

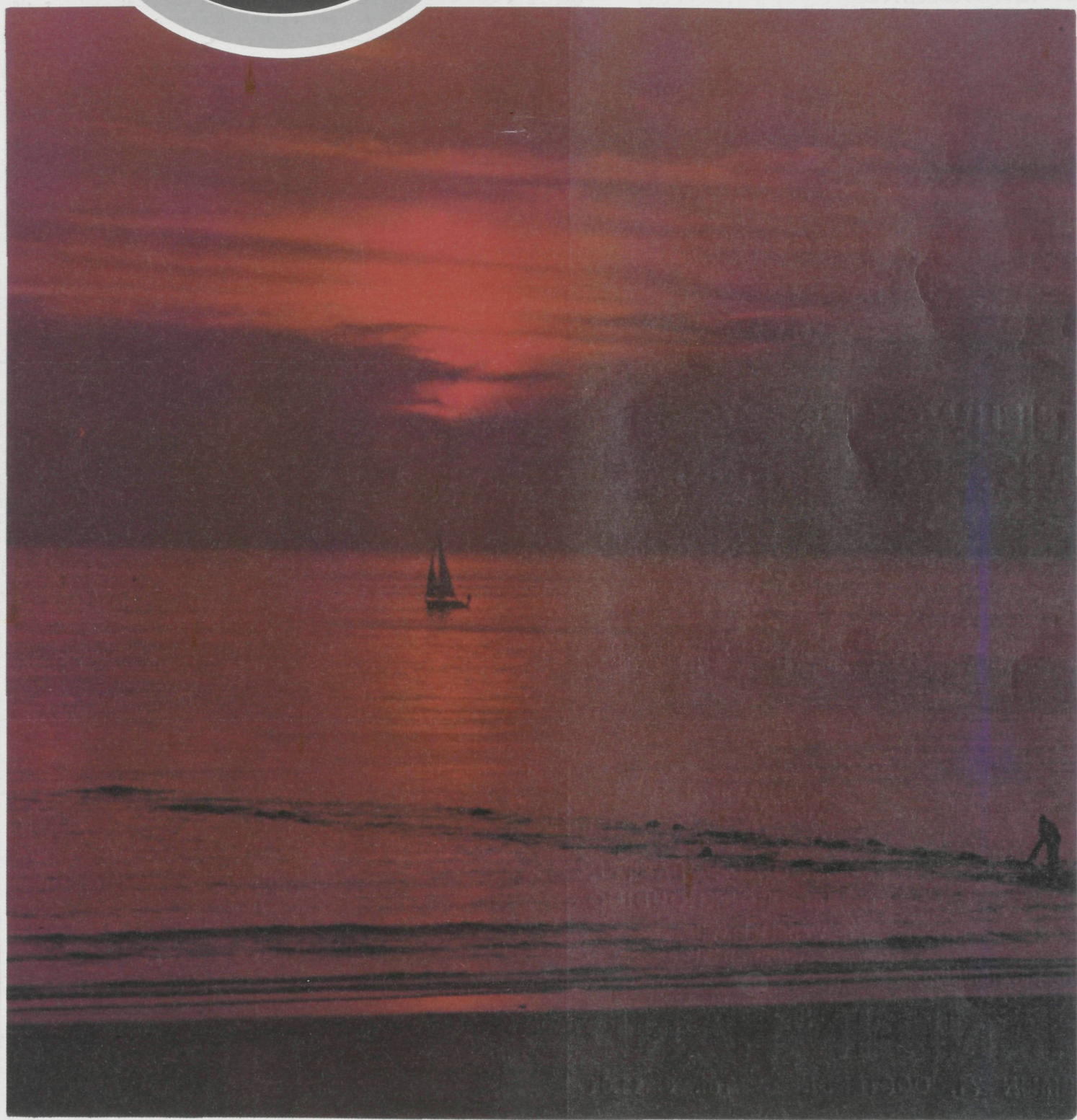
GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

Don 4
V.

het visserij blad



VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPING DER VISNIJVERHEDEN



A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
TEL. (059) 32 08 21

★
HERSTELLINGEN - INRICHTEN

★
Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

NIEUWE LIJST VOOR VISSERSVAARTUIGEN

Ook de nieuwe lijst voor vissersvaartuigen verbeterd tot einde november is verschenen en alleen verkrijgbaar voor handels- en industriële firma's.

Daarin komen alle kenmerken van de Belgische vissersvaartuigen voor met het adres en het telefoonnummer van de reder. Het werkje dat ook een lijst opgeeft van de scheepswerven waar die vaartuigen gebouwd zijn, is verkrijgbaar tegen de prijs van 200 fr. (BTW inbegrepen) mits voorafgaandelijke storting op p.c.r. 000-0418987-44 van Het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

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

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE — Tel. 32.11.01

De Belgisch Nederlands Zeemansalmanak 1980

De 42e jaargang van dit belangrijk werk, is verkrijgbaar :

a) In België :

- ter drukkerij «Nieuwsblad van de Kust», Hendrik Baelskaai 30, te Oostende.
- Beroepsvereniging «Hand in Hand», Tijdokstraat 34 te Zeebrugge;
- O.V.A., Vismijn, Oostende;
- MARTIN & Co, Brauwersvliet 28, 2000 Antwerpen.
- Fa. BOGERD, Brauwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.
- Beroepsvereniging «Hand in Hand», Vismijn, Oostende.

De oplage is beperkt en de prijs voor België is vastgesteld op 900 fr., waaraan dient bijgevoegd 45 fr. BTW en 65 fr aan verzendingskosten te storten op p.c.r. nr. 000-0418987-44 van het «Nieuwsblad van de Kust», H. Baelskaai 30, 8400 Oostende. De BTW is niet verschuldigd voor schepen en voor bestellingen in het buitenland.

Voor Nederland is de prijs vastgesteld op 65 gulden plus 6 gulden verzendingskosten. De bestellingen voor Nederland moeten geschieden bij IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden ;

- Handelsondernemingen **MARITIEM**, Vissershavenweg 46, Scheveningen;
 - Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam.
 - Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek (Observator, Steenhouwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.
 - Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden;
 - Coöperatieve Inkoopvereniging Visserijenodigheden, Haven 17, Oude Schild, Texel.
- Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaan de betaling.

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

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

— volledig en deskundig advies en bijstand —

VAN MANNEN EN DE ZEE

Dit prachtig boekje, de geschiedenis weergevend van onze visserijvloot en zijn wederwaardigheden, van de hand van de heer Marcel Poppe, sekretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, is verkrijgbaar tegen de prijs van 150 F, BTW inbegrepen, plus 10 F verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 30, Oostende.

En verder :
Te Oostende :
Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat ;
Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat ;
Internationale Boekhandel, Opex ;
Standaard Boekhandel, Kapellestraat.
Te Zeebrugge :
Hand in Hand :
Mr. Moens, Café Dolfijn, Vismijnstraat.

het visserijblad

Vrijdag 18 januari - Nr. 2

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. BAELSKAAI 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

Opgepast voor de aankoop van Hollandse treilers

Op het huidig ogenblik worden opnieuw door Hollandse verkoopbureaus of tussenpersonen talrijke Hollandse tweedehandse treilers aangeboden.

Belgie is een vruchtbaar terrein voor de afzet van treilers welke men in Holland om de een of andere reden wil kwijtspelen omdat ook daar door de Hollandse zeevaartinspectie, naar aanleiding van wat enkele maanden geleden gebeurd is met de aankoop van een Hollands vaartuig uit Urk, nu strenger opgetreden wordt.

Het is immers een feit dat men niet alleen over het bewijs van zeevaardigheid moet beschikken, maar dat dit bewijs tevens de stabiliteit van het vaartuig moet waarborgen, welke visserij en waar ook, men zinnens is deze te bedrijven.

Men heeft er ten andere in het verleden in Holland een handje van weg gehad, dank zij allerlei tussenpersonen om vaartuigen welke in Belgie aan bepaalde normen niet voldoen, te verkopen.

In het Noorden van Holland, waren veel vaartuigen slechts van de maandag tot de vrijdag uit. Men veranderde er van motor zonder voor de stabiliteit ernstig verontwaardigd te worden.

Grote voorraad aan brandstof, enz. had men niet nodig, daar men slechts vier à vijf dagen uitvaardde.

Verder werden aanbevelingen door de Hollandse Zeevaartinspectie gedaan, eenvoudig in de wind geslagen en werd zelfs voortgegaan zonder de voorgeschreven aanpassingen uit te voeren.

Men had zelfs de lef ondertussen vaartuigen welke niet aan de voorgeschreven normen voldeden te verkopen, het oude bewijs van zeevaardigheid voor te leggen, zonder te gewagen van de door de Hollandse Zeevaartinspectie opgelegde nieuwe verplichtingen, nadat men een nieuwe motor had geplaatst.

En hier dient gezegd, dat ook die zeevaartinspectie in gebreke bleef door dergelijke reders van in de aanvang geen uitvaartverbod op te leggen.

Ondertussen worden op het huidig ogenblik opnieuw een 20-tal tweedehandse vaartuigen te koop aangeboden.

Wij raden bijgevolg elke reder of visser aan, vooraleer daaraan gevolg te geven en zich te laten beënen, eerst de Belgische Zeevaartinspectie te raadplegen en pas daarna bij de Minister van Verkeerswezen de toelating tot invoer van een vissersvaartuig te vragen en geen aankopen te doen vooraleer beide hun toelating hebben gegeven.

Onze reders en vooral de jongeren, mogen niet vergeten dat zij zich bij aankoop van een vaartuig, grote financiële offers moeten getroosten en dat de aangeboden kotters niet meer zo modern zijn als men wel voorstelt en dat wanneer dit toch het geval mocht zijn, er toch een bijzondere reden moet bestaan waarom men, in deze tijden van quota, wil afzien van een schip dat toch 30 à 40 miljoen frank heeft gekost.

In Nederland zitten alle bekende visserijwerven met een dikke orderportefeuille voor de bouw van schepen tussen de 35 en 40 m met motoren van 1.500 tot 2.000 pk.

De vraag stelt zich ten andere of een dermate hoog motorvermogen in de komende jaren met steeds verder stijgende olieprijs zinvol is?

De Hollandse reders en hun financiële leveranciers schijnen zich daarover weinig te bekommeren en het wordt een afgunstige nieuwe wedloop van de ene ten opzichte van de andere, zoals we dat tien à vijftien jaar geleden gekend hebben.

In het kader van de bestaande normen, zou de bouw van deze aanzienlijk grotere schepen en dus vangstvermogen van de Nederlandse visserij, de vangcapaciteit van 1 januari 1977 niet mogen overtreffen. Maar in wezen is deze belangrijke vernieuwing niet alleen belangrijk maar houdt terzelfdertijd een merkelijke verhoging van de vangvermogen in.

En waar zal dat in het kader van de communiteit leiden?

In Nederland is er praktisch geen verplicht en kan men er, gezien de talrijke kleine haventjes, gemakkelijk aan ontsnappen.

In Noorwegen en Duitsland, om maar van die te spreken, bestaat er een actief inkrimpingsbeleid.

Terwijl voor Belgie, Frankrijk en Ierland, eerder de bouw van schepen van 27 m en minder wordt aangemoedigd en zeer weinig vaartuigen van groter afmetingen worden besteld.

In Engeland gaat men straks over tot het vastleggen van een vergunningstelsel, maar dan niet zoals men dat in Holland opvat, om de vloot nog veel meer uit te breiden, dan in de huidige omstandigheden gewenst.

Het feit dat op het huidig ogenblik 30 à 40 Hollandse kotters bij ons te koop worden aangeboden voor een tonnage welke tot 5.000 Brt en 20 duizend pk loopt, bewijst dat de Engelse markt voor hen geen afnemer meer is, zoals dit destijds al is geweest.

Uit dien hoofde kunnen we onze jonge reders niet genoeg aanraden zeer voorzichtig te zijn met deze talrijke aanbiedingen en voor wat de verantwoordelijke Hogere Overheid betreft, zeer streng op te treden bij het nazicht of voorstel van aanbiedingen, waarvoor toch beroep moet gedaan op de NMKN.

We hebben gemeend, nu de Belgische markt opnieuw overstelpt wordt met allerlei aanbiedingen, onze „would be” jonge reders hiervoor te moeten waarschuwen, daar de dure les van het verleden, niet zo gemakkelijk mag vergeten worden.

P. Vandenberghe

DE BEVUILING VAN HET VISSERIJDOEK TE OOSTENDE

Er zijn nog steeds reders en vissers die niet begrijpen willen, dat het rein houden van het vlodok der vissershaven van groot belang is voor hen zelf.

Vorige week werd ter hoogte van de slipway opnieuw een groot stuk versleten korre bovengedaald, wat wijst op een bestendige nalatigheid niettegenstaande nu reeds drie containers geplaatst zijn, waarin men allerlei zaken kan gooien. Verder schijnen sommige mensen niet te beseffen dat bij het buitenvaren, zo'n stuk net of touwwerk in die schoef krijgen, enorme kosten en schade aan de reder kunnen veroorzaken.

Het stadsbestuur heeft dan ook besloten van nu af streng op te treden tegen de overtredders en niet alleen proces-verbaal op te maken, maar schadevergoeding te eisen, daar ook bij het baggeren allerlei vaststellingen worden gedaan die het noodzakelijk maken streng op te treden.

