaar er kunnen van genieten om zich een nieuw of bestaand vaartuig aan te schaffen.

In verband met de vereffening van VOZOR wees dhr. Vandenberghe er op dat het toekennen van kredieten van deze instelling per aangevend schrijven moet aange-

DATA DER EXAMENS VOOR TOEKENNING BREVETTEN IN DE ZEEVISSERIJ

In het Staatsblad van de 17e mei verschenen de data der examens voor de toekenning van brevetten, diploma's en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart, als volgt vastgesteld :

Hogere Zeevaartschool Antwerpen.

Op 1 juni 1979 :

a) examen van kapitein ter lange omvaart;

b) examen van eerste luitenant ter lange omvaart.

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 :

Zeevaartschool Oostende.

Op 1 juni 1979 :

a) examen van eerste luitenant ter kustvaart;

b) examen van kapitein ter kustvaart;

c) examen van yachtnavigator;

d) examen van yachtsman.

Op 6 juni 1979 :

Examen van matroos-motorist.

Op 11 juni 1979 :

a) examen van aspirant-schipper ter visserij;

b) examen van schipper ter kustvisserij;

c) examen van schipper ter visserij 2e klasse;

d) examen van schipper ter visserij 1e klasse.

Op 18 juni 1979 :

Examen van motorist.

vrraagd worden aan het Bestuur van het Zeewezen en dat de beroepsverenigingen weten welke voorwaarden er voor elkeen gesteld zijn zonder dat daarvoor bijzondere tussenkomsten nodig zijn, daar thans verschillende personen menen gerechtigd te zijn zogenoemde hulp te bieden om procenten na te jagen.

Hij had het verder over de moeilijkheden met de bevoorradings van mazout waardoor de coöperatieven in de visserij in de kou worden gesteld en grote maatschappijen weigeren te leveren.

Hij had het tenslotte over de 12 mijlszone, het toezicht in de visserijwaters en op welke wijze de vissers zelf doeltreffend kunnen medewerken om diegenen die niet gerechtigd zijn daarin te vissen, aan de kaak te stellen.

Voorzitter SERIE had het over zandwinning waar ook elkeen zijn medewerking zou moeten verlenen. Hij bracht tenslotte hulde aan de werken van de loodsdiensdiensten die in alle opzichten de visserij trachten te helpen.

Maritieme voordrachten

In het kader van de beveiliging van Mensenlevens op Zee hebben twee voordrachten plaats in de Stedelijke Visserijschool «John Bauwens», Mercatorlaan 15 te Oostende :

● METEO

Praktische toelichtingen met diaprojectie over de FRONTALE DEPRESSIES door Kapt. Pierre DESECK op vrijdag 18 mei om 20 u.

● HET AUTOMATISCH OPBLAASBAAR REDDINGVLOT

met film en demonstratie van vlot en ander reddingmateriaal op vrijdag 16 juni om 20 uur. Deze demonstratie staat onder leiding van Kapt. G. VAN EECKHOUTTE, deskundige van het Comité voor de Bevordering van de Arbeid van de Provincie West-Vlaanderen.

Deze voordrachten worden ingericht door de Stedelijke Visserijschool John Bauwens en zijn gratis toegankelijk voor alle belangstellenden.

ELFJARIGE KNAAP UIT ZEEBRUGGE GERED DOOR LUCHTBEL



Luc Heyneman, gelukkig gered na zeer bange momenten.

Luc Heyneman, een elfjarige knaap uit Zeebrugge heeft vorige week zaterdag, even na de middag, twee bange uren beleefd. Gelukkig is alles nog goed afgelopen maar de dood heeft Luc wellicht van zeer nabij voelen dreigen.

De feiten deden zich voor met het sportvissersvaartuig YZ.20 dat eigendom is van Jacky Gezelle, een amateursvisser uit Heist, omstreeks 14 u. toen het kleine scheepje aan het vissen was op ongeveer 100 m van de Zeebrugge havendam. Op een gegeven moment is een stuk hout in het roer klem geraakt waardoor een lek werd geslagen.

Toen Luc Heyneman in de voorpiek de pomp in werking stelde is het vaartuig gekapseisd. Jacky Gezelle kwam in het water terecht maar kon zich in veiligheid brengen door op de kiel te klimmen.

Minder goed was het gesteld met de kleine Luc Heyneman die klem zat in de voorpiek. Gelukkig vormde zich daar een luchtbel en dat heeft de knaap het leven gered.

Zoals het de scheepstraditie hoort klopte Luc op de metalen scheepsromp en bedruide daarmee dat hij nog in leven was.

Gelukkig had men vanop de uitkijkpost te Zeebrugge het gebeurde gezien en kon een reddingsboot uitrukken. Korte tijd later kwam ook een reddingsboot uit Oostende ter plekken evenals een heliocopter van de heliflight te Koksijde. Ondertussen bleef Jacky Gezelle zijn varensgezel moed inpompen. Het was even wel een moeilijke karwei om de knaap te bevrijden. Pogingen om de boot recht te trekken mislukten. Tenslotte is een duikker van het hefschroefvliegtuig er in geslaagd een gat te branden in de scheepsromp en Luc Heyneman te bevrijden uit zijn netelige positie.

De ganse operatie had toch twee uren geduurd. Luc Heyneman werd naar het St. Jozefszekenhuis te Oostende overgebracht waar geen letsel werden vast gesteld. Zondagochtend kwam hij reeds naar huis. Al met al dus wel een gelukkige afloop.

HET MISBRUIK VAN DE VHF-KANALEN DOOR VISSERSVAARTUIGEN

Wij ontvingen van de directie der Regie van de Radio Maritieme Diensten hiernavolgend schrijven.

Mijnheer,

Door de Radio Maritieme Diensten te Oostende wordt het radioverkeer op de Maritieme frequenties regelmatig gecontroleerd.

Tijdens de laatste maanden werd een groeiend misbruik van de VHF-kanalen vastgesteld.

Zo werd onder meer uitgemaakt dat de visservloot veelvuldig kanaal 11 gebruikt om langdurige schip-schip gesprekken te voeren, daar waar kanaal 11 alleen mag worden benut om verbindingen tot stand te brengen met de diensten voor havenoperaties en scheepsbewegingen.

Het ligt voor de hand dat dergelijke handelwijze de veiligheid van de scheepvaart in de havengebieden ernstig in gevaar brengt.

De Radio Maritieme Diensten wensen dan ook er aan te herinneren dat gesprekken tussen schepen onderling moeten gevoerd worden op de kanalen 8, 70, 72 of 77.

Gelet op de flagrante overtredingen die de laatste tijd werden genoteerd, zal ik elke inbreuk in de toekomst streng moeten sanctioneren, wat kan resulteren in het tijdelijk verzegelen van de VHF-installatie.

Mag ik U verzoek een zo ruim mogelijke verspreiding te geven onder de reders en vissers van mijn brief door onder meer de opname van bijgevoegd artikel.

U zou aldus een belangrijke bijdrage kunnen leveren tot de beveiliging van de scheepvaart en meteen ook onaangename maatregelen ten overstaan van de vissers helpen voorkomen.

Tk dank U dan ook bij voorbaat voor de medewerking.

Hoogachtend,

De Hoofdingenieur-Directeur
van Administratie
G. Brabant

Dit artikel luidt :

ONGEPAST GEBRUIK VAN VHF-KANALEN

Het Gewest van die Radio Maritieme Diensten te Oostende deelt mede dat door sommige opvarenden van vissersboten steeds meer misbruik wordt gemaakt van VHF-kanaal 11.

Nader bepaald wordt bedoeld kanaal ten bate genomen om — soms langdurige — gesprekken te voeren tussen de vissersboten onderling.

Het is nochtans in het belang en de veiligheid van de vissers zelf, dat zij zich hiervan zouden onthouden.

Kanaal 11 is immers uitsluitend voorbestemd voor radiocommunicaties omtrent havenoperaties en scheepsbewegingen — met de terzake bevoegde autoriteit dan nog.

De bevelhebbers en bemanningsleden van vissersboten worden er aan herinnerd dat speciaal voor gesprekken van schip tot schip er bijzondere VHF-kanalen zijn voorbehouden, nl. 8 - 70 - 72 - 77.

Het Gewest van de Radio Maritieme Diensten vestigt er de aandacht op dat het een strenge controle zal doorvoeren nopens het al dan niet gewettigd benutten van VHF-kanalen.

Overtreders lopen de kans hun vergunning te worden ingetrokken en de apparatuur verzegeld te zien.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

BELGISCH OPTREDEN TEGEN NEDERLANDSE VISSTROPERS

Verleden week is nog één en ander te doen geweest in verband met het, al of niet visstropen door Nederlandse vaartuigen in Belgische territoriale wateren. Om de zaak duidelijk te maken voor onze lezers moeten wij eerst sommige verschillen aanduiden, onder meer tussen de territoriale wateren en de kustwateren.

De territoriale wateren voor ons land bedragen 3 mijl diep uit de kust. De kustwateren bedragen 12 mijl uit de kust. Naar gelang vreemde vissersvaartuigen in de territoriale wateren of in het gebied tussen 3 en 12 mijl aangetroffen worden is in overtreding met de visserijreglementen, is er een verschil van bevoegdheid en, hierna toegepaard gaande, van optreden door de Zeevaartpolitie en mede door de schepen van de zeemacht die zich ten dienste stellen voor dit optreden.

BEVOEGDHEID VAN DE ZEEVAARTPOLITIE

Overeenkomstig het Koninklijk Besluit van 22-9-77 in verband met de reglementering van de uitoefening van de visvangst langs de Belgische kusten volgens de naderhand tussengekomen uitvoeringsreglementen tussen de Zeevaartpolitie en de Zeemacht, deze laatste dan optredende als visserijwacht, mag de zeemacht in de territoriale wateren, dat bedoeld, binnen de 3 mijl, aan boord komen van gelijk welk vissersvaartuig, vissend in dit gebied. Indien er dan overtredingen vastgesteld worden, dan mogen deze schepen eventueel opgebracht worden naar een Belgische haven. In het gebied tussen de 3 en de 12 mijl, mogen er echter slechts vaststellingen gedaan worden en proces-verbaal opgemaakt van deze vaststellingen van vissende vreemde schepen. Zij mogen dus niet opgebracht worden. Dit verklaart waarom in dergelijke gevallen de zeemacht, zoals we in een bepaald informatieblad lezen, zogezegd niets onderneemt uit onkunde, onbegrip of moedwil.

De processen-verbaal, zo er overtredingen zijn, worden dan, via de hoofdwaterschout, naar de, hier in dit speciaal geval, Nederlandse autoriteiten gestuurd, die tegen de eventuele overtreders moeten optreden. Dit is ook zo, indien Belgische vissersvaartuigen op dezelfde manier visserij-overtredingen begaan in Nederland.

Voor zover wij konden vernemen, is er door de Nederlandse autoriteiten, in dit verband, nog nooit een proces-verbaal van overtreding door Belgische vaartuigen in Nederlandse wateren, overgemaakt.

DE INCIDENTEN VAN VORIGE WEEK

Door kapitein ter zee Troispoint en korvettenkapitein Vandendriessche, die ons zo bereidwillig te woord stonden en alle inlichtingen ter beschikking stelden, werd ons duidelijk gemaakt, dat de zeemacht over geen speciaal visserijwachtschip beschikt. Dat wil zeggen dat de visserijwacht niet als een afzonderlijke opdracht toegevoegd werd. De zeemacht treedt op, telkens wanneer zij daartoe verzocht wordt door de zeevaart-

politie met aan het hoofd, de heer Vermeulen, hoofdwaterschout. Dit moet dan nog mogelijk zijn in het kader van de opdrachten van de zeemacht zelf. Dat wil zeggen, indien de zeemacht bepaalde opdrachten uit te voeren heeft, waardoor geen schip vrij is, dan moeten eerst de opdrachten die specifiek tot het domein van de zeemacht behoren, gereed gekomen zijn vooraleer als visserijwacht kan optreden worden. Dit verklaart in bepaalde gevallen, waarom de zeemacht wel eens te laat op de plaats van de overtreding aankomt of kan aankomen. In dit verband citeren wij, dat op 7 mei, de zeemacht een oproep kreeg vanwege de hoofdwaterschout. Toen waren de «Veurne» en de «Koksijde», beiden zeemachtschepen in opdracht op zee in het kustgebied en werden, zodra de eigen opdracht uitgevoerd was deze schepen ter plaatse gestuurd. Het is duidelijk dat het in die omstandigheden nog al dikwijls een maat voor niets wordt, omdat de eventuele overtreders dan reeds alle tijd gekregen hebben om de plaats te poetsen. Daar loopt dus wel iets mank en we zullen het verder hierover hebben. Op 8 mei was het de «Herstal» die van de zeemacht opdracht kreeg, via een verzoek door de zeevaartpolitie, om bepaalde overtredingen te gaan vaststellen. Op 9/5 uiteindelijk, op verzoek van de waterschout van Zeebrugge, werd de «Kortrijk» speciaal voor visserijkontrolé van overtredende Nederlandse visserijvaartuigen, er op afgestuurd. Er werden toen de volgende Nederlandse vaartuigen vissende in de Belgische kustwateren aangetroffen: de Br 44, de Br 10, de Br 15 en de Br. 35 op ongeveer 6 mijl uit de Belgische kust. Verder de Vl. 7 in positie 51°28'50" en 2°57'45" 11,4 mijl uit de kust. De Vl. 7, «Vrouw Jacomina» is een vaartuig van 76 Brt met een motor van 530 P.K. Vermits de kustwateren, tot op een diepte van 12 mijl uit de kust verboden zijn voor vissende vaartuigen van meer dan 50 brt en/of meer dan 300 P.K., gaat het hier dus wel om een visstropster die illegaal viste. Gezien dit vaartuig zich echter buiten de 3 mijl uit de kust bevond, mocht de «Kortrijk» dit vaartuig niet opbrengen, maar kon alleen de vaststelling doen van het illegaal vissen, en hiervan proces-verbaal opmaken. Het is duidelijk dat de zeemachtschepen voor deze vaststellingen dan de indruk verwekken, zo maar tussen de Nederlanders door te varen en zoals het elders geschreven staat, weg te ruiven.