Wij kunnen er slechts aan toevoegen dat men niet streng genoeg kan zijn en wie dergelijke vaststellingen doet niet moet terugschrikken om de schuldigen terecht te wijzen.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

DE STEUN VAN DE E.E.G. AAN DE VISSERIJ VOOR BELGIE NIETS

De havenautoriteiten van Aberdeen hebben een subsidie bekomen uit het landbouwfonds van de E.E.G. van 3,8 miljoen B.fr. voor modernisering van de vismarkt. Het Schots lid van het Europees Parlement, de heer James Provan, bracht al met al kritiek uit op de Schotse regering omdat deze in gebreke was gebleven de havenautoriteiten voor te lichten hoe men een beroep kan doen op het E.E.G.-fonds voor gewestelijke ontwikkeling. We vragen ons af of de Belgische betrokken autoriteiten ook al aan onze havenautoriteiten dergelijke voorlichting verstrekt hebben. Onze ambtenaars van het Ministerie van Landbouw moeten ook geen pluim op hun hoed steken voor de Belgische visserij in dat opzicht, in acht nemend dat elkeen van de ons omringende landen voor hun visserij er rijkelijk van geprofiteerd hebben.

De Ierse minister die de visserij in zijn bevoegdheid heeft, de heer Brian Lenihan, heeft zijn departement verlaten voor dit van buitenlandse zaken. In de plaats van Brian Lenihan is nu de her Paddy

HOOGWATER- BOEKJE 1980

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden voor Oostende verkrijgbaar. Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoogwater te Dover, Boulogne, Calais Duinkerke, Nieuwpoort Zeebrugge, Antwerpen en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgonden.

Het bevat insgelijks de havenverkeer en getijsein voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Dit zeer nuttig zakboekje is IN ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr. (BTW inbegrepen). Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. + 5 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust Hendrik Baelskaai 30 8400 Oostende.

DE GELDIGHEID VAN DE VISSERIJVERGUNNING VOOR SPAANSE VISSERS VERLENGD

De Raad van de Europese Gemeenschap heeft de geldigheidsduur van de visserijvergunningen voor vaartuigen die de Spaanse vlag voeren, verlengd tot 31 januari 1980. Deze vergunning verstreek op 31 december 1979. Men roept bepaalde administratieve moeilijkheden in van de kant van de EEG om deze vergunning voor een korte periode te verlengen. Reeds maanden gaan te Brussel onderhandelingen door tussen vertegenwoordigers van de Spaanse regering en de E.E.G. voor het tot stand komen van een nieuwe visserij-overeenkomst. De E.E.G. wenst echter de Spaanse rechten te beknotten vooral op aandringen van Groot-Brittannië en enigszins vanwege de Franse vissers, terwijl Sjanje juist andersom heel wat meer uitgebreide rechten vraagt vanwege de eeuwenoude traditie van de vis-

sers uit dit land die de Franse wateren, en in het bijzonder de Golf van Gaskonje bevestten.

Het is duidelijk dat tegenover dergelijke tegenstelling men moeilijk tot een overeenkomst geraakt. Of dit nu in de resterende dagen van de maand januari zal gebeuren, is meer dan twijfelachtig. Men zal dan wel terug tot een verlenging van de bestaande visserijvergunningen moeten overgaan, zoals we dit trouwens gewoon zijn in zoveel gevallen die de gemeenschap aangaan, namelijk het voorlopige waaraan er geen einde komt, zoals men trouwens in eigen midde met het voorlopige moet verder doen daar het evenmin tot een overeenkomst komt tussen de partnerlanden onderling, wat een visserijreglementering voor de gemeenschapswateren betreft.

VISSERSSTAKING TE LOWESTOFT REDERS EISEN TUSSENKOMST IN BRANDSTOFFPRIJS

In Fleetwood worden zowat 60 treilers die met kerst en nieuwjaardag in de haven lagen, door de vissers binnen gehouden daar deze weigeren in zee te gaan. Hoofdoorzaak is de eis van de reders opdat de vissers zouden tussenkomen in de immer groeiende brandstofkostennota. De schippers en de stuurlieden beslisten op een massabijeenkomst in Lowestoft op het laatst van het voorgaande jaar, in staking te gaan. Verder hebben zij ook nog zelf eisen te stellen onder meer deze van de erkenning van hun syndikaat waarmede de reders weigeren te gaan praten. Zij wensen een nieuwe betalingsovereenkomst en zullen niet eerder in zee steken dan bij goedkeuring van hun eisen. Het zijn vooral de schippers van de middenslag en grote treilers die het been stijf houden. Het waren ook de schippers en de stuurlieden die picket liepen de eerste dagen van het nieuwe jaar en de vissers die toch naar het schip kwamen, beletten aan boord te gaan.

Een bepaalde schipper deelde de pers mede dat de, door de reders gevraagde tussenkomst hem zelf 3.000 pond per jaar zou kosten, dat wil zeggen iets boven de 180 duizend fr. Hij vergat te zeggen wat hij verdiende.

Een probleem is het wel voor die vissers die op een ten honderd varen in de netto-opbrengst. Deze netto-opbrengst is inderdaad verminderd door allerlei kosten en lasten die eerst van de bruto-opbrengst afgenomen worden. Voor diegenen die echter varen op een ten honderd op de bruto-opbrengst, zijn het uitsluitend de reders die de lasten te dragen hebben, zowel van de nieuwe en duurdere apparatuur en vistuig als van de enorm gestegen brandstofprijzen. Aldus begrijpen we enigszins de reactie van de reders die op hun aandeel de verhoogde onkostennota dienen in te houden, daar waar het aandeel voor de bemanning op een ten honderd op de brutobesomming berekend wordt. Aldus wat de brandstofprijs betreft, was deze eind 1972 nog 1,92

fr. Eind 1979 is deze opgelopen tot 7,99 fr. Voor een treiler die 30 duizend liter brandstof benodigt in één enkele reis, maakt dit eind 1972 een bedrag van 57.600 fr. en eind 1979 liefst maar 239.700 fr. Over diezelfde periode verhoogde de indeks der kleinhandelsprijzen slechts met 70 ten honderd zodat in feite, aan dezelfde verhogingsnorm, de brandstofprijs slechts 3,26 fr. zou mogen staan eind 1979 en de brandstofrekening voor 30 duizend liter 97.920 fr. In feite mogen we dus van een abnormale stijging gewagen van de brandstofprijzen van 97.920 fr. tot 239.700 fr., hetzij 141.780 fr voor rekening van de reder. Als we nu rekening houden met het feit dat de procentuele onkosten, namelijk deze die in een ten honderd op de brutobesomming ingehouden worden, zoals de lonen, de mijnrechten, fonds scheepsjongens, een dure rederscentrale, enz. bijna 40 ten honderd bedragen, dan stellen we vast dat de betrokken treiler een hoger brutobesomming dient te verwezenlijken van 236 duizend fr. om hierop een overschot te behouden groot genoeg voor zijn verhoogde mazoutkosten. Inderdaad van deze 236 duizend fr. romen de procentuele kosten 94.400 fr. af, zodat ten slotte nog 141.600 fr. overblijft, dat wil zeggen juist genoeg om de verhoogde brandstofkostennota te betalen. Met een verhoging van 236 duizend fr. aan brutobesomming, heeft alleen de reder dus geen centien meer ontvangen door de schuld van de dure brandstofrekening. Ergens is het dus niet juist, dat alleen de reder de abnormale verhoging van de brandstofprijs of liever alleen het gelag betaalt. Anderzijds is het natuurlijk ook weerom niet zo gemakkelijk om hierin de bemanning te betrekken. Het is een zeer delicaat probleem waar we de Britse reder uit Lowestoft zo maar al het ongelijk niet kunnen geven, maar we begrijpen ergens ook dat het niet gemakkelijk overkomt de bemanningsleden te overtuigen, wat van hun verworven loon af te dragen om de brandstofrekening helpen te betalen.

Recordjaar in Nieuwpoortse vismijn...

VOOR HET EERST KAAP VAN HONDERD MILJOEN TE BOVEN !

Aanvoer daalde wel met ruim 43 ton

In 1978, toen een recordomzet van ruim 94 miljoen fr. werd opgetekend, kon niemand vermoeden dat één jaar later een nieuwe piek zou bereikt worden en dat de kaap van de honderd miljoen zou overschreden worden.

Eigenlijk wel een verbazende vaststelling want naarmate het jaar vorderde werd het steeds duidelijker dat de aanvoer een tamelijk forse daling zou kennen. Zo is het uiteindelijk ook uit gevallen want er werd 43.217 kg. minder vis aangevoerd. Dat blijkt duidelijk uit onderstaande tabel.

1978	1979
Bodemvis 2.695.087 kg	2.637.818 kg.
Garnaal 25.461 kg	39.513 kg
Totaal 2.720.548 kg	2.677.331 kg

Voor de aanvoer van bodemvis kreeg een serieuze deuk met een verminderde aanvoer van 57.269 kg. Gelukkig werd dat, zij het gedeeltelijk, opgevangen door een verhoogde garnaalaanvoer.

X X X

Niettegenstaande deze gedaalde productie werd toch een nieuw record gevestigd inzake de totale jaaromzet. Dat staat te lezen in de onderstaande tabel :

1978	1979
Bodemvis 91.291.926 fr	100.153.869 fr
Garnaal 2.864.482 fr	3.773.687 fr
94.156.408 fr	103.927.556 fr

Opvallend is vooral dat niettegenstaande de ophefmakende daling van de aanvoer van bodemvis, op dat vlak toch een omzetverhoging van 8 miljoen 861.943 fr. werd opgetekend terwijl ook de garnaalproductie een verhoogde opbrengst opracht, met name fr. 909.205.

In totaal dus een stijging van de omzet van 9 miljoen 771.148 fr.

FIJNERE SOORTEN AAN BASIS VAN OMZETSTIJGING

Gemiddelde prijzen van bodemvis berekenen heeft helemaal geen zin en geeft geenszins een waarheidsgetrouw beeld van de situatie. Men kan immers onmogelijk een vergelijking maken tussen de aanvoerwaarde van tong en tarbot met deze van wijting en pladijs. Het gamma der aangevoerde soorten en de behaalde prijzen kent immers een te grote diversiteit. Wel is het een feit dat de meeropbrengst van bijna tien miljoen, niettegenstaande een daling van

de aanvoer met een dikke 43 ton, in eerste instantie toe te schrijven is aan de meeraanvoer van dure vissoorten. Vooral tong, tarbot, staartvis en rog speelden hierin een doorslaggevende rol. Bovendien waren ook de verkopen door Zeebrugse treilers in Nieuwpoort een felle stimulans voor die verhoogde jaaromzet.

De meeraanvoer van garnaal van 14.052 kg. voor een verhoogde waarde van 909.205 fr. dient vooral toegeschreven te worden aan het feit dat er drie vaartuigen zijn die deze visserij intensief beoefenen.

De 39.513 kg. garnaal werden geproduceerd door 289 vangsten en brachten in totaal 3 miljoen 773.687 fr. op, hetzij een gemiddelde prijs van 95,50 fr. In 1978 bedroeg de gemiddelde prijs zelfs 112,50 fr. Het verschil zit hem vooral in de grotere invoer uit andere E.G.-landen — vooral Nederland — tegen prijzen die beduidend onder de binnenlandse prijzen lagen.

Waar vroeger opmerkelijke resultaten geboekt werden door de aanvoer van sprot- en haring was hiervan ook dit jaar geen sprake. Het is nu al het derde opeenvolgende jaar in serie dat de statistieken maagdelijk blank blijven. Voor haring is er natuurlijk het vangverbod maar dat geldt niet voor de sprotvisserij. Helaas is deze vissoort met de noorderzon verdwenen en alsnog onvindbaar gebleven.

N.15 «DE KOTTENS» AAN DE SPITS

Uit onderstaande lijst blijkt dat de N.15 «De Kottens» de hoogste jaaromzet heeft geboekt, met name 19 miljoen 435.547 fr. Dit vaartuig is natuurlijk de grootste en modernste eenheid van de Nieuwpoortse vloot maar het blijft toch nog altijd een prestatie. Op de tweede plaats komt de N.579 «Karine» met 6 miljoen 475.606 fr. De verdere opbrengsten zijn als volgt :

NIEUWPOORTSE VAARTUIGEN			
N.1	1.744.659	N.3	147.774
N.15	19.435.547	N.22	203.075
N.41	258.793	N.45	2.030.267
N.88	2.984.378	N.106	473.397
N.172	4.632.821	N.211	680.170
N.346	4.851.454	N.349	1.267.968
N.408	4.048.820	N.470	4.504.765
N.579	6.475.606	N.509	4.941.364
N.597	5.587.898	N.700	2.987.059
N.705	4.893.327	N.706	566.261
N.708	650.113	N.709	244.846
N.710	1.902.993	N.719	635.206
N.720	5.805.612	N.723	5.550.603
N.736	2.411.545	N.738	4.625.848
N.752	1.850.551	N.761	520.317
N.782	1.133.907	N.788	2.741.952
TOTAAL	97.099.896		

OOSTENDSE VAARTUIGEN

O.150 18.224
TOTAAL : 18.224

ZEEBRUGSE VAARTUIGEN

Z.12	529.298	Z.14	275.053
Z.55	212.289	Z.69	591.552
Z.400	102.876	Z.429	153.370
Z.512	2.685.922	Z.525	1.342.604
Z.548	45.440	Z.589	870.562

TOTAAL : 6.808.966

BIJNA 870 MILJOEN FR. OMZET IN ZEEBRUGGE

In de Zeebrugse vismijn werd in 1979 voor een totaal van 869 miljoen 768.772 fr. aan vis verkocht en dat is een beduidende stijging ten overstaan van voorgaand jaar toen voor 843 miljoen 67.959 fr. werd verkocht.