Wat de vier vissersvaartuigen uit Breskens betreffen deze waren beneden de 50 Brt en hun motor beneden de 300 P.K., zodat deze vaartuigen niet in overtreding waren en er dus wel mogen vissen. Dat is nu eenmaal de wet en daarmee moet men rekening houden. Trouwens hetzelfde is van toepassing in de Nederlandse wateren. Het is dus duidelijk dat men niet zo voorbarig verwijten aan het adres van onze zeevaartpolitie en/of zeemacht mag sturen, alhoewel wij zeker de huidige gang van zaken niet kunnen onderschrijven.

ONS BESLUIT

Begrijpelijk is dat, zo de Nederlandse regering voorbijgaat aan

het proces-verbaal die haar zal toegestuurd worden in verband met het illegaal vissen van de Vl. 7, en van zodra de Nederlandse vissers hier weet van hebben, zij ONGESTRAFT kunnen komen vissen in onze kustwateren, vermits onze eigen zeemacht niet mag aan boord gaan en ook de andere E.E.G.-vaartuigen niet mag opbrengen in het gebied tussen de 3 en de 12 mijl. We moeten dus het optreden van Nederland afwachten en de Rederscentrale zou zich zelfs moeten burgerlijke partij stellen voor een spoedige bestraffing van de Vl. 7. Bij alldien dit op zich laat wachten, MOET onze regering bij onze Noorderburen tussenkomen, zoniet wordt de bescherming van onze kustwateren een LACHERIJE.

Verder moet het ons ook uit de pen, dat het «ommetje» via de zeemacht, zeker niet gelegen komt, vooral dan nog dat voor de zeemacht de eigen opdrachten voorrang hebben op die visserijwacht. Het is de hoofdwaterschout zelf, dus de zeevaartpolitie die over een eigen modern vaartuig zou dienen te beschikken die regelmatig in de Belgische kustwateren optreedt en patrouilleert. Dit is de ENIGE en goede oplossing voor de bescherming van onze kustvisserij. Het is dus de Belgische regering die tot op heden in gebreke blijft, wat de bescherming van onze kustwateren in het algemeen en van onze territoriale wateren in het bijzonder betreft. Wij dringen er dan ook nogmaals op aan, dat spoedig komaf zou gemaakt worden met het ter beschikking stellen van een visserijwachtschip voor onze zeevaartpolitie. Zolang dit niet gebeurt, kunnen we niet anders dan langs de zijde van onze kustvissers staan en hun ongeduld en hun ergernis en woede best begrijpen.

PROCENTENJAGERS IN DE VISSERIJ

In en rond de visserij lopen er opnieuw allerlei procentenjagers rond, die scheepsbouwerven, herstellende, leveranciers bezoeken hen meldend dat ze hen een klant kunnen aandoen en zo dit het geval is, een commissieloon vragen.

De vissers zijn een gemakkelijke prooi en geloven in «god en alleman» uitgenomen in hen die niets vragen.

Nu de VOZOR premies gekend zijn nu voorwaarden wettelijk vastgelegd, nu opnieuw aan nieuwbouw wordt gedaan en kredieten van het NIMKN of bij banken dienen gevraagd, nu allerlei papieren dienen ingevuld, is het gemakkelijk een prooi te worden van procentengieren, die het zeer mooi voorstellen.

We raden eens temeer onze eenvoudige vissers en reders aan wanneer ze inlichtingen nodig hebben omtrent toekenning VOZOR premies en nieuwbouw zich te wenden tot hun beroepsorganisaties of tot de officiële overheid van het Ministerie van Verkeer, het Ministerie van Landbouw en zich zo gemakkelijk niet bij de neus te laten nemen door allerlei gelukzoekers en procentenjagers.

Dezer dagen kwamen ons opnieuw enkele staaltjes ter ore inzake scheepsbouw, waarbij voor een jonge visser tussengekomen werd maar waarvoor de werf eerst een briefje moest tekenen om aan de tussenpersoon 1 procent op de bouw te geven, wat zo maar het mooi sommetje van 300.000 frank zou betekenen, die tenslotte door de visser zou betaald worden. Personen die weigerden daarop in te gaan werden zelfs bedreigd, dat ze deze wel zouden vinden.

Zoals men ziet begint men ook al gangstermethoden te gebruiken.

Het is ook aan de beroepsorganisaties de leden op dit alles te wijzen en te melden dat ze steeds gratis door hun organisatie kunnen geholpen worden.

SCHOTSE REDERSFEDERATIE PROTESTEERT TEGEN INPALMEN VAN VISGRONDEN DOOR OLIEIJVERHEID

De Schotse Redersfederatie en de Schotse afdeling van de Britse Visserijfederatie heeft geprotesteerd tegen de lakse houding van de Britse regering in het algemeen en van het departement van landbouw en voeding voor Schotland, in verband met het verder inpalmen door de olienijverheid van waardevolle visgronden in de Noordzee. De Schotse visserij heeft gewaarschuwd, dat zij eenhardere houding zal aannemen ter zake en minstens wat betreft de compensaties en geldelijke vergoedingen voor het verlies voor de visserij van rijke visgronden. Volgens een studie ondernomen door de redersfederatie zou in de eerstkomende tien jaren, de visgronden die nu reeds niet meer kunnen bevestigd worden door de olieboringen, ontginningen en platform-iland, nog met meer dan één derde uitgebreid worden.

De redersorganisaties laten het de regering niet misverstaan, dat zo geen regeling kan tot stand komen wat betreft de vergoedende compensaties voor de visserij, deze alle medewerking zullen weigeren aan de regering, vooral wat de sa-

menwerking olie-visserij betreft en geen rekening zullen houden met bepaalde reglementeringen ten voordele van de olienijverheid en ontginning in de Noordzee. Het zijn vooral de visgronden in de Morey Firth en de Oost-Shetland die voor verdere beslagname in aanmerking komen. In dit verband verwijst de visserij meer in het bijzonder naar de oliepollutie door de booreilanden, de uitbreidingsplannen en de vele schroefafval afkomstig van de booreilanden die mijlen ver door de stromingen en getijden verplaatst worden en zware schade aan de netten van de visserij toebrengen. We herinneren ons in dit verband dat er reeds een speciaal fonds bestaat gespijsd door de olie-industrie om de schade door schroefafval veroorzaakt aan de netten van de visserij, te vergoeden. Dit vergt echter een omslachtige vaststelling en procedure en de schade zijn zo talrijk, dat het fonds niet meer toereikend is. Ook worden vele schade afgevoerd zodat ook hier weerom konflikt dreigen tussen de visserij en de olie-ontginning maatschappijen.

SCHIPPERS AANDACHT VOOR TRAFIEKREGELING !

Weerom worden we gekonfronteerd met verscheidene zware aanvaringen in het gebied van de trafiekregeling.

We beweren niet dat alle schippers die een aanvaring oplopen in het gebied van de trafiekregeling, bij voorbaat moeten veroordeeld worden of zouden schuldig zijn. Ook de schippers mogen deze gebieden bevaan, als zij zich houden aan de vaartreglementen. Het is inderdaad niet omdat een vissersvaartuig deze gebieden dwars of gebruikt dat zij er geen rechten zouden hebben tegenover de vrachtschepen. Nochtans moeten we vooral de aandacht van de schippers vragen voor een bepaalde mentaliteit die er onder de stuurlieden van de vrachtschepen en tankers heerst, die de aangeduide op- en neergaande banen gebruiken. Waar zij vroeger nog enigszins de aanvaring trachtten te verhinderen, of zover als, dan menen zij, dat zij dat nu niet meer hoeven te doen. De stuurlieden van de vrachtschepen en tankers worden in zekere manier, arrogant, en helpen niet meer het ongeval te vermijden. Waar zij menen dat zij in hun recht zijn, gaan ze voor niets meer achteruit, ook al zouden zij zich vergissen. Daarom verzoeken wij de schippers van onze

vissersvaartuigen, de trafiekregeling in acht te nemen, waardoor zij dan in deze gebieden weerom hun rechten hebben zoals de vrachtschepen en tankers, dat wil zeggen voorrang hebben of moeten voorrang verlenen. Meer nog, verzoeken wij onze schippers, gezien de vrachtschepen menen nu over alle rechten te beschikken in deze bepaalde gebieden, ER NIET MEER TE VISSEN, dit vooral om rampen of eindeloze betwistingen voor de rechtbanken te vermijden. Het is ten slotte, voor onze reders en vissers, beter te voorkomen dan te genezen. Het onmiddellijk gewin van een paar goede trekken is het risico voor bemanning en schip zeker niet waard.

We drukken er dus nogmaals op, schippers, mijdt zoveel mogelijk deze gebieden en voorkomt zoveel mogelijk aanvaringen en rampen. Anderzijds stellen we vast dat schippers die de verantwoordelijkheid dragen, niet beter vinden dan deze gevaarlijke vaartroutes over te laten aan een matroos, terwijl zij zich ter ruste begeven. Ook hier zou men best doen dit niet te doen en de terugreis zo te schikken, dat zij zelf of hun stuurman het bevel voeren en niet een eenvoudige matroos, het gevaar en de verantwoordelijkheid te groot zijnde.

VERANDERINGEN IN DE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN MAAND APRIL

Errata „Officiële lijst” :

Adres eigenaar van de N.706 „STER DER ZEE” moet zijn
Prensenveldreef 28 i.p.v. Prinsendreef 28, 8440 Middelkerke
Eigenaar van de N.88 „NOVA CURA” moet zijn :
VANTHUYNE Arnel i.p.v. VERCOUTTER Arnel.

Inbouw andere motor + opdrijven van P.K. : O.111 „MARIA”

- Eigendom : BOLLENBERG Jeanne (echt BROCK R.),
Gelijkheidstraat 135,
8400 Oostende
- Motor Detroit — 150 P.K. — nr. 112024 — bouwjaar 1944.
- Zeebrief : 13-4-1979.

Verandering van eigendom : Z.427 „ROELAND”

- Eigendom : WITGEERS Walter,
Doornhaagstraat 173,
8370 Blankenberge.
- Zeebrief : 20-4-1979.

Geschrap uit de vloot : Z.505 „VALENTINO II”

- Eigendom : MOENS Albert.,
Kustlaan 96,
8380 Zeebrugge - Brugge 5
- Geschrap : 17-4-1979.

Inbouw motor + afstellen motor + adresverandering : D.28 „NANCY”

- Eigendom : GELEYN Ronald
Pastorijstraat 1A
2791 Doel
- Motor Baudouin — 150 P.K. — nr. 652321 — bouwjaar 1965.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

INVASIE VAN SPINKRABBen OP DE BRITSE KUSTEN VAN CORNISH

Een invasie van spinkrabben op de kust van Cornwall, heeft heel wat schaden en moeilijkheden veroorzaakt aan de staande- en warrelnetten van de lokale vissers uit Newlyn en St. Ives. Het duurde lang voordat de vissers hun netten konden zuiveren van de hierin vastgelopen spinkrabben. Vissers die probeerden de krabben in de afslagen kwijt te geraken, kwamen bedrogen uit, omdat de kopers slechts nog hebben voor de levende spinkrabben aangevoerd door de vaartuigen die met fuiken en potten vissten. Wel konden enkele bennen mijpers aan de man gebracht worden. De oorzaak van deze invasie is een concentratie van spinkrabben geweest voor de Cornishkusten waar zij zich overdag te goed doen aan de vele gedumpte makreel die bij het overladen van Britse seiners op faktorijsschepen van het Oostblok te water kwam.

De spinkrab is sinds jaren op de Cornishkusten gekend maar nooit in dergelijke massas en zo goed in het vlees ! Voor de vissers met warrel- en staande netten komt deze invasie niet goed aan, maar voor de krabbenvissers zelf is het een onverwachte meevaller, vooral omdat de laatste tijden de spinkrab in de belangstelling is komen te staan, door een stijgende vraag vanwege de handel.

Anderzijds zouden de spinkrabben toch een goed werk geleverd hebben door de overboord gedumpte dode makreel en afval, waarvan men over een echte vervuiling sprak, weggemaakt te hebben. De spinkrabbenfamilie heeft er zich echt goed aan gedaan, zit nu goed in het vlees en zal zich hierdoor ook goed vermenigvuldigd hebben. We kunnen dus weerom zeggen dat in de natuur niets verloren gaat.

OPNIEUW VIER BRITSE GROTE TREILERS OPGELEGD

De grote Britse rederij B.U.T. (Britse Verenigde Treilers) heeft 4 treilers van de 50-meter klasse die vroeger op IJsland vaarden en sindsdien op Noorwegen, Noord-Schotland, de Noordzee of elders waar iets te rapen viel, voor ongepaalde tijd opgelegd. Deze vaartuigen „Ross Kashmir”, „Ross Kelly”, „Ross Kelvin” en „Ross Kipling”, vaarden in de laatste tijd met betrekkelijk verlies zodat de rederij besloot hen voorlopig uit de vaart te halen, tot de omstandigheden op de visserij zich beter aandienen. De rederij geeft ook als reden op de slechte prijs in ter markt als gevolg van buitenlandse concurrentie en overdadige invoer. Volgens een woordvoerder van de rederij, zullen deze vaartuigen nog slechts ingezet worden in perioden dat de aanvoer landse bijdragen toelaat.