Het grootste aandeel in deze omzet werd door tong ingenomen. Er werden 2.410 ton aangevoerd die geveild werden voor een totaal bedrag van 416 miljoen 847.110 fr. De garnaalaanvoer bedroeg 666.250 kg. en die gingen weg voor een totaal bedrag van 47 miljoen 10.005 fr. Kreeft tenslotte werd ook in flinke hoeveelheden aangevoerd, met name 298.740 kg. voor een waarde van 39 miljoen 584.290 fr.

ENCYCLOPEDIË VAN DE ZEILVAART

De woorden en begrippen waar de hedendaagse zeiler mee geconfronteerd wordt zijn voor het grootste deel afkomstig uit de tijd van de grote zeilvaart, de 17de, 18de en 19de eeuw. Boeken over de grote zeilvaart zijn er legio, voor het merendeel min of meer romantische beschouwingen over het leven aan boord. Goede maritieme woordenboeken zijn schaars en veelal ontoegankelijk voor de moderne zeiler.

Onder redactie van een aantal gerenommeerde internationale deskundigen als Alan Villiers, George P.B. Naish en Basil W. Bathe, is een werk tot stand gekomen dat per onderwerp in twintig hoofdstukken het gehele terrein van de zeilvaart behandelt. In ieder hoofdstuk worden de termen in alfabe-

● **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)

VOLLE SPROTNETTEN VOOR HET TYNE-GEBIED

Het heeft een hele tijd geduurd vooraleer de sprotvangsten lonend werden voor de Northumberland-kust, Tynegebied. Begin december waren de vangsten nog aan de lage kant met slepen van slechts 5 tot maximum 15 ton, om dan te rijzen tot 40 ton en meer per sleep. Het zijn vooral vaartuigen uit Grimsby die de sprotvisserij uitoefenen. De 20-meter Grimsby-treiler „Tino” met een motorvermogen van 359 pk zette op één van zijn reizen 2.500 ben in de afslag. Op dit ogenblik waren een 25-tal Schotse treilerparen en een 12-tal Deense paren aan de sprotvisserij die slepen maakten van 120 ton ! Deze vangsten werden bijna allen te North-Shield gelost. De beste vangsten werden verwezenlijkt op 18 mijl buiten de Tynerivier. Op andere jaren nemen ook heel wat vaartuigen uit North-Shield zelf deel aan de sprotvisserij, maar gezien de nog altijd goede garnaalvangsten, verkiezen deze het hierbij te houden. De schipper van de „Tino” meldde dat hij zijn 125 ton (2500 bennen) in 3 trekken gevangen had, waarbij hij telkens slechts enkele minuten door de scholen trok. De sprot zwemt dicht op elkaar, maar de scholen zijn niet te breed en dik. Van de laatste school schat hij dat, na met het net er doorheen geweest te zijn, zeker geen tien ton sprot overbleef.

Wij zelf kunnen nu watertanden en ons de tijd herinneren toen we rond St.-Niklaas in de Oostendse sprotperiode een ferme „panne” ver se sprot konden binnenwerken, waarbij we vingeren en duimen aflikten. We zien nu praktisch alhier geen sprot meer. Van een Oostends Nieuwpoorts, enz..... sprotseizoen is er nu natuurlijk geen sprake meer. Onze vissers hebben andere katten te geselen en we horen ook nooit dat er aan onze kanten nog sprot zit.

tische volgorde verklaard en geïllustreerd met tekeningen en foto's. Naast de algemene onderwerpen als scheepsconstructie en tuigage, komen alle onderwerpen aan bod waar ook de sportzeiler mee te maken heeft, zoals : ankers, sloepen, zeemanschap, navigatie, navigatie-instrumenten, kaarten, vlaggen, enz.

Zijn grote kracht ontleent het boek aan de honderden illustraties, voor het grootste deel in kleur, waarin de termen en begrippen op duidelijke wijze in beeld zijn gebracht.

De Encyclopedie van de Zeilvaart is bedoeld voor ieder die in de zeilvaart geïnteresseerd is en meer speciaal als naslagwerk voor al diegenen die bij de zeilsport betrokken zijn.

THUISWERK

RETURN biedt aan voor enige uren per dag
Het inpakken van posters in rondkartons en het post
verzenden klaarmaken van deze rondkartons. (adres en
portozegels opplakken).

Per colli (50 stuks) netto te betalen 600 Bfr.

Werk wordt gebracht. Het werk dat klaar is dient naar
het postkantoor gebracht te worden.

Bent U geïnteresseerd, vraag dan een voorbeeld ter
Uwer oriëntatie schriftelijk aan bij uitgeverij

Return.

Damrak 57'.
Postbus 51272
Amsterdam
Nederland

(83981)

De erbarmelijke toestand van de ladders in de vissershaven van Zeebrugge

Ons blad heeft reeds verscheidene keren gewezen op de erbarmelijke toestand van de klimladders waarlangs de vissers hun vaartuig moeten verlaten of bereiken.

Hiervan hebben we ook foto's gepubliceerd, daar men de reders beschuldigt, dat die toestand eerder aan hen te wijten is, wanneer hun vaartuigen de ligplaatsen aandoen.

Volksvertegenwoordiger Desutter heeft de heer inspecteur - generaal Simoen van Openbare Werken hierop in een recent schrijven gewezen en wel als volgt :

Het zal U wellicht bekend zijn dat de ladders in de vissershaven in een ellendige staat verkeren. Deze toestand duurt al geruime tijd. Vorig jaar heb ik er U ook op gewezen.

Al is het een feit dat onze vissers deze soms wel beschadigen, dan is het zeker niet alleen door hen. Het is U bekend dat nog heel wat andere schepen, dan vissersschepen, de haven aandoen.

Daarenboven is deze beschadiging het gevolg van moeilijk manoeuvreren welke op zijn beurt het gevolg is van een gebrek aan kaalmuren. Voegen wij er tenslotte aan toe, dat het feit dat de vissershaven van Zeebrugge een tijhaven is ook als een oorzaak kan aangezien worden voor het erg moeilijk manoeuvreren.

Het zou mij genoegen doen, moest U mij kunnen mededelen welke maatregelen U, inzake ladders en schutbalken, zult nemen.

Ondertussen verblijf ik met achtingsvolle groeten

HET ANTWOORD

De heer SIMOEN heeft hierop in datum van 4 januari aan volksvertegenwoordiger DESUTTER als volgt geantwoord.

Naar aanleiding van Uw bovenvermeld schrijven heb ik de eer U te laten weten dat ik onlangs de nodige maatregelen getroffen heb om spoedig een einde te stellen aan de slechte toestand waarin sommige ladders in de vissershaven verkeren.

Ik betreur echter nog steeds de zeer korte levensduur van die ladders. De havengebruikers zouden toch tot wat meer tucht moeten aangespoord worden.

Met de meeste hoogachting,
de Inspecteur - generaal
van Bruggen en Wegen,
Ir. R. SIMOEN.

ONZE ZIENSWIJZE

Wij menen sedert jaren het probleem van de vissershaven van Zeebrugge te kennen en niettegenstaande allerlei dure ontwerpen voor een nieuwe vissershaven, een slipway die op de verkeerde plaats gebouwd werd, een oplossing vatbaar voor besprekingen en verbeteringen te hebben voorgesteld.

In dit verband hebben we reeds enkele maanden geleden samen met de heer DEROOSE, directeur bij Hand in Hand Zeebrugge, met de heer SIMOEN, hieromtrent een belangrijk onderhoud gehad.

Onderzoeksraad

Dinsdag kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart opnieuw bijeen met meerdere zaken op de rol.

GEEN BEROEPSFOUTEN

Eerst werd een beslissing getroffen inzake het jammerlijk ongeval dat zich voordeed aan boord van de Z.563 waar matroos Robert Wille over boord sloeg en jammerlijk verdrong. De Raad komt evenwel tot de konklusie dat noch door de schipper noch door een der opvarenden beroepsfouten werden begaan zodat iedereen buiten zaak wordt gesteld. Het ongeval is te wijten aan een samenloop van omstandigheden, konkludeert de Raad.

VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL

Twee zaken van overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel werden behandeld. Er was de Z.574 van schipper Beirnaert Albert die op 1 april van vorig jaar gedurende twaalf mijl tegen de voorgeschreven richting in voer. Schipper Beirnaert beweerde dat hij dat deed

om zijn netten te spoelen maar de Raad luistert slechts met één oor. Beslissing in een volgende zitting.

Ook schipper Cockaert Marcel van de O.206 werd door de Franse overheid betrapt op het lopen van een scheve koers. Volgens schipper Cockaert haalde zijn vaartuig meerdere keren bakboord uit om... de grote tankers uit de weg te gaan. Als wij dat niet doen, zegt de schipper, worden wij onvoorwaardelijk over varen maar die uitleg wordt door de Raad toch met een erg scheef oog bekeken. Alsof de stuurhut van die grote eenheden slechte navigators zijn, weerlegt men. Ja, ja mekkert schipper Cockaert terug, maar jullie weten dat niet.

ONGEVAL

Aan boord van de Z.447 deed zich in juli van vorig jaar een ongeval voor waarbij matroos-motorist Welvaert Georges een korijzer op het hoofd kreeg toen een bout van de sluiting los kwam. De feiten deden zich voor bij het binnenvaren van de Zeebrugse haven zodat vrij vlug hulp kon geboden worden. Georges Welvaert overleefde de feiten en verklaarde voor de Raad dat hij zich weer in orde voelt. Volgens schipper-eigenaar Vandierendonck Gerard moet de bout zijn los gekomen door het trillen van het schip. Van sleet kan helemaal geen sprake zijn gezien het materiaal kort voordien vernieuwd was en er bovendien regelmatig inspecties worden uitgevoerd naar de staat van het getuig. Een ongelukkig toeval dus en dat wordt ook bevestigd door matroos Demunter.

TWEE VORDERINGEN EN EEN ADVIES

Vervolgens vordert rijkskommissaris Bentein in twee gevallen. Een eerste zaak betreft de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.516 en de Nederlandse trailer OD. 18 uit Ouddorp. Schipper Demeulenaere werd terzake betrokken. De h. Bentein is van oordeel dat Demeulenaere geen verscherpte uitkijk hield bij een opkomende mist, de snelheid niet was aangepast en tenslotte dat de radar op een onkundige manier werd gebruikt. Om dit alles wordt tegen schipper Demeulenaere een schorsing van drie weken gevorderd om als schipper tweede klase te varen.

Een tweede vordering werd uitgesproken inzake de motorschade die zich voordeed aan boord van de O.518 met Alfons Desomer als betrokkene. Deze laatste gaf toe dat hij een moment verstrooid was geweest door de motor niet te ontlichten alvorens op gang te brengen. De sanctie laat de h. Bentein over aan de wijsheid van de Raad.

x x x

Tenslotte was er nog het advies van rijkskommissaris Bentein inzake de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.34 en de Duitse eenheid « Alicia ». Daniel Demoor was op het ogenblik der feiten wachtsman maar schipper Verleene werd tijdig verwittigd. Het staat vast, aldus rijkskommissaris Bentein dat de « Alicia » door een automatic pilot bestuurd werd, dat er niemand op de brug werd gezien zodat men kan vermoeden dat er op de « Alicia » geen voldoende uitkijk was. Er zijn derhalve geen gronden om schipper Verleene te vervolgen; hij wordt dus buiten zaak gesteld.

P.V.

Weetjes...