BRITSE SCHIPPER EN STUURMAN WORDEN VIJF JAAR BREVET ONTNOEMEN

De schipper en de stuurman van een Britse diepzee-reiler hebben zich door de rechtbank veroordeeld gezien tot 'n boete, de betaling der gerechtskosten en het onttrekkeig voor een periode van 5 jaar van hun brevet als schipper en stuurman. Deze zware straf was het gevolg van het aan de grond lopen van het vaartuig toen dit uit het droge dok in Yarmouth, overgebracht werd naar Grimsby. Beiden waren bedronken toen de stranding gebeurde. De schipper, James Edwards, had op dit ogenblik een stuurman, een machinist en 6 matrozen aan boord, zijnde een voldoende bemanning om het vaartuig van Yarmouth naar Grimsby over te brengen. Wanneer het vaartuig, de „Boston Halifax” aan de grond kwam, was de schipper niet bij machte de korrekte positie op te geven. Toen de reddingsboot van Skegness eindelijk de „Boston Halifax” vond, was dit 30 mijl buiten de aangegeven positie. Op de rechtbank werd ook uitgezeten dat de schipper, toen hij de wacht overgaf, vergeten had een koers op te geven, er was geen logboek bijgehouden, de posities werden op geen enkel ogenblik geplot, de radar was niet in functie evenals alle andere navigatieapparatuur, terwijl in de nacht mist, op volle snelheid gevaaren werd, zonder uitkijk noch enig mistsignaal te geven. De rechtbank vond de omstandigheden zo verzwarend, dat beiden veroordeeld werden tot de ontzetting gedurende 5 jaar uit hun brevet van schipper en stuurman. De stranding gebeurde in maart 1978, zodat we ook voor de Britse rechtbank de overweging kunnen maken, dat zij de strafzaken veel te lang laten aanslepen. Schipper Edward vaart voor het ogenblik niet meer, maar zal toch tegen deze uitspraak in beroep gaan. De stuurman is nu als matroos aan boord van een ander vaartuig en wenst niet in beroep te gaan. We menen dat voor ongevallen op zee veroorzaakt door dronkenschap, waardoor eveneens slachtoffers onder de bemanning kunnen vallen, inderdaad geen verzachtende omstandigheden mogen in aanmerking genomen worden en voorbeeldig dienen bestraft.

BRITS SCHIPPER WEGENS ILLEGAAL VISSEN ZWAAR BEBOET

Een schipper uit de Shetland-eilanden werd voor de rechtbank van Penzance tot een geldboete van 300 duizend B. fr. veroordeeld wegens illegaal vissten in de Britse 3-mijlszone voor de kust van Cornish. Het vaartuig, dat de seinvissers op de makreel uitvoerde, werd samen met enkele andere vaartuigen verrast door het fregat H.M.S. Bickington, toen het vissende was. Het was echter de eerste „trek” vermits nog geen vis aan boord was. Dit legt uit waarom de gevangen vis niet aangeslagen werd. Ook de vier deeleigenaars werden een boete opgelegd van 30 duizend B. fr. elk. De schipper bracht als verweer uit dat hij overtuigd was buiten de 3 mijlszone te vissten en meer beaald op 3,4 mijl uit de kust, maar de Engelse rechter was niet te vermurwen.

Het vaartuig is de „Sirene” met als thuishaven Lerwick in Schotland.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Als het zo verder blijft achteruitgaan in de Oostendse vissershavens, zal er een van de volgende weken geen marktverzicht meer kunnen verschijnen. Deze week immers weer een erg flauwe week, waar het in feite een topweek had kunnen zijn wat aanvoer en opbrengst betreft. Er gingen echter meer schepen naar Engeland verkopen dan er hier aan de afslag kwamen. Vooral de spanvissers en

de IJslanders blijven het in Engeland beter vinden. Toch één IJslandse vangst hier op maandag, naar het schijnt wordt het voorlopig ook de laatste keer dat die IJslander hier komt verkopen, en een paar vangsten van spanvissers. Prijzen die niet bepaald slecht waren maar toch duidelijk onder het verwachte peil van de reders bleven. Er is anders heel wat gul te vangen. De O.141-O.369 losten maandag ongeveer 1.150 bennen en besomden daarmee 1.597.000 fr. Zeker niet slecht. De dag daarop kregen de gulprijzen echter al weer een deuk en vielen vooral de veel gebrachte kleine soorten te goedkoop uit.

Voor de tongvissers was het een vrij goeie week. De vangsten lagen redelijk hoog en de prijzen deden het niet slecht. Kleine sortering kreeg tussen 105 en 115 fr., de middensoorten van 130 tot 160 fr. en de grote sorteringen tussen 146 en 190 fr. De bijvangst van het kanaal werden erg duur verkocht, met rog als bijzonder duur te vermelden. Kanaalrog kreeg immers tot 76 fr. het kg. Wijting is eveneens weer een erg gewilde vissoort die tot meer dan 40 fr. het kg. haalde. Een paar honderd bennen van die welke voor een paar weken naar de vismeel verwezen werden zouden nu zeker erg welkom zijn

SCHADEGEVALLEN OP ZEE

Bij het uitvaren ter visserij is de Z.584 «Sea Bird» met de schroef op iets geslagen. Na controle werd niets abnormaals vastgesteld, zodat de reis kon verder gaan.

Bij het op de kielbank plaatsen van de Z.494 «Lucky Star» werd vastgesteld dat een stuk nylon in de schroef stak.

Tijdens de visserij werd aan boord van de Z.418 «Blue Bird» een harde klop waargenomen. De visserij werd normaal verder bedreven. Bij het droogzetten van het schip bemerkte men dat er rond de schroefas een eind touw stak, waardoor de dichtingsring beschadigd werd.

Tijdens het vieren van de boelen van de O.552 «Marathon» is de SB bok totaal geplooid en op de SB zijde terecht gekomen. De terugreis werd ondernomen voor de herstellingswerken.

OOSTENDE

MAANDAG 14-5-1979				
IJSLAND				
O.202	18	1.740	—	2.483.603
KANAAL				
O.83	18	30	6.380	894.839
O.198	18	55	7.950	1.076.186
O.303	17	25	6.850	914.387
O.229	15	170	—	410.024
NOORDZEE				
O.369-141	14	1.140	—	1.541.150
O.118-114	14	335	—	476.520
NOORD				
Z.183	10	25	710	175.195

DINSdag 15-5-1979				
KANAAL				
O.33	18	140	10.540	1.827.785
NOORDZEE				
O.134-118	14	430	—	501.100

WOENSDAG 16-5-1979				
KANAAL				
O.127	30	7.100	—	913.224
NOORD				
Z.72	14	200	700	454.709
WEST				
Z.38	12	270	—	315.850
N.408	5	200	—	221.510

REDERS LEEST UW VAKBLAD

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 18 MEI 1979
KANAAL : Z.502 (40 m., 6.500 tong).

MAANDAG 21 MEI 1979
KANAAL : O.82, O.114, Z.499.
WEST : N 736, O.35.
NOORD : O.26
NOORDZEE : Z.62-O.243, N 708-N.709 (onder voorbehoud).

DINSdag 22 MEI 1979
NOORDZEE : O.274-O.232, O.26-O.285 (onder voorbehoud).

WOENSDAG 23 MEI 1979
NOORDZEE : Z.209-Z.509.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 10-5-1979				
K				
Z.578	5	400	60	265.420
W				
Z.465	5	500	35	218.310
N				
O.315	11	400	200	555.520
K				
Z.554	1	100	3	37.690
				1.076.940

VRIJDAG 11-5-1979				
K				
Z.201	2	250	8	64.770
W				
Z.575	7	100	40	160.910
Z.497	8	500	30	188.420
KRP				
Z.307	10	400	40	314.900
W				
Z.16	6	2.000	120	850.530
K				
Z.430	2	250	8	58.470
Z.512	3	800	45	282.830
W				
Z.560	—	—	40	90.050
K				
Z.536	3	250	8	72.000
KRP				
Z.516	8	300	30	271.250
K (gul)				
Z.55				12.740
				2.366.870

MAANDAG 14-5-1979				
W				
Z.14	—	1.200	120	451.600
K				
Z.537	—	700	45	216.820
K				
Z.12	10	400	20	129.850
KRP				
Z.569	12	400	60	348.880
LIVERPOOL-BAY				
Z.105	18	12.000	335	2.000.120
KRP				
Z.427	10	100	50	278.960
Z.599	10	100	50	226.370
W				
Z.424	6	900	50	298.310
K				
Z.580	8	1.000	70	355.590
				4.306.500

DINSdag 15-5-1979				
Z.492	10	1.300	79	433.630
W				
Z.429	10	1.300	50	285.880
Z.600	10	150	95	246.860
Z.510	11	1.500	60	540.510
KRP				
Z.402	10	200	65	358.080
K (gul)				
Z.400				45.100
Z.554				77.290
				1.987.350

WOENSDAG 16-5-1979				
KN				
Z.196	14	3.500	240	1.183.620
K				
Z.27	3	450	35	256.590
KN				
Z.30	17	7.500	220	1.296.820
Z.506	17	8.000	230	1.305.370

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

17-5-1979

Schelvis grote	31.80-46.20
Schelvis midden	29.60-31.—
Schelvis klein	26.20-29.—
Kabeljauw	29.60-31.20
Gul	28.—-29.40
Wijting	—
Schaat	—
Zeebaars	—
Leng	45.40
Schartong	23.60-26.40
Heilbot	22.—-50.—
Koolvis	186.—-205.—
Hondstong	21.60-27.40
Zeewolf	157.—-171.—
Staart	—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	14-5-1979	15-5-1979	16-5-1979
Lappen	147 -162	146 -159	136 —,—
Grote	180 -190	185 -188	182 -189
3/4	183 -192	177 -188	175 —,—
Blok	160 -185	152 -169	153 —,—
Voor-kleine	130 -154	129 -145	120 —,—
Kleine	108 -125	105 -125	105 —,—

Zeebrugge

Grote	163 -168	164 -166	172 -175
Blok	193 -198	192 -195	199 -201
Fruit	175 -200	174 -200	178 -200
Schone kleine	132 -150	143 -167	138 -156
Kleine	119 -138	122 -138	118 -140
Tout pett	107 -117	113 -121	108 -113
Slips	102 -110	102 -119	103 -109

Nieuwpoort

Tong I	140 —,—	145 —,—	—,—
Tong II	186 —,—	182 —,—	—,—
Tong III	192 —,—	195 —,—	—,—
Tong IV	182 —,—	185 —,—	—,—
Tong V	150 —,—	146 —,—	—,—
Kleine	120 -134	107 -120	—,—

PLADIJS

Oostende

	14-5-1979	15-5-1979	16-5-1979
Grote	32.70-41.80	50.70—,—	30.—-38.80
Grote iek	28.20-42.—	46.80—,—	30.20-32.80
Kleine iek	24.20-35.80	30.40—,—	—,—
Derde slag	17.40-20.—	—,—	28.80—,—
Platjes	—,—	—,—	—,—

Zeebrugge

I	36.—-42.—	38.—-45.—	40.—-50.—
II	34.—-42.—	38.—-46.—	50.—-62.—
III	24.—-34.—	32.—-40.—	46.—-40.—
IV	17.—-20.—	24.—-28.—	17.—-20.—
V	—,—	—,—	—,—

Nieuwpoort

Moelen	—,—	—,—	—,—
Grote pladijs	32.—,—	—,—	35.—,—
Platjes	36.—,—	—,—	43.—,—
Drieling	18.—,—	—,—	23.—,—

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

14-5	10	8.949.671	—	—	—
15-5	2	2.638.177	—	—	—
16-5	4	2.117.862	—	—	—
	16	13.705.710	—	—	—

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

15-5	2	99	16.041	159,—	164,—
16-5	2	123	18.480	144,—	156,—

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

11-5	1	82	13.407	159,—	164,—
14-5	1	57	8.510	148,—	150,—
15-5	1	87	10.743	120,—	129,—
16-5	1	84	10.668	127,—	127,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

11-5	8	17.754	1.105.537	—	—
14-5	8	30.852	1.036.307	—	—
16-5	7	15.057	575.886	—	—

NIEUWPOORT

VRIJDAG 11-5-1979

N.15 767.068 + RC 7.001
 N.710 203.790 N.172 14.190
 N.349, N.788, N.700, N.1, N.88
 Kustvisserij.

Op de vrijdag werd 17.700 kg. vis gelost, met inbegrip van + 4.000 kg. tongen. De N.15 kon heel wat tarbotjes en grietjes te koop leggen. die spek waren voor de winkeliers. De tongen, zowel van de kustvisserij, als van de N.15, kregen de volgende prijzen: De lappen rond de 125 fr. Op de kabeljauw en gulsoorten, was men kieskeurig, en speelde de kwaliteit de grote rol! Zo kregen deze van de Westvisserij 3.770 fr., en de gullen van 2.150 à 1.700 fr. De voorkeine 1.300 fr. Platvis 1.600 fr. de benne. Drielingen van 1.200 à 1.720, en de visjes van 850 à 950 fr. De rogsorten kregen nog een tamelijke prijs, waar dit toch een merklijke vermindering was, bij de maandag en woensdagmarkt. Zo kregen de moerroggen nog: 3.320 fr., de tilten 3.100, en dit werd ook gegeven voor de scherpstaarten Robaard was goedkoop, en zelfs enkele bennen kleine moesten opgevangen worden. Wijting was er niet, en deze soort zal wel beginnen in prijs stijgen, temeer dat de «wijting-periode» achter de rug is, en tegenovergestelde, er meer vraag komt om van deze soort droogvis te maken. Het eindcijfer van deze vrijdag was 1.105.537 fr.

MAANDAG 14-5-1979

N.736	157.820	N.738	108.866
N.597	271.172	Z.69	135.855
N.346	275.200	—	—

N.1, N.349, N.88: Kustvisserij.