Zolang de besprekingen tussen de Britse regering en de Faroë geen gunstig resultaat opleveren voor de Schotse vissers, zal geen Faroë-vaartuig nog toegelaten worden in de haven van Aberdeen. Dit is wat de bond van de schippers uit Aberdeen mededeelde. Een vaartuig uit de Faroë die naar Aberdeen stoomde om daar zijn vis in de afslag te zetten werd van deze beslissing verwittigd. Indien dit vaartuig zou toegelaten worden zouden de schippers weigeren in zee te steken en het lossen van het vaartuig onmogelijk maken.

x x x

Onderzoekingen tussen september en november 1979 hebben uitgewezen dat er belangrijke stocks aan krabben aanwezig zijn voor de zuidwest Donegalkust in Ierland. Deze stocks maken een renderende krabbenvisserij mogelijk. Als bijvangst werden een tiental kreeften per dag mede opgehaald.

x x x

De Ierse Vissersfederatie heeft een lange strijd verloren die ze voerde ten voordele van de vissers tegen de belastingdienst. De vissers worden door deze dienst als gewone loontrekkenden aangezien, terwijl de producentenorganisatie de vissers niet in deze categorie wenste te laten onderbrengen, omdat de vissers betaald worden met een part in de opbrengst en zij hierdoor als partners in het bedrijf zouden te beschouwen zijn. De leden van de Ierse Vissersfederatie (I.F.O.) zijn doorgaans schippers van de vissersvaartuigen.

x x x

IJsland heeft zijn toezicht op drijfvis uitgebreid dat vooral dicht onder de kust komt. Voor de gewone scheepvaart en de visserij betekent dit drijfvis inderdaad een reëel gevaar.

x x x

Een studie op het toekennen van vergunningen op de zalmvisserij in de beste IJslandse wateren, heeft laten uitschijnen, dat meer dan de helft van deze vergunningen aan buitenlandse toeristen uitgereikt werden. Men zou bijna moeten zeggen, dat het visserijtoerisme in IJsland hoog aangeschreven staat bij de buitenlanders. Over de kwaliteit van het viswater zijn er in elk geval geen klachten te horen.

x x x

Te le Guilvinec in Frankrijk sloot een grote Franse konserverij haar deuren waardoor 120 mensen op straat komen. Men behandelde er vooral de tonijn en de sardien. Het materiaal was echter zeer verouderd, zodat men moest beslissen tot totale vernieuwing of tot sluiting van de firma. Men verkoos dit laatste.

x x x

Te Lorient in Frankrijk sloot het visverwerkingsbedrijf „Sodemalar” zijn deuren bij gebrek aan voldoende grondstoffen. Het be-

drijf werd opgericht door 36 vissers, zodat de reden waarom het bedrijf moet sluiten, toch wel eigenaardig voorkomt. De vissers hebben dus hun eigen bedrijf laten verkommeren, ten ware er ook geen voldoende uitzichten waren.

x x x

Te Lorient heeft de rederij Lanlo een verzoek aan de overheden gericht om zijn diepzee-reiër „Sequoia” te mogen uitvoeren, dat wil zeggen verkopen aan het buitenland. Zelfde geruchten lopen rond in verband met nog 2 diepzee-reiërs, de „Cadoudal” en de „Roc-Amadour”. Deze treilers die de industriële visserij beëffenen, geraken niet meer uit de kosten.

x x x

De Amerikaanse firma „Boeing” ontving uit Noorwegen een order voor het bouwen van 2 jetfoils, voor een waarde van 900 miljoen B. Fr. die zullen gebruikt worden voor het ravitailleren in manschappen en in materiaal van de olieboorplatforms in de Noordzee! De jetfoils zullen hiervoor aangepast worden. De maatschappijen die de olieboortorens uitbaten, hebben reeds berekend dat de inzet van de rappe maar nochtans dure jetfoils, heel wat beterkoop zijn vooral vanwege het uitsparen van uren en tijd.

x x x

De onderhandelingen tussen IJsland en Rusland in verband met de prijs der olieleveringen door dit laatste land, hebben voor IJsland niet tot een gunstig resultaat geleid. Sinds een kwarteeuw neemt IJsland zijn brandstof af van Rusland aan de prijs van de Rotterdamse vrije markt. Was dit vroeger voordelig, dan is dit nu omgekeerd. IJsland blijft de Rotterdamse marktprijs betalen. Wel werd door Rusland aanvaard dat IJsland zich gedeeltelijk ergens anders mag gaan bevoorraden. In de tweede helft van 1980 zou IJsland aldus Britse diesel toegezegd zijn aan gunstiger voorwaarden voor in totaal 100 tot 150 duizend ton.

x x x

In IJsland werden de visverwerkingsbedrijven en in het bijzonder de vismeel- en visoliefabrieken, aangezocht iets te doen aan de onaangename reuk die ze over de streek verspreiden. Vroeger verheugde men zich over deze reuk als een teken van bedrijvigheid en rijkdom, men noemde dit zelfs betekenisvol „geldreuk”. Thans is men voldoende geëvolueerd om tegen deze luchtbezoedeling in opstand te komen.

x x x

Een zoveelste Ierse schipper, P. Harrington uit Cork, werd in beschuldiging gesteld wegens illegale haringvisserij. De treiler werd vrijgelaten na het bezorgen van een voldoende borg, terwijl zijn zaak einde januari zal voorkomen.

In Fleetwood is het een kok aan boord van een treiler die voor 1979 de onderscheiding kreeg van «visser van het jaar». Hem werd de hieraan verbonden zilveren schenkbord overhandigd. De onderscheiding wordt uitgereikt aan een opvarende van de visserijvloot die zich gans het jaar bijzonder verdienstelijk heeft gemaakt ofwel door een bijzondere actie een verdienstelijke prestatie volbracht. Het is de derde maal dat deze onderscheiding werd uitgereikt. Vorig jaar was het een motorist die onderscheiden werd en het eerste jaar een schipper.

x x x

Door een helikopter van de RAF, de zogenaamde Sea-King helikopter werden drie vissers, waarvan het vaartuig lek kwam, gered. Twee van de vissers die reeds in het reddingsvlot hadden plaats genomen werden door de helikopter opgetrokken en aan boord gewonden. De schipper die aan boord de radio bediende voor het uitzenden van de «May-Day» moest rechtstreeks van het vaartuig op punt stond onder te gaan.

x x x

Door de Britse minister voor de visserij, de heer Peter Walker, werd een wetsvoorstel voor het parlement ingediend om de heffing die de reders op de aangevoerde vis dienen te betalen ten voordele van de White Fish Authority, met 100 t.h. te verhogen. Van 8 penny per stone (6,3 kgr.) aangevoerde vis, wordt de heffing nu op 16 penny gebracht, dit niettegenstaande de bezwaren en het verzet van de visserij zelf. De White Fish Authority verkeerde doorlopend in het deficit en volgens de voorzitter van deze organisatie was de verhoging van de heffing onvermijdelijk. Opmerkelijk bij deze heffing is het feit, dat deze gebeurt op het gewicht en niet op de waarde, zodat op goedkope vis evenveel dient betaald als op de fijne vis, wat niet logisch is.

x x x

Men vreest dat in Fleetwood heel wat treilers zullen gaan op liggen als gevolg van een prijsdaling van de vis door de grote invoer van vreemde vis en als gevolg van de grote brandstofrekening die door vele rederijen als ondragelijk wordt beschouwd. Men heeft dan ook een beroep gedaan op de regering voor een brandstofsubsidie maar de vooruitzichten hierop zijn niet bijzonder hoopgevend.

x x x

De Schotse lijnvisser-treilerij heeft aan Lord Mansfield, staatsminister voor Schotland, gevraagd vergunningen voor de lijnvisserij te bezorgen in de besprekingen die voor het ogenblik met de Faroë aan de gang zijn. De Schotse lijnvisserij herinnerde de minister hierbij aan de belofte van zijn departement speciaal deze belangen in de bilaterale besprekingen met de Faroë te benaastigen.

x x x

Een zoveelste producentenschap werd in Groot-Brittannië opgericht namelijk de South-East Fishermen's Federation, waarvan de plechtige oprichtingsvergadering zal doorgaan op 26 januari in Gravensend. Vooral in de havens Dungeness, Hasting, Southend-on-sea en Gra-

vensend kent de nieuwe federatie een grote aanhang. Wie sprak daar weer van een groeiende eenheid onder de Britse producentenfederaties?

x x x

Twee Britse scheepswerven die zich sinds tien jaar toeleggen op de konstruktie van kleinere vaartuigen in versterkte polyester, hebben nu hun opgedane onder-vinding samengebondeld om een nieuw type vissersvaartuig van 11 meter lengte en 4 m. breedte met een waterverplaatsing van 17 ton, op de markt te brengen. De naakte romp kost ongeveer 350 duizend B. Fr. De romp opgedaan 450 duizend B. Fr. Zeevaardig compleet, behalve de electriciteit en het hydraulisch tuig komt dit 11-meter polyestervaartuig op 1,9 miljoen B. Fr.

x x x

Hull kreeg in de laatste week voor nieuwjaar, drie IJslandse treilers aan de markt die er 8 duizend ton vis aanvoerden voor een gezamenlijke brutobesomming van 15,9 miljoen B. Fr. of bijna 2 duizend B. Fr. gemiddeld de ben van 50 kgr. Voor de vishandelaars te Hull een zeer welkom aanvoer op een markt die wegens het slechte weder niet overliep van vis.

x x x

De Schotse redersfederatie heeft geprotesteerd tegen de beslissing genomen door de regering om de te vangen hoeveelheden schelvis en wijting samen, te beperken tot 1.300 kgr. (26 van onze ben) per bemanningslid en per week. Voor een treiler met een 5-man bezetting zou aan schelvis en wijting samen dus de aanvoer beperkt zijn tot 130 ben per week. Als er nog veel andere vissoorten gevangen worden, is dit natuurlijk te doen. Voor schepen die zich op de schelvis- en wijtingvangst in het bijzonder toeleggen is dit natuurlijk niet renderbaar.

x x x

Nadat IJsland in november aan een tiendaags festival in Hong Kong mede deed, waar de produkten van dit land ten toon gesteld werden met een bijzonder aksent op de visserij en visprodukten, komt ook Frankrijk voor een dergelijke manifestatie aan de beurt in februari van dit jaar.

x x x

In Akureyri, een stadje in Noord-IJsland zal, wat de verwarming betreft, in 1980 zowat 75 % aangesloten zijn op het heet water van de natuurgeisers. Dit betekent toch altijd een vermindering van de rekening voor verwarming van 45 %!

x x x

In IJsland is men tevreden over de garnaalvangst die overvloedig zijn en heel laat in het jaar duren. Het is net zoals bij ons, waar we lang moeten teruggaan om nog zoveel garnaal zo laat in het jaar gevangen te zien worden.

~~~~~  
**VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN**  
~~~~~

Vangstkquota voor Noorwegen voor 1979 in de E.E.G.

Door de Raad van ministers is een wijziging vastgesteld van de vangstkquota van Noorwegen in de E.E.G. Deze zijn nu tot einde 1979 bepaald is volgt en die niet mogen overschreden worden :

Soort	Gebied waarin mag worden gevestigd	Hoeveelheid (ton)
Haring	Skagerrak (1)	1.725 (2) (3)
Makreel	ICES IV en Skagerrak (1)	75.000 (4)
Horsmakreel	ICES VIa (5) + VIIId, e, f, h	35.000
	ICES IV, VIa (1) + VIIId, e, f, h	5.000
Sprot	ICES IV	71.000
Kabeljauw	Skagerrak (1)	12.000 (3)
	ICES IV	8.200
Schelvis	Skagerrak (1)	500 (3)
	ICES IV	2.400
Koolvis	Skagerrak (1)	400 (3)
	ICES IV en Skagerrak (1)	12.500
Wijting	ICES IV	3.500
	Skagerrak (1)	400 (3)
Schol	ICES IV	400
	Skagerrak (1)	200 (3)
Zandspiëring, kever/ blauwe wijting	ICES IV	50.000 (6)
Blauwe wijting	ICES II, VIa(5), VIb, VII (2), XIV	125.000
		20.000
Leng, blauwe leng en lom	ICES IV, VI, VII	
Hondshaai	ICES IV, VI, VII	12.500 (8)
Reuzenhaai (9)	ICES IV, VI, VII	800 (8)
Haringshaai	ICES IV, VI, VII	1.000
Noorse garnaal (pandalus borealis)	ICNAF 0 + 1 (10)	4.891
	ICES XIV	uitsluitend visserij voor onderzoekdoeleinden
Zwarte heilbot en roodbaars	ICNAF 0 + 1, ICES XIV	1.800
Heilbot	ICNAF 0 + 1, ICES XIV	200
Andere soorten	ICES IV	5.000

- (1) In het westen begrensd door een lijn van de vuurtoren van Lindesnes en in het zuiden door een lijn van de vuurtoren van Skagen naar de vuurtoren van Tistlarna en vandaar naar de dichtstbij gelegen kust van Zweden.
- (2) Dit quotum is exclusief fjordharing, die wordt gevangen tussen de Zweedse grens en Lindesnes.
- (3) Te verminderen met de hoeveelheden die zijn gevangen buiten de visserijzone van de EEG.
- (4) Hiervan mag ten hoogste 5.000 ton worden gevangen binnen ICES-subgebied IV ten zuiden van 60 graden noorderbreedte of ten oosten van 2 graden oosterlengte.
- (5) Ten noorden van 56°30' noorderbreedte.
- (6) Waarvan de hoeveelheid zandspiëring niet meer mag bedragen dan 50.000 ton en de hoeveelheid kever en blauwe wijting te zamen niet meer dan 40.000 ton.
- (7) Ten westen van 12 graden westerlengte.
- (8) Dit quotum is exclusief de vangsten in de gebieden als vermeld in bijlage II.
- (9) Reuzenhaai-elever.
- (10) Ten oosten van de middenlijn en ten zuiden van 68 graden noorderbreedte.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Schots vaartuig vergaan, drie van de zes oparenden vermist

De Schotse haven Buckie verliest in 8 maand tijd 3 vaartuigen, waarvan onlangs in december de treiler «Ocean Monarch» met 8 man aan boord, waarvan geen enkele kon gered worden. In de eerste week van januari was het nu de beurt aan de «Bounteous» die verloren ging waarbij eveneens drie man vermits worden die niet teruggevonden worden. Drie andere opvarende werden gered door het zusterschip «Loranthus» waarmede de «Bounteous» in pair viste. Niettegenstaande de onmiddellijk hulp van de «Loranthus» van de Penlee reddingsboot, een Sea-King helikopter, een Nederlandse sleepboot die in het gebied aanwezig was en van een paar bijgeroepen kustwachters, werd geen spoor van de drie vermisten terug gevonden. Het vergaan gebeurde op de West-Cornwall kust, op zowat een mijl van Mousehole. Het was wel enigzins zwaar weder, maar zeker niet van aard om een vergaan van een 20-meter treiler te rechtvaardigen. Aan de hand van de schaarse getuigenissen van de overlevenden begon het vaartuig plots water te scheppen en ging over kop in een paar minuten. De 3 geredden sprongen in het water in hun werkkledij en niettegenstaande ze spoedig gered werden door het zusterschip verklaarde één der overlevenden dat het hen toch leek als bleek het een eeuwigheid vooraleer men naar hen toe kwam. Eén der geredden verloor hierbij zijn broer die vermist is en waarvan men aanneemt dat hij verdrongen is, samen met zijn twee kameraden. Inderdaad werd de zoekactie hij het invallen van de macht gestaakt. Het ongeval gebeurde om half twee in de namiddag. De geredden verklaarden dat zij juist bezig waren de gevangen vis te behandelen toen het gebeurde. De schipper die mede onder de geredden is, kan geen verklaring vinden voor het plotse vergaan van het schip. We waren aan het vissen zoals elke voorgaande dag zegde hij. De drie geredden wensten trouwens zo weinig mogelijk over het ongeval te spreken, daar zij werkelijk ziek waren over het verdrinken van hun kameraden. De «Bounteous» was een vaartuig gebouwd in 1978.

De «Bounteous» die op 34 meter diepte ligt zal men trachten te lichten, mede om naar de oorzaak van het plots over kop gaan te zoeken. Het vaartuig dat slechts anderhalf jaar oud is heeft een waarde van 15 miljoen B. Fr. Eurosolve, een bergingsmaatschappij uit Folkestone heeft een overeenkomst met de verzekeringsmaatschappij afgesloten voor de berging van het vaartuig op basis van «no cure no pay». Wanneer men er dus niet in slaagt het schip te bergen, of het schip in stukken trekt, wordt niets door de verzekeringsmaatschappij betaald. Reeds de volgende dag konden duikers het lichaam van een bemanningslid uit de stuurhut naar boven halen. De lijken van de twee andere verdrongen bemanningsleden werden nog niet gevonden, ook niet bij een onderzoek van de ruimen van het schip door de duikers. Wel meent men te weten, dat 2 vissers, toen de boot over kop ging, ook hebben getracht over boord te springen. Men vermoedt dat zij door het schip mede naar de grond geduwd werden en wellicht onder het vaartuig terecht zijn gekomen. Het is eveneens mogelijk dat zij langs deze zijde in het net zijn verstrikt geraakt.

De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog

In huidig nummer gaan wij verder met de publicatie van de belevenissen van onze vissers tijdens de tweede wereldoorlog. Het gaat om de periode die deze mensen meemaakten te St. Vaast (Frankrijk) en Newlyn Penzance (Engeland). Theopfiel Degroote, een Zeebrugs visser en reder, heeft het allemaal mee gemaakt en geeft treffende getuigenissen van de feiten.

VAN ST. VAAST TOT NEWLYN - PENZANCE

Wat de ontruiming van St. Vaast betreft, beschikken wij over vier bronnen van inlichtingen :

- de artikelen van Lt. kol. EYGENRAAM P. (Duinkerke - St. Valery en Caux - Cherbourg)
- de door de Franse Marine Nationale medegegeelde inlichtingen;
- het verslag «De Belgische vissersboten in Frankrijk mei-juni uitgegeven te Londen;
- het relaas van schipper Th. DE GROOTE en de onderhouden met hem zelf;

We mogen ook een beroep doen op onze persoonlijke ervaringen van de streek Le Havre en Carentan, in mei 1940.

«Van 9 tot 18 juni 1940 blijft alles rustig en kalm te St. Vaast» vertelt Th. DE GROOTE. Negen dagen kalmte na de koorts van Duinkerke schijnen een lang tijdperk. Het is echter een valse kalmte. Lt. kol. P. EYGENRAAM heeft ons gezegd dat vanaf de verovering van Calais door GUDERIAN en nog voor de ontruiming van Duinkerke, Hitler bevel heeft gegeven : Parijs. De druk van de vijand in de richting van de kust is dus minder. De 10e, 11e en de 12e juni, gebeurt de ontruiming van St. Valery en Caux, onder het vuur van de troepen van ROMMEL. Vijf Belgische vissersvaartuigen nemen deel aan deze ontruiming. Zij genieten van de bescherming van de voor ons sinds Duinkerke gekende contortpilleur LEOPARD en aviso SAVORGNAN en BRAZZA. Andere Belgische vissersvaartuigen waren vrijwilligers om naar St. Valery te gaan. Het was echter té laat.

Op 12 juni gebeurt de ontruiming van Le Havre. Enkele Belgische vissersvaartuigen hebben de rol van «overzetter» gespeeld. Zij hebben vluchtelingen (waaronder Belgen) aan de overkant van de monding van de Seine gebracht tot Honfleur en zelfs tot Trouville.

Le Havre was destijds een echte rattenval zonder uitgang. De eerste brug over de Seine was te Rouen, op een 50 - tal km van de monding. Tussen de monding en Rouen bestonden maar vier veerdiensten. Zij waren overbelast. Daarenboven eisten de terugtrekkende Britse troepen de volstrekte prioriteit en dit, laten we beleefd zeggen «with tenacity».

De erbarmelijke stroom van vluchtelingen, van Franse en Belgische troepen moest langs Rouen vloeien. Onze vissers hebben also

een gewaardeerde dienst gepresteerd ten bate van de vluchtelingen.

De 14e juni is Parijs bezet. Dezelfde dag en in tegenstelling met de overeenkomst van Briare, beslist Engeland de Britse troepen uit Frankrijk terug te trekken. De ontruiming moet grotendeels via Cherbourg gebeuren. Deze grote haven is gelegen aan het uiteinde van een schiereiland : de Cotentin.

Een schiereiland heeft altijd een smallere toegang die men kan proberen dicht te houden. Deze toegang bevindt zich tussen Carentan en La-Haye-du-Pluïts. De streek biedt voorwaarden om zich te verschansen. Ze kan vergeleken worden met onze Zee - Vlaanderen. Er bestaan moerassen («marais» zeggen de inwoners) soorten polders met dijken en kanalen. Carentan zelf (die een grote rol in juni 1944 zou spelen) is een klein havenstadje (de 59e haven van Frankrijk in 1940 !), verbonden met de zee langs een vaargeul van een tiental kilometers, 'n ideale verdedigingslinie tegen tanks.

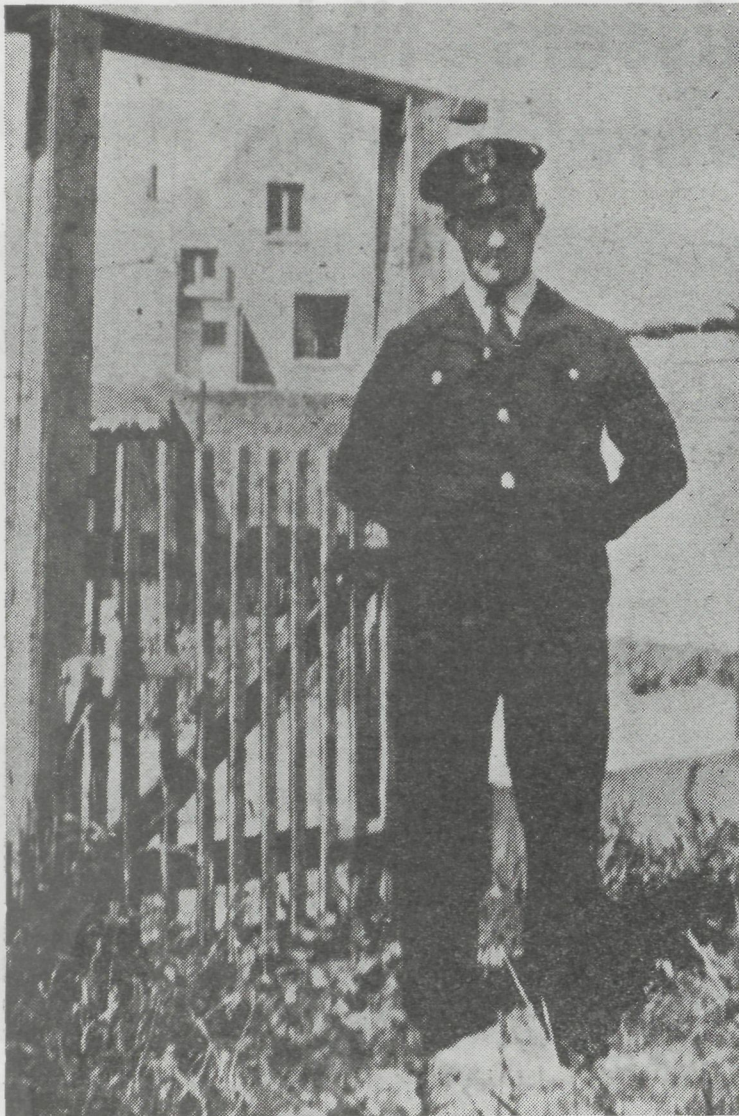
(vervolg blz. 8)



1946 ! De Z.508 (ex-H. 42) Pharaïde opnieuw in de vaart verlaat Zeebrugge.



Cliché Ministerie van Binnenlandse Zaken - Civiele Bescherming - Foto Oorlogscorrespondenten Associated Press 27 november 1944 - 12u.06 - V2 op Kruispunt De Keyzerlei-Frankrijklei en Teniersplein - gedeeltelijk zicht - 128 doden ter plaatse - 196 zwaar gewonden - Dagelijks spektakel te Antwerpen.



April 1945 - Terug te Heist - laatste foto in uniform van Theofiel Degroote.

Altijd dezelfde 14e juni, geeft de Franse admiraliteit bevel aan twee gewapende treilers van het geweten «Front du mer de Havre» zich ter beschikking te stellen van de plaatselijke marine - commandant, Capitaine de Sorvette MAUDUIT - LARRIVE. Het gaat hier over twee opgeëiste treilers van Dieppe, de A. A.337 Jacques MORGAND (bijl. 7) en de A.D.57 NADINE, een oude stoomtreiler van voor 1914. De 2 boten komen aan op de rede te St. Vaast de 15e juni om 17 uur.

De bedreiging tegen de Cotentin begint. Lt. kol. P. Eygenraam heeft ons gezegd dat op 17 juni, Hitler aan ROMMEL bevel heeft gegeven zo vlug mogelijk naar Cherbourg op te rukken om de herin-scheping van de Britse troepen zoveel mogelijk te verhinderen. De Franse mariniers, bijgestaan door enkele Britse eenheden, bieden 'n hardnekkige weerstand in de streek van La-Haye-du-Pluists en winnen enkele kostbare uren. Op 18 juni, rukken Duitse troepen op van Carentan in de richting van St Vaast la Hougue, op een dertigtal km verder. «MARINE» beweert dat, op dat ogenblik, het Franse pantserschip COURBET (bijl. 8) vanuit de zee de vooruitgang van de Duitsers onder het vuur van zijn zware kanonnen houdt. Dit wordt niet gemeld in het verslag van de

Franse Marine.

Th. DE GROOTE verklaart toch op onze vraag : «Kort vóór het alarm te St. Vaast, hebben wij inderdaad hevige kanonschoten gehoord, vanuit de zee, vanuit de richting van de eilanden St. Marcouf. Ik heb geen schip gezien maar er waren zware rookkolommen over de zee». Een tussenkomst vanuit de zee schijnt dus echt.

Welke is de toestand te St. Vaast op enkele uren van het einde ? Volgens «MARINE» dragen vele vissersvaartuigen sporen van aanvaringen en averij vanuit Duinkerke. Vele motoren zijn gebrekkig. Dit is bevestigd door ooggetuige Th. DE GROOTE. Capitaine de Corvette MAUDUIT LARRIVE heeft van Amiral LE BIGOT, Préfet Maritime te Cherbourg, het bevel gekregen zich hardnekkig te verdedigen in het fort La Hougue. De «Nadine» en de «Jacques Morgand» moeten zich zo dicht mogelijk bij de kust houden om, met hun kanon, de toegang tot het fort gebeurlijk onder vuur te houden. Waterschout van Nieuwpoort, DE POORTER, is altijd ter plaatse om zich bezig te houden met onze vissers. Hij beschikt over een motorboot van het loodswezen (waarschijnlijk de redeboot van Nieuwpoort).