Deze vaartuigen losten samen 30.852 kg. vis, of 600 bennen. De grootste pak waren gullen en wijting, niettegenstaande er toch variatie was. Grote tarbot was in trek, en kreeg dan ook 316 fr. de kg., middenslagtarbot, grieten en koningsvis kreeg ook goed zijn part. Kabeljauw kreeg rond de 3.000 fr. de benne. De gulsoorten van 2.200 à 1.300 voor de «filéguletjes». Grote wijting 2.100 à 2.280 fr. de benne. Kleine 950 fr. Moer-

roggen 3.650 fr. en voor de tilten werd geroepen aan 3.000 fr. Platvis schommelde van 30 à 37 fr. de kg. Kleine platjes 900 fr. Speerhaaien 2.030 fr. de benne, zehonden 1.700 fr. De tongen kenden een vaste prijs, en dit van 140 fr. voor de lappen, 187 de 2den, de 3den 192, de 4den 180, de 5den 148, en de kleinste soort kreeg van 120 à 130 fr. De maandagmarkt kon dus bestempeld worden, met normaal lopende prijzen!

WOENSDAG 16-5-1979

N.723	133.756	N.590	324.900	
N.88,	N.349,	N.1,	N.700,	N.788:

Kustvisserij.

Twee vangsten op woensdagmarkt, en de vangstjes van de kustvisserij. Alles samen 15.000 kg. Weinig variatie, en de enkele koppen tarbot werden dan ook gekocht aan prijzen van 180 à 280 fr. de kg. 't Zelfde wat de grieten betrof, deze kregen ook 125 à 135 fr. de kg. Kabeljauw van «extra» kwaliteit kreeg 3.590 fr. de benne. De gulsoorten van 2.900 à 1.400 fr. voor de «filé» gulletjes. Weinig platvis, die dan ook van 32 à 42 fr. de kg. kreeg. Kleine platjes rond de 1.200 fr. de benne. Rogsoorten: moers 3.700, de tilten 2.700 fr., scherpstaarten 3.000 fr. Grote wijting 1.950, kleine wijting van 820 à 900 fr. De tongen werden gekocht aan 145 fr. voor de grootste, de 2den 183, de 3den 195, de 4den 180, de 5den en de kleinste soort kreeg van 107 à 118 fr. de kg.

Zo verliep de woensdagmarkt met slechts 300 bennen vis, maar aan bevredigende prijzen!

VANAF HEDEN

PLASTIEKE

NAALDEN

(formaat No 3)

te verkrijgen à 14 fr. bij

S.C.A.P. Oostende

Hand in Hand Zeebrugge

(8316N)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	14-5-1979	14-5-1979	15-5-1979	15-5-1979	15-5-1979	16-5-1979	16-5-1979	16-5-1979	14-5-1979	16-5-1979	14-5-1979	16-5-1979	14-5-1979	16-5-1979
Tarbot : groot (123)	252	308 -314	207	310 -329	288	256 -309	316	200	280					
middel (123)	173	218 -239	162 -180	215 -245	199 -250	176 -184	200		200					
klein (123)		131 -157	108,6	135 -167	126	120 -158	130		135					
Griet : groot (123)	120	111	127 -129	146 -154	139	148 -154			80, -140					
middel (123)	111	109	82	120 -128		120 -138								
klein (123)	83	88		104 -106		105 -112								
Schelvis : groot		36												
middel		34												
klein		30				24, -28,								
Heek : groot	96													
middel	73	81												
klein														
Lom														
Leng	34,80		30, -33,											
Rog (1)	48, -76,		18, -73,	80, -88,	54, -64,	81,	74,	74,						
Keilrog (123)	77,40													
Rog (23)														
Tilten (23)				58, -67,		70,	60,	54,						
Scherpstaart (23)				84, -89,		76,	64,	62,						
Halve mans (23)				54, -60,		41,	40,	42,						
Teelt (2)				54, -58,		41,								
Katrog (2)				27, -34,		26,								
Kabeljauw	30, -54,80	58,	32,10	47, -51,	32, -46,	48, -54,	62,	72,						
Gul (groot)	19, -39,80	40, -48,	18, -37,80	38, -45,	19, -41,40	48, -50,	26, -44,	28, -60,						
Gul (middel)		30, -36,		30, -39,		34, -40,								
Gul (klein)		30, -36,		32, -36,		32, -38,								
Hozemondhamme	60, -197		105 -198											
Wijting : groot	13,80 -42,	30, -36,	39,40	41, -48,	17,40 -30,	46, -51,	44,	40,						
klein		20, -25,		21, -24,		21, -29,	20,	18,						
Schar	8, -22,	6, -13,	21,10	12, -17,	21,	10, -18,	12, -20,	20,						
Steenschol	49,30 -106	100	51, -104,8	100 -108	25,40 -72,	64, -65,								
Zeehaal			40, -44,			34, -38,	42,	44,						
Hondshaal	27,40 -29,		27,40		21, -33,									
Doornhaal														
Pieterman														
Makreel														
Horsmakreel														
Zeekeeft														
Schaat														
Zeebaars (klipvis)														
Kongeraal			28,80											
Schartong														
Volle haring														
IJle haring														
Haringshaal														
Steenholk	25,		21,			18,								
Heilbot														
Koolvis														
Zeewolf														
Pollak														
Zonnevis	36, -47,		37, -38,80											
Koningsvis														
Vlaswijting						108 -115								
Zeeduivel		31,												
Schotse schol					91, -201	59, -180								
Zeehond						68,								
Bot		28,			26, -30,	24,								
Rode Poon (robaard)														
Grauwe Poon (knorh.)	40, -52,	42,	37, -52,	18, -31,	39, -55,		25, -50,	35,						
Rode Knorhaan	18,60		28,20		11,40		9,	11,						
Posten	40, -73,		60,											
Langoesten (midden)														
(klein)														

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 9 mei werd aangevoerd : 155 kg tong; 2 kisten tarbot en griet; 2 kisten schelvis; 783 kisten kabeljauw; 119 kisten wijting; 16 kisten schol; 20 kisten schar; 63 kisten makreel en 43 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: grote tong 11,59; groot middel tong 14,44; klein middel tong 12,53; tong één 11,49; tong twee 10,57.

Per 40 kg.: tarbot 460-354; griet 431-268; kabeljauw twee 126; kabeljauw drie 118-100; kabeljauw vier 102-92; kabeljauw vijf 102-80; schol één 136; schol twee 140; schol drie 132; schol vier 100; wijting drie 94-86; schar 72-53; makreel twee 61-44; schelvis vier 174; rode poot 224; poontjes 57-41; bot 62-30; steenbol 57-54.

De besommingen waren :
KW 185 f8.500; KW 221 f12.400; TH 24 f11.200; UK 18 en UK 20 f2.000; VD 19 f4.200; verder twee Texelaars met f44.000 aan besomming.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 10 mei werd aangevoerd : 2.625 kg. tong; 31 kisten tarbot en griet; 1.016 kisten kabeljauw; 363 kisten wijting; 425 kisten schol; 68 kisten schar; 68 kisten makreel; 1 kist haring en 73 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 19,83-18,95; grote tong 11,63-11,30; groot middel tong 14,70-13,94; klein middel tong 12,44-11,88; tong één 10,78-10,15; tong twee 10,02-9,51.

Per 40 kg.: tarbot 544-263; griet 390-224; kabeljauw één 210-174; kabeljauw twee 160-132; kabeljauw drie 120-90; kabeljauw vier 104-90; kabeljauw vijf 104-84; schol één 120-100; schol twee 120-112; schol drie 124-96; schol vier 86-66; wijting drie 84-51; schar 67-45; makreel twee 65-23; tong-schar 200; haring één 31; bot 30-28; rode poot 242; poontjes 44-26; horsmakreel 72; steenbol 52.