Om 16 uur komt een tegenbevel van Cherbourg : de verdediging is niet meer nodig — evacueren ! Dankzij lt. kol. P. Eygenraam, weten wij reeds waarom. Om 16 uur vaart het laatste schip de haven van Cherbourg buiten. De Engelse soldaten zijn gered en de Duitse elementen zijn reeds tot op vier km van de stad gekomen. Amiral LE BIGOT zal nog een 25 - tal uren winnen, dankzij de weerstand van de forten, die Cherbourg beschermen, vooraleer zich aan generaal ROMMEL over te geven (19 juni om 17 uur)

Wat zal er nu met onze schepen gebeuren ? Wij kennen reeds de toestand. St. Vaast is een tijhaven. Vele boten blijven daar liggen omdat zij aan de grond vast zitten. Enkele zijn vlot, waaronder de H.41 Jacomina van schipper F. ACKX en de H.42 van schipper Th. DE GROOTE. Om 16 uur moeten zij hulp bieden om soldaten vanuit het fort aan boord van de Nadine en de Jacques Morgand over te brengen. Dit gebeurt vlot en erg vlug ondanks een aanval van twee Duitse vliegtuigen die zeer laag over ons heen vlogen. Zonder resultaat echter. (Bronnen : Marine

en Th. DE GROOTE). De Franse marine geeft nader aan dat het gaat om 250 Franse soldaten en matrozen in het totaal. Om 17 uur verlieten wij St. Vaast en dat was geen geluk. Wij vormen een konvooi met de H.42, H.41, H.63, H.77, Z.67, Z.35, Z.42 en zegt Th. De Grootte (bijl. 2) De Franse Marine Nationale geeft aan dat de Nadine en de Jacques Morgand om 18u30 de rede van St. Vaast verlaten. Bestemming is Brest waar de mannen moeten ontscheept worden.

's Anderendaags komen Duitse soldaten met tanks, te St. Vaast aan om de verlaten boten te bekijken (verklaring ooggetuige VLIETINCK Jozef van de H.16 Emma - Leon). Diezelfde dag, 19 juni om 20 uur, meer dan een dag na de ontruiming van St. Vaast, komen de Nadine en de Jacques Morgand onder het gezag van Enseigne de Vaisseau (R) LE SIEUTRE, voor het haventje l'Aber-Wrac'h (dit is een Bretoense naam). Daar komen zes matrozen van Brest met een bootje de Jacques Morgand verwoegen.

(vervolg blz. 9)



Antwerpen ten tijde van het Von Rundstedtoffensief - De sneeuw lijkt in de Ardennen !

(Vervolg van blz. 8)

Ze laten aan E.V. LE SIEUTRE weten dat Brest in de handen van de Duitsers is en dat deze reeds te Lesneven zijn (op enkele km in het binnenland achter l'Aber - Wrac'h). Men bemerkt inderdaad in de verte een grote rookwolk boven Brest. «MARINE» beweert dat op dit ogenblik de H.77, de H.41, de Z.72 en de motorboot van het loodswezen nog met de Nadine en de Jacques Morgand varen. Andere schepen hebben St. Vaast nog later kunnen verlaten (bij hoog tij) en varen rechtstreeks naar Engeland, ondanks een storm. Anderen moeten het konvooi verlaten wegens een gebrek aan snelheid (zes knopen) en varen ook rechtstreeks naar Engeland. Alzo, op deze 19e juni, bereikten de schepen Dartmouth, Brixham, Fowey en Falmouth. Volgens «MARINE» ontmoeten de laatsten die overgebleven zijn met de Nadine en de Jacques Morgand rond 23 uur bij Ouessant een Franse torpedojager die het morsesein geeft «Plymouth». Dat is ook bevestigd door de Franse marine die verder aangeeft dat de Nadine en de Jacques Morgand op 20 juni rond 12 uur te Falmouth aanleggen.

En nu, wat is er gebeurd met onze Pharaïde ? «Ik was de traagste, zegt Theofiel De Grootte. Ik ben aangekomen in de omgeving van Brest - Quessant de 19e juni, laat in de avond, zeker rond middernacht. Ik heb de branden van Brest in de verte gezien. Ik heb geen morseseinen gezien. Er waren nog andere onbekende boten die rond draaiden in de duisternis zonder lichten. Waarheen gaan ? De Franse marine had gesproken over Noord - Afrika. Het was ver voor ons. Ik heb onmiddellijk besloten koers te zetten naar Engeland. Ik had het nooit vergeten van op de lbijschool, dat Brest en Land's End praktisch op éénzelfde lijn liggen. Ik moest dus noordwaarts varen en in Engeland aan wal komen. In de nacht en in de voormiddag van de 20e juni, heb ik alleen gevaren. Ik heb toch boten zien varen in de andere richting, van Engeland naar het zuiden. Ik ben alleen te Newlyn - Penzance aangekomen. Dit was de 20e juni 1940 om 14 uur met een bries van N.E. Ik had non stop gevaren gedurende 45 uren van St. Vaast tot Newlyn, over Cherbourg, Alderney en Brest - Ouessant. Gedurende deze 45 uren hadden we niets meer te eten behalve een brood van onze lading van Duinkerke !

«Sedert het begin af heb ik de indruk dat U de laatste in Engeland zijt aangekomen om later met de eersten naar België terug te komen».

«Dit stemt overeen met de waarheid. Tussen de laatsten, zijn er die Engeland niet hebben kunnen bereiken, bij gebrek aan gasoil of defekt aan de motor. De laatste die ik heb gezien is de Z.42 «Kompas» van de rederij Raphaël Huysseune (bijl. 2). Ik heb nog seinen met hem uitgewisseld. Hij kon niet meer volgen en moest naar de Franse kust varen.»

HET VERBLIJF TE NEWLYN - PENZANCE

Donderdag 20.6 1940 :

Aankomst te Newlyn - Penzance — incident met een Engelse visser die beweert dat ik een drijvend net beschadigd had — tussenkomst als tolk van «Zwarte» ROOSEMONT uit Blankenberge — geestdriftig onthaal van vele Belgische vissers — komen vragen hoe het gaat aan de overkant — vele Belgische vissersvaartuigen

(VERVOLGT)

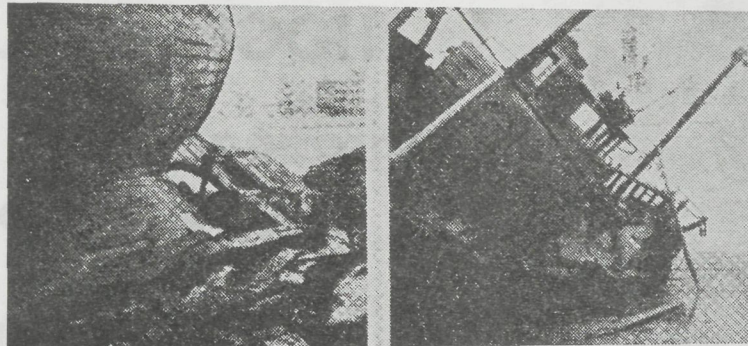
**Zoekt U bijverdienste/
ander werk of
werk voor een paar uur per dag**

(ook werk thuis),
vraag dan de gratis
RETURN personeelslijsten
aan uitgave
okt.-nov.-dec. 1979.
Belgische uitgave.

Schriftelijke inlichtingen :

Uitgeverij Return
tel. (020) 27 40 62
830582 Telex 18165 Alfan
Damrak 57, Amsterdam,
Nederland.

(8359V)



Clichés «Wandelaar et sur l'eau» met toelating van «Sur l'eau». Fotos van M. PAUWAERT - 27 februari 1951 - Het einde van de Z.508 Pharaïde.

KOMMANDO-ACTIE VAN SCHELPEMVISSERS OP DE REDE VAN CHERBOURG

De schelpenvangst en in het bijzonder deze op de St.-Jacobschelpen is op de rede van Cherbourg verboden wegens de aanwezigheid van de teveel fecaliën-bacillen in het water. In feite was dit vissen reeds sinds vele jaren verboden, maar tot twee jaar terug, bij heel slecht weder op de hoge zee, liet men aan de kleine kustvaartuigen toe om op de rede van Cherbourg toe om op de St. Jacobschelpen te vissen. Sinds twee jaar is dit nu echter totaal verboden nadat vastgesteld werd, dat er te veel colibacillen in het water aanwezig zijn. Een overeenkomst met de visserij werd getroffen dat er jaarlijks 26 onderzoeken van het zeewater zouden plaats grijpen en wanneer niet meer dan 5 onderzoeken de drempel van 300 colifecaliën zouden overschrijden, er toelating zou gegeven worden voor de schelpenvisserij.

Een eerste onderzoek gedaan in februari van het voorgaande jaar, leverde een uitslag op van meer dan drie duizend colifecaliën per

100 m.m. hetzij dus tienmaal meer dan de toelaatbare norm. Vanaf dit ogenblik heeft men zelf het wateronderzoek gestaakt, niettegenstaande overeengekomen was dit halfmaandelijks te doen. De betrokken vissers hebben dan echter een eigen expertise door een dierenartsbureau laten uitvoeren en deze kwamen enkele tijd terug slechts aan 180 colivormen! Hierop hebben de vissers tevergeefs pogingen aangewend om terug de toelating tot de schelpenvisserij te bekomen. Met het slechte weder in de maand december waardoor zij niet ver uit de kust konden gaan en aldus verplicht werden tot inactiviteit, hebben de kleine schelpenvissers dan maar besloten toch de visserij te beoefenen in weerwil van het geldende verbod.

COMMANDO-AKTIE

Een twaalfal kleine vaartuigen met twee man aan boord zijn dan de laatste vrijdag van de maand december uitgevaren voor de schelpenvisserij en dit niettegenstaande het verbod van de overheid die hier lucht had van gekregen. Ze werden echter spoedig gevolgd door een vedette van de Franse marine en door een sleepboot. De vissers bleven echter doof voor de waarschuwingen en smeten hun dregnetten uit. De eenzelligheid van alle vaartuigen werd opgenomen en vermits niets kon helpen om de vissers het vissen te doen staken, besliste men deze laatste bij het binnenkomen op te vangen en hun vangst aan te slaan. Bij het binnenvaren stond rijks-wacht dan ook gereed maar de vissers weigerden te gehoorzamen hun vangst af te geven. Een onderhoud werd aangevraagd met de maritieme hoofdbeheerder, maar ook deze kon niet terugkomen op het besluit de vangst in beslag te laten nemen en deze te laten vernietigen. Verscheidene vissers verkozen dan maar liefst de schelpen terug in zee te zetten boven een beslagneming. Of dit hen echter zal helpen aan een rechtsvervolg te ontspannen, betwijfelen wij erg. Anderzijds, wanneer het vaststaat dat het water niet zuiver is, en er aldus voor de verbruiker een gevaar bestaat, menen we toch, dat een verbod tot vissen zich opdringt, alhoewel de maritieme diensten eveneens hun verplichtingen dienen na te komen en de halfmaandelijkse onderzoeken van het zeewater dienen voort te zetten, ook al heerst bij hen de overtuiging, dat dit niet eens meer noodzakelijk is, gezien de te verwachten grote onzuiverheid van het water. De vissers hebben intussen gespekeerd op een bepaalde lankmoedigheid van de overheden, maar het heeft hen niet gebaat.

In België zou dat misschien beter gelukken.

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**

NU het WINTERT
BESTEL EEN
DUFFLE COAT



van
HOGE KWALITEIT
(groengrijs en blauw)
Blauw gevoerd

**NOG AAN
ZOMERPRIJS**

van
1.000 tot 2.250 Fr.

B.T.W. 16 % niet inbegrepen

SCAP sv

H. BAELSKAAL, 27, 8400 OOSTENDE — TEL. 059/32.29.51

(8427V)

DE AANWEZIGHEID VAN BUITENLANDSE FAKTORIJSCHEPEN NUTTIG VOOR DE BRITSE MAKREELVISSERIJ

Volgens de Britse minister, dhr. A. Buchanan-Smith is de aanwezigheid van buitenlandse faktorijschepen waaronder in meerderheid deze uit het Oostblok, ten zeerste nuttig en voordelig voor de Britse makreelvisserijvloot. Zonder deze aanwezigheid, aldus de minister zouden ganse partijen naar de vismeelfabrieken verwezen dienen te worden aan prijzen die nauwelijks de kosten van de makreelvisserij zouden dekken. Anderzijds is het overladen op zee door rechtstreeks overpompen uit de netten, zeer voordelig voor de rederyn. Wel heeft de minister oog voor de opmerkingen dat er rekening dient gehouden te worden dat het toegekend makreelkontingent niet overschreden wordt, hetgeen bij het overladen op zee een bijzonder toezicht vereist. Eén en ander werd door de minister gezegd in antwoord op een vraag gesteld door een lid van het Lagerhuis, die zijn vrees en onbehagen uitdrukte over een mogelijke overbevissing van de makreelstocks bij gebrek aan toezicht of toezichtsmogelijkheden op de leveringen van de Britse en Schotse seinevissers aan de faktorijschepen.

De minister sprak anderzijds zijn genoegen uit, dat de makreel thans hoofdzakelijk voor menselijk verbruik aangewend wordt hetgeen anders niet het geval zou zijn. Zijn politiek ter zake, wat de makreel betreft moet rekening houden, aldus de minister, én met de belangen van de Britse makreelvisserij, én met de zorg om deze kip met de gouden eieren niet te slachten, door overbevissing, en met de belangen van de lokale traditionele makreelkustvisserij en met de klachten van deze laatste over bezoedeling door overvloedige dode makreel en afval op de zeebodem door de faktorijschepen geloosd. Anderzijds meende de minister niet te kunnen ingaan op het verzoek van de kustmakreelvisserij om de grotere treilers buiten de twaalfmijl-zone te houden. De makreel is voor de Britse visse-

rij thans één van de grootste bronnen van inkomsten geworden, zowel in het najaar op de Schotse kust, als in de eerste maanden van het jaar onder de Cornwall-kust.