De besommingen waren :
KW 185 f11.800; KW 173 f14.800; IJM 18 f5.300; IJM 154 f17.000; IJM 207 f12.100; IJM 209 f16.600; UK 156 f32.200; UK 68 f22.400; UK 135 en UK 145 f7.100; UK 234 f 2.900; VD 19 f4.600; YE 25 f1.300; verder een Deens vaartuig de RI 11 met f15.300 en één Texelaar en één Goedereder met tezamen f39.000.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 11 mei werd aangevoerd : 7.240 kg. tong; 11 kisten tarbot en griet; 699 kisten kabeljauw; 155 kisten wijting; 118 kisten schol; 129 kisten schar; 28 kisten makreel en 81 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: zalm 19,53; tarbot 16,95-14,95; grote tong 12,14-11,69; groot middel tong 14,28-13,81; klein middel tong 11,60-10,68; tong één 10,03-9,80; tong twee 9,70-9,30.

Per 40 kg.: tarbot 563-240; griet 380-200; kabeljauw één 204-138; kabeljauw twee 150-136; kabeljauw drie 138-102; kabeljauw vier 120-94; kabeljauw vijf 118-88; schol één 140-96; schol twee 140-108; schol drie 110-86; schol vier 94-62; wijting drie 102-67; schar 66-30; makreel twee 71-52; bot 28; horsmakreel 72-70; poontjes 24; rode poot 144-80; schelvis vier 134; tong-schar 168.

De besommingen waren :

KW 117 f24.100; KQ 167 f29.600; VD 6 f13.900; UK 4 f290; UK 78 f3.700; UK 135 en UK 145 f3.100; UK 234 f2.100; VD 19 f5.700; IJM 18 f1.800; verder één Deens vaartuig de VE 244 f21.900 en nog acht Texelaars welke tezamen f135.000 besomden.

X X X

Aan de maandagmarkt van 14 mei werd aangevoerd : 9.600 kg. tong; 186 kisten tarbot en griet; 1.315 kisten kabeljauw; 959 kisten wijting; 981 kisten schol; 168 kisten schar; 169 kisten makreel; 2 kisten haring; 186 kisten diversen. Vanuit de Ierse Zee werden 16.950 kg. tong aangevoerd.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: Ierse-zee tong : grote 12,13-11,98; groot middel 14,00-13,97; klein middel 10,56-10,48; tong één 9,69-9,55; tong twee 8,75-8,60. Van de Noordzee : tarbot 15,85-14,45; grote tong 12,31-11,48; groot middel tong 14,31-13,81; klein middel tong 10,73-10,32; tong één 9,87-9,57; tong twee 9,62-9,05; zalm 22,00-19,10.

Per 40 kg.: tarbot 520-224; griet 358-233; kabeljauw één 204-120; kabeljauw twee 160-148; kabeljauw drie 112-86; kabeljauw vier 112-80; kabeljauw vijf 92-71; schol één 110-90; schol twee 108-88; schol drie 112-86; schol vier 82-70; wijting drie 65-44; haring één 63; tong-schar 266-182; rode poot één 204; rode poot twee 140-84; rode poot drie 77-52; steenbol 47-30; horsmakreel 21-6; poontjes 26-24.

De besommingen waren :

KW 4 f22.100; KW 11 f117.100; KW 22 f40.800; KW 25 f63.600; KW 29 f11.800; KW 45 f15.200; KW 51 f18.800; KW 55 f14.500; KW 88 f21.400; KW 113 f14.000; KW 137 f14.400; KW 149 f12.300; KW 152 f10.200; KW 167 f2.900; KW 173 f3.900; KW 175 f21.600; KW 185 f8.300; KW 189 f19.700; KW 214 f14.200; KW 221 f19.100; KW 226 f12.100; SCH 56 f13.000; WR 32 f13.700; WR 57 f14.800; IJM 19 f14.100; IJM 24 f21.800; IJM 44 f24.100; IJM 115 f17.900; IJM 154 f8.000; IJM 207 f8.300; IJM 209 f5.500.

X X X

Aan de dinsdagmarkt van 15 mei werd aangevoerd : 208 kg. tong; 3 kisten tarbot en griet; 145 kisten kabeljauw; 47 kisten wijting; 33 kisten schol; 28 kisten schar; 16 kisten makreel en 101 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 14,25; grote tong 12,27; groot middel tong 14,69; klein middel tong 11,25; tong één 11,02; tong twee 9,08.

Per 40 kg.: tarbot 244; griet 343-236; kabeljauw drie 122; kabeljauw vier 112-92; kabeljauw vijf 90-61; schol één 112; schol twee 130-124; schol drie 104; schol vier 112-73; wijting drie 58-44; schar 52-46; bot 24; poontjes 26-13; rode poot één 162; rode poot twee 158-94; makreel twee 61-45.

De besommingen waren :

UK 4 f300; VD 19 f9.400; WR 98 f4.200; YE 25 f3.100; IJM 18 f2.800.

Visaanvoer te Den Helder

In de week van 7 tot en met 11 mei werden door 104 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Tong 38.165 kg, f431.003,36; f14,15-f9,28; tarbot 19.264 kg, f161.285,87, f16,47-f5,20; schol 124.145 kg, f 263.541,77, f2,64-f1,59; kabeljauw

76.715 kg, f173.066,91, f4,60-f1,71; Griet 5.266 kg, f35.282,31, f7,97-f4,99; schar, 16.885 kg, f21.697,82, f1,76-f0,80; wijting 11.795 kg, f18.206,05, f1,98-1,06; diversen, 93.946 kg, f442.819,26.

Totaal 386.181 kg en f1.546.903,35

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.

VISVERVOERWAGENS VOOR GRENDOVERSCHRIJDING NEDERLAND DIENEN VANAF 1 JUNI GEISOLEERD TE ZIJN

Voor zover bepaalde visvervoerwagens het ong niet zijn, gaat vanaf 1 juni de wet op het grensoverschrijdend vervoer in Nederland in, zoals in het Nederlands Staatsblad op 23 maart verschenen. Vanaf 1 juni, moeten zowel per spoor als via de weg, de transportmiddelen die vis en/of bederfelijke waren vervoeren, geïsoleerd zijn, zodanig, dat binst dit vervoer onder bepaalde temperaturen in de wagons of wagons gebleven wordt. De vervoer-

middelen zullen dus moeten gekeurd zijn en het speciaal certificaat A.T.P. dragen, zoniet zullen de vervoerde goederen niet in de handel mogen gebracht worden.

De wet die in Nederland vanaf 1 juni in voege komt, berust op de internationale konventie van 1970 van Genève, waarvan ook Frankrijk, Denemarken, West-Duitsland, Luxemburg, Groot-Brittannië, Rusland, Italië en Yougoslavië deel uit maakten.

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. BAELSKAAI 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 WEEKDIJREN
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.