REGERINGSMAATREGEL TEGEN OVERBEVISSING

Een der maatregelen door de regering genomen tegen de vrees voor overbevissing van de makreelstocks en waarop door de biologen aangedrongen werd is een vermindering van het makreelkwotum voor de Britse vissers vanaf 1 januari met 20 %. Deze 20 % aftrek van hun wekelijks kwotum komt vooral hard aan voor de seinevissers, waarvan een reder zowaar reeds aan de Britse minister voor visserij, Peter Walker, geschreven heeft, dat de visserij dan niet meer lonend zal zijn? En dat er hen dan nog slechts twee mogelijkheden open staan, namelijk, geen rekening houden met de nieuwe uitgevaardigde beperkingen ofwel de schepen gaan opleggen en hiervoor compensatieëisen te gaan stellen. Nadat we reeds herhaaldelijk gehoord hebben dat vooral de seinevissers met hun rechtsreeks overladingen op zee aan boord van de faktorijschepen een zeer winstgevende zaak aan de makreelvisserij hebben, staan we nu toch wel enigszins ongelovig tegenover de beweringen van een bepaalde reder. Deze reder verklaart zelf openlijk dat het hier om een vorm van favoritisme zou gaan ten voordele van de hekkieprijstrelers. Voor de kustvissers die op de makreel varen is dit zelfs een slag in het water, wegens het gebrek aan toezicht op overgeladen vangsten. Ook het vervormen van het afsluiten van het makreelseizoen dat nu gesteld is op 16 februari vindt geen genade in de ogen van de seinevisserij terwijl de kustvissers dit slechts een halve maatregel vinden omdat de Denen, de Nederlanders en de Noren buiten deze maatregel vallen en de stocks zullen bovenmatig bevist worden. De slachting buiten de 12 mijl zal dus voortgang vinden.

HET BESCHIETEN EN OPLEIDEN VAN ITALIAANSE VISSERS DOOR TUNESIE

Aande raad van de Europese Gemeenschap werd door de heer Gatto, woordvoerder van de Italiaanse regering en visserij, een vraag gesteld in verband met de aanvallen op Siciliaanse vissers door Tunesië. De heer Gatto vroeg welke acties de raad ondernomen heeft om de visserij - overeenkomst tussen Tunesië en Italië te vernieuwen aangezien deze sinds 31 mei 1979 afgelopen is. Hij voegde eraan toe, dat de aanvallen door Tunesische patrouilleboten op Italiaanse vissers in internationale wateren, geleid hebben tot arrestaties, doden en gewonden onder de vissers.

Het antwoord van de raad was, dat deze reeds op 5 februari 1979 richtlijnen had aangenomen waarbij de Commissie gemachtigd werd onderhandelingen te openen met het oog op het sluiten van een visserij-overeenkomst met Tunesië. Op 29 oktober 1979 heeft de raad dan nota genomen van een verslag van de ondervoorzitter van de Commissie, de heer Gundelach. Deze heeft medegedeeld, dat er momenteel onderhandelingen gaande zijn voor het sluiten van een overeenkomst op de visserij met Tunesië, terwijl ondertussen al het mogelijke gedaan wordt om een oplossing te

vinden waarbij de vissers van de Gemeenschap hun activiteiten in de Tunesische wateren kunnen voortzetten.

Het is inderdaad zo, dat er reeds verscheidene malen incidenten gebeurd zijn tussen, vooral Siciliaanse vissers en de Tunesische marine. De Sicilianen die een eeuwenoude visserij beoefenen in de wateren van hun overbuur Tunesië, nemen het zomaar niet aan, dat hen nu de toegang tot een 200 - mijlszone verboden wordt. De warmbloedige Italianen hebben zich herhaaldelijk verzet tegen de tussenkomsten van de Tunesische marine, hetgeen aanleiding gaf tot zware rellen, gewonden en zelfs een paar doden. Meerdere vaartuigen werden dan ook door patrouilleboten opgebracht.

Het is duidelijk, dat men in Italië en in het bijzonder Sicilië een oplossing verlangt die de vissers van dit land tevreden zou stellen.

De administratieve molen van de E.E.G. draait echter zeer langzaam en het valt trouwens te bezien, welke tegenprestatie Tunesië hiervoor verlangt en of de Gemeenschap wel bereid is dit te betalen of hieraan tegemoet te komen.

BEROEP INGESTELD DOOR DE E.E.G.-COMMISSIE BIJ HET HOF VAN JUSTITIE TEGEN GROOT-BRITTANNIE

Bij het beroep ingesteld door de E.E.G. - Commissie van Brussel tegen Groot-Brittannië en Noord-Ierland, in verband met een reeks van zogezegde beschermingsmaatregelen, waarbij vooral de verhoging van de netmaaswijdte bij het kreeftjesvangen bij de Bretoenen en bij Ierse vissers veel kwaad bloed zet, heeft de E.E.G. bij monde van haar juridische adviseurs, de volgende middelen en voornaamste argumenten naar voren gebracht.

1) Formele inbreuken: Groot-Brittannië heeft verzuimd de Commissie behoorlijk in kennis te stel-

len en te raadplegen over de voorgestelde Britse wettelijke regelingen en haar voldoende tijd te laten, zulks in strijd met artikel 5 van het E.E.G. - verdrag en bijlage VI van de resoluties van 's Gravenhage.

2) Materiële inbreuken:

a) de overhaaste invoering van een vergrote minimum maaswijdte voor sleepnetten en een vergrote maat voor Nephrops (kreeftjes) was onnodig en onbillijk voor de vissers.

b) Het verschil tussen instandhoudingsmaatregelen en wijziging van visserijvoorschriften is onaanvaardbaar.

c) Wat de zesde visserijmaatregel betreft, heeft Groot-Brittannië inbreuk gepleegd op de vereisten van het Gemeenschapsrecht, inzonderheid door diskriminatie van Ierse vissers en door hen te hinderen bij de uitoefening van hun historische rechten ingevolge de toetredingsakte en de Conventie van Londen.

Wijzen we er nog op, dat het hier gaat om een beroep van 13 november 1979 ingesteld door de Commissie van de E.E.G. tegen het Verenigd Koninkrijk en Noord-Ierland, vooral in verband met het eenzijdig in voege brengen en toepassen van de verhoging van de netmaaswijdte tot 75 mm of 80 mm naar gelang enkel of dubbel geknoopt en tot de verhoging voor de kreeftjesvissers van de netmaaswijdte van 55 mm tot 70 mm - 75 mm waardoor regelmatig Bretoense vissers opgebracht worden naar Milford - Haven en er veroordeeld worden.

3 Franse vissers met hun vaartuig vergaan

Ook het Franse vissersplaatsje «Le Croisic» heeft zijn tol aan de winterstormen betaald. In de laatste week van december verging de 16-meter kreeftjesvisser «Fli-miou», met 3 man aan boord. Het werd een zeer tragisch vergaan, daar het vaartuig verscheidene uren met de bemanning aan boord op de rotsen zat, ter hoogte van «La Baule». Er stond een zeer sterke Noord-Oostwind. De pilootboot van St. Nazaire kwam het eerst op de plaats van de ramp na het ontvangen van een verzoek om redding vanwege de Fli-miou. Weldra boden zich ook twee treilers aan van de vissershaven «La Turballe». Men kon echter, vanwege de rotsen en onderwater liggende richels niet naderbij komen. Eén uur na het op de rotsen

lopen zette de bemanning ten slotte het reddingsvlot uit, maar de lijn die het vlot met het vaartuig verbond, knapte af en de bemanning bevond zich gevangen aan boord. Toen de bemanning hun laatste noodpijl afschoot besliste men de hulp van een helikopter in te roepen. Deze kwam om zes in de morgen ter plaatse, dus meer dan 4 uur na het eerste verzoek om bijstand en redding, te laat echter om de drie vissers te kunnen redden. Bij wat stiller weder vond men te half tien in de morgen, de lijken van de bemanningsleden tussen de resten van het intussen tot wrakstukken geslagen vaartuig. De vissers hadden hun zwemvesten aan, maar waarschijnlijk uit schrik tegen de rotsen geslagen te worden, hadden zij zich

in hun vaartuig verschanst. We menen dat hier nog een hartig woordje zal vallen over het zolang wachten tot het bijroepen van een helikopter, ook al waren de omstandigheden voor het redden van de bemanningsleden vrij moeilijk. Het is inderdaad onbegrijpelijk, wanneer vastgesteld wordt dat men onmogelijk het in nood verkerend vaartuig met de pilootboot of met een ander vaartuig kan bereiken, dat men meer dan 4 uur wacht om de bijstand van een helikopter in te roepen.

Ondertussen betaalde de visserij weer een zware tol aan de zee en aan de gemeenschap.

In België hebben onze mannen van Koksijde het beter gedaan.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Meer schepen dan verleden week maar erbarmelijke prijzen voor de meest gebrachte soorten als wijting, kabeljauw en gul. Kabeljauw zakte onder de 40 fr. het kg., de gullen werden verkocht tussen 23 en 34 fr. het kg. en wijting kreeg tussen 13,80 en 17 fr. het kg. Bijna alle kleine wijting geraakte niet verkocht en ging dus zoals voor een maand naar de vismeelfabriek. Weinig belangstelling van de groot-handel voor de aanvoer vandaar dat al weer een paar schepen de Oostendse haven verlieten en in Engeland gingen verkopen. Voor schelvis en vlaswijting was er nochtans wel grote belangstelling. De weinige schelvis die van IJsland gebracht werd kreeg zeer goede prijzen. Voor de aanvoer van de Monkey Bank zou zeker ook een flinke prijs betaald worden zijn. De tongen zijn minder duur geworden. In vergelijking met verle-

den week zijn vooral de grote soorten in prijs gedaald. De lapen vielen dinsdag zelfs terug tot 137 fr. het kg. Kleine tong bleef rond de 75 fr. noteren. Voor de middensortering werd nog rond de 200 fr. betaald. Grote tarbot en grote staart zijn boven de 250 fr. blijven noteren. Voor rog lag de prijs maandag hoger dan dinsdag. Rode knorhaan kreeg tot 75 fr. en koningsvis werd weer verkocht tegen 130 fr. het kg. en meer. IJslandvis kreeg maandag de beste prijzen, dinsdag werden ook deze soorten een stuk goedkoper verkocht. Zo viel blauwe leng terug van 42 naar 35 fr. en rode zeebaars van 52 naar 44 fr. het kg. Koolvis, erg schaars kreeg rond de 35 fr. en heilbot noteerde tussen 100 en 205 fr. het kg.

De garnaalvisserij is evenals verleden jaar, erg flauw. Toch wordt er nog wat aangevoerd, waar verleden jaar alle bedrijvigheid gestaakt werd. De gulvisserij hebben er de moed bij verloren, ze vangen trouwens bijna niets. De garnaal-prijs is ondertussen gaan schommelen tussen 65 en 100 fr. het kg.

● Dames vraag vandaag nog zo'n Love Poster van Con Amore, waarop 50 charmante heren staan afgebeeld, die met U willen kennismaken, Korresponderen, samen wonen, uitgaan kortom Uw eenzaamheid willen opheffen. Bij de Poster een tekstboekje en korte beschrijving van de contactzoekende. Doorbreek de sleur, met de Love Poster van Con Amore, verkrijgbaar bij de uitgeverij: **Con Amore, Damrak 57, Amsterdam, Nederland. Tel. 020-274062 van 9.30 - 17.00 uur.** De poster wordt verzonden in een rondkarton en bevat een leuke surprise. Kosten inclusief verzenden: 500 bfr. Vraag de uitgebreide folder van Con Amore.

(8370V)

UURTABEL DER OVERVAARTEN

voor de week van 20-1-1980 tot 26-1-1980

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:
— Dagelijks te 01u30, te 07u35, te 10u05 en te 14u40.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:
— Dagelijks te 17u00 en te 20u25.
— Op 20-1-1980 bijkomende afvaart te 23u00.
— Op 21, 22, 23, 24 en 25-1-1980 bijkomende afvaarten te 05u00 en te 23u00.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:
— Dagelijks te 05u15.
— Op 21, 22, 23, 24, 25 en 26-1-1980 bijkomende afvaarten te 03u30 en te 06u40.

Afvaarten uit Dover Western Docks:
— Dagelijks te 11u40, te 15u45 en te 19u10.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:
— Dagelijks te 00u30, te 09u00 en te 21u00.
— Op 21, 22, 23, 24 en 25-1-1980 bijkomende afvaarten te 03u00 en te 07u00.
— Op 26-1-1980 bijkomende afvaart te 03u00.

Afvaarten uit Folkestone:
— Dagelijks te 22u45.
— Op 20-1-1980 bijkomende afvaart te 20u55.
— Op 21, 22, 23, 24 en 25-1-1980 bijkomende afvaarten te 00u10 en te 20u55.
— Op 26-1-1980 bijkomende afvaart te 00u10.

OOSTENDSE

VRIJDAG 11-1-1980

WEST				
N.41	10	255	—	342.257
O.274	10	50	2.550	590.282
O.35	9	205	—	289.558
Z.209	9	200	—	299.138

MAANDAG 14-1-1980

IJSLAND				
O.318	18	820	—	1.727.987
WEST				
O.309	9	245	—	264.850
O.229	9	290	—	308.921
N.709	9	280	—	357.984
N.706	10	330	—	360.866
O.243	9	295	—	291.870
O.123	9	155	—	219.703
O.134	10	400	—	449.320
O.114	9	55	2.670	637.301
O.206	10	290	—	352.276
N.736	8	100	—	220.090
N.752	10	325	—	398.346
N.719	9	190	—	257.740

DINSDAG 15-1-1980

IJSLAND				
O.129	19	520	—	981.946
KANAAL				
O.518	19	100	4.180	863.764
WEST				
O.26	11	290	—	306.570
O.127	11	60	2.320	542.935

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 10-1-1980

Z.542	247.810
Z.19	1.169.050
Z.600	229.700
Z.437-558 (gul)	209.750
	1.856.310

VRIJDAG 11-1-1980

Z.184-447 (gul)	140.590
Z.538-554	163.550
Z.578-580	159.370
Z.201-560	139.150
Z.400-548	126.790
Z.570-601	86.984
Z.471-472	241.186
Z.403-501	206.346
	1.263.966

MAANDAG 14-1-1980

Z.575	8	100	80	129.795
K				
Z.429	—	400	30	180.990
W				
Z.27	10	3.000	320	965.390
Z.537	11	600	50	306.708
K				
Z.568	8	250	120	368.580
W				
Z.462	10	2.200	150	812.931
Z.525	11	700	120	474.793
Z.405	8	1.800	140	782.220
Z.574	10	1.400	150	599.303
Z.324	8	2.000	170	687.010
Z.559	6	—	200	218.543
N				
Z.196	9	1.200	350	1.003.197
KRP				
Z.307	—	—	45	430.350
(kreeft)				
Z.569	—	—	35	338.359
(kreeft)				
Z.437-558 (gul)				36.026
				7.334.195

DINSDAG 15-1-1980

Z.465	8	900	60	395.156
-------	---	-----	----	---------

N				
O.313	12	2.800	400	1.105.892
W				
Z.331	10	2.000	250	819.611
Z.37	10	800	110	435.575
N				
Z.418	12	1.400	250	652.800
KRP				
Z.402	10	—	100	300.431
Z.573	10	300	140	337.515
Z.400-548 (gul)				60.666
Z.471-472 (gul)				173.222
				4.289.868

WOENSDAG 16-1-1980

W				
Z.576	12	1.200	220	707.782
Z.492	7	800	200	363.790
N				
Z.484	10	1.000	350	580.896
W				
Z.180	8	1.200	90	444.450
N				
Z.186	12	2.000	460	1.180.080
Z.42	12	2.000	330	924.532
KRP				
Z.510	10	200	250	441.899
N				
Z.176	12	1.600	200	677.301
W				
Z.99	10	2.400	350	1.113.419
N				
Z.189	10	1.500	170	753.533
Z.538-554 (gul)				210.766
				7.398.448

VERWACHTINGEN

MAANDAG 21-1-1980

IJSLAND: O.216 (20 kab.-gul, 100 kools, 150 schelvis en totten, 250 bonen, 200 leng, 30 varia).
KANAAL: O.83, O.118.
NOOR: Z.583.
WEST: O.275, Z.509, N.3, O.279, O.206, N.45, Z.38.
MONKEY BANK: Z.62.

DINSDAG 22-1-1980

WEST: N.708, Z.72.
KANAAL: O.135.

WOENSDAG 23-1-1980

WEST: O.35.

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

	14-1-1980	15-1-1980
Schelvis grote	55,40	57,00
Schelvis midden	46,00	53,40
Schelvis klein	40,00-43,20	46,00
Kabeljauw	32,00	32,80
Gul	29,40-32,00	28,00-31,20
Wijting	23,20-25,40	14,00-23,80
Schaat	60,00-72,00	54,20-66,00
Zeebaars	48,00-52,00	46,00-46,60
Leng	36,80-42,80	32,60-35,80
Schartong	9,00-34,80	9,00-25,80
Heilbot	100-205	128-197
Koolvis	34,60-38,40	30,00-35,80
Hondstong	53,20	22,00-45,00
Zeewolf		
Staart	171	-234

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	14-1-1980	15-1-1980	16-1-1980
Lappen	163 -176	137 -150	132 -133
Grote	173 -176	150 -156	156 -158
3/4	199 -205	173 -184	163 -164
Blok	205 -211	184 -200	175 -181
Voor-kleine	205 -208	179 -191	180
Kleine	187 -193	174 -180	176
slips			

Zeebrugge

	14-1-1980	15-1-1980	16-1-1980
Grote	160 -187	160 -167	158 -160
Blok	162 -182	163 -169	163 -172
Fruit	179 -194	176 -180	172 -178
Schone kleine	187 -200	174 -179	173 -179
Kleine	188 -197	178 -182	181 -183
Tout petit	180 -188	170 -173	173 -179
Slips	167 -178	164 -168	171 -175

Nieuwpoort

	14-1-1980	15-1-1980	16-1-1980
Tong I	164		
Tong II	180		
Tong III	187		
Tong IV	195		
Tong V	190		
Kleine	185		

PLADIJS

Oostende

	14-1-1980	15-1-1980	16-1-1980
Grote	30,00-36,00	41,00-43,00	
Grote lek	28,00-33,00	33,00-34,00	
Kleine lek			
Derde slag	27,00-33,00	26,00-30,00	
Platjes	19,00-23,00	18,00-23,00	

Zeebrugge

	14-1-1980	15-1-1980	16-1-1980
I			
II	19,00	19,00	19,00
III	19,00-22,00	19,00-21,00	19,00
IV	19,00-26,00	19,00-22,00	19,00-21,00
V	19,00-21,00	16,00-19,00	19,00-21,00

Nieuwpoort

	14-1-1980	15-1-1980	16-1-1980
Moelen			
Grote pladijs	20,00-30,00		20,00-30,00
Platjes	28,00-34,00		25,00-30,00
Drielingen	22,00-30,00		20,00-25,00

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

11-1	4		1.588.681			
14-1	13		5.882.384			
15-1	4		2.704.355			
16-1	3		1.363.878			
			11.539.298			

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

11-1	5	11.811	143.956			
14-1	6	29.981	1.447.035			
16-1	4	20.211	307.514			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

10-1	2	334	20.729	59,00	66,00	
11-1	1	88	5.961	67,00	68,00	
15-1	1	121	8.832	72,00	77,00	

NIEUWPOORT

VRIJDAG 11 JANUARI 1980

N.349	19.920	N.211	31.090
Z.512	278.790	N.172	30.285
N.788	30.285	N.88	26.790
N.700	26.790		

Vijf vangsten op de vrijdagmarkt. Een bokkevisser, twee kustvaartuigen en twee koppels spanvissers losten hun vangst, samen werden er ongeveer 11.800 kg. vis aangevoerd voor een globaal bedrag van 443.956 fr.

Tong nr. 1 werd geboekt aan 172 fr./kg. en tong nr. 2 aan 196 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong werd genoteerd aan 198 fr./kg. en tong nr. 4 of fruitong aan 210 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 201 fr./kg. en de kleine tong 182 fr./kg. Grote tarbot werd opgekocht aan 280 fr./kg. en de middenslagtarbot aan 220 fr./kg. Griet kreeg 180 fr./kg. en staartvis 217 fr./kg. Pladijs kende een goed afzetgebied. Zo noteerde men 1.500 fr. de ben voor grote pladijs en 1.800 fr. de ben voor drieling, wijl voor de visjes nog ong. 1.400 fr. de ben werd betaald. Kabeljauw werd geveild tegen ± 3.000 fr. de ben en gul tegen 1.600 à 2.500 fr. de ben. Rog werd aan de man gebracht tegen 3.500 fr. de ben. Grote wijting kreeg 1.500 fr. de ben en kleine wijting 1.300 fr. de ben.

Het marktverloop kende een heel vlot verloop met een neiging tot prijsdaling.

MAANDAG 14 JANUARI 1980

N.470	23.260	N.590	23.260
N.15	1.180.472	N.738	147.128
N.88	12.405	N.700	12.405
N.349	6.530	N.172	20.785
N.788	20.785		

Een bokkevisser met ongeveer 200 benmen en vis en 4.000 kg. tong voor de globale waarde van 1.180.472 fr. plus drie koppels spanvissers en één vaartuig van de West plus tevens een kustvisser losten hun vangst op de maandagmarkt. Alles te samen werd er ongeveer 600 benmen vis aangevoerd voor een bruto-waarde van 1.447.035 fr.

Grote tong kreeg volgende prijzen: 164 fr./kg. voor tong nr. 1 en 180 fr./kg. voor tong nr. 2. Tong 3 of bloktong werd opgekocht tegen 187 fr./kg. en tong 4 of fruitong 210 fr./kg. Tenzij nr. 5 werd ge-

boekt tegen 190 fr./kg en de kleine tong tegen 185 fr./kg.

De prijs voor variatie betaald kende een gevoelige prijsdaling, dit onder de invloed van het strenge vriesweer en ook deels te wijten aan het feit dat de eindejaarsfeesten een veertiental dagen tot het verleden behoren. Zo kende de griet nog slechts een boekwaarde van ± 110 fr./kg. en staartvis ong. 195 fr./kg.

Kabeljauw werd geveild tegen 3.300 fr. à 3.500 fr. de ben en gul varieerde van 1.500 fr. tot 2.500 fr. de ben.

Grote wijting werd geveild tegen 850 fr. à 1.250 fr. de ben en de kleine tegen 750 fr. à 1.000 fr. de ben.

Opnieuw was er een geringe aanvoer van rog die tegen dure prijzen aan de man werd gebracht, zo noteerde men van 3.300 tot 3.500 fr. voor één ben rog.

Een vlot marktverloop met dalende prijsneiging.

WOENSDAG 16 JANUARI 1980

N.346	174.128	N.172	21.953
N.788	21.953	N.470	31.743
N.590	31.742	N.88	13.047
N.700	13.048		

De woensdagmarkt werd door geringe aanvoer gekenmerkt. Tevens was er weinig belangstelling der handelaars, ook de groothandel kende geen afzetgebied. Alle prijzen kenden opnieuw een daling.

Tong en variatie werd opnieuw tegen prijzen opgekocht die een forse daling kenden dan vorige week. Grote tarbot werd genoteerd tegen 280 fr./kg. à 320 fr./kg. en griet à 100 fr./kg. Kabeljauw werd geboekt tegen 2.700 fr. de ben en gul aan 1.600 tot 2.400 fr. de ben. Wijting kende een prijsinzinking. Zo werd alle kleine wijting praktisch tot vismeel verwezen en de grote wijting werd slechts aan ± 750 fr. de ben opgekocht.

Pladijs kreeg volgende prijzen, 1.300 fr. à 1.500 fr. de ben voor de grote en 1.500 fr. de ben voor de middenslag of drieling en ongeveer 1.200 fr. de ben voor de visjes. Rog werd tegen 3.500 fr. de ben aan de man gebracht, hetgeen een lonende prijs genoemd kan worden.

Alles samen 20.200 kg. voor een bruto-opbrengst van 307.514 fr.

AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS VAN JANUARI TOT EN MET DECEMBER - PERIODE 1977 - 1979 (1)

SOORTEN	1977			1978			1979 (2)		
	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvis v. vis.	720.338	18.531.808	25,72	615.978	16.099.945	26,14	494.881	15.108.290	30,53
andere schelvis	1.809.015	42.841.679	23,68	947.834	23.134.295	24,41	426.276	11.281.463	26,47
Kabelj. v. vis.	1.186.684	35.534.792	29,94	976.146	28.074.681	28,76	705.668	22.481.456	31,86
andere kabelj.	8.648.281	231.847.495	26,80	14.213.249	373.935.722	26,30	9.564.192	310.410.047	32,46
Koolvis	1.244.931	33.245.461	26,70	932.361	23.590.816	25,30	643.571	16.949.669	26,34
Wijting	2.942.243	58.864.607	20,00	2.894.038	53.495.384	18,48	3.503.819	61.675.871	17,60
Schol	4.568.988	99.004.196	21,66	3.972.864	100.110.768	25,19	4.467.282	116.974.234	26,18
Roggen	1.339.247	46.341.654	34,60	1.398.060	53.397.648	38,19	1.440.309	55.352.714	38,43
Noorse schelvis	1.322.789	42.257.354	31,94	1.468.830	49.315.887	33,57	1.241.670	43.281.316	34,86
Andere	5.823.427	208.244.844	35,75	6.711.907	315.614.213	47,02	5.314.654	224.629.839	42,27
TOTAAL :	29.605.943	816.713.890	27,58	34.131.267	1.036.769.359	30,37	27.802.322	878.144.899	31,59
b) Tong	2.964.697	457.896.317	154,45	2.638.620	429.063.727	162,60	3.437.182	587.130.440	170,82
TOTAAL DEMERS. VIS :	32.570.640	1.274.610.207	39,13	36.769.887	1.465.833.086	39,86	31.239.504	1.465.275.339	46,90
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	54.379	717.548	13,19	1.407	43.150	30,67	2.489	79.080	31,77
Sprot	—	—	—	—	—	—	998	17.400	17,43
Overige	63.388	595.197	9,38	24.628	226.643	9,90	27.745	310.691	11,20
TOTAAL PELAGISCHE VIS :	117.767	1.312.745	11,14	26.035	269.793	10,36	31.232	407.181	13,04
3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN									
Garnaal	900.419	8.501.712	90,51	613.848	56.121.788	91,42	908.800	63.026.578	69,35
Noorse kreeft	456.200	46.042.643	100,92	568.251	59.234.830	104,24	299.806	39.731.064	132,52
Overige	1.369.188	30.258.927	22,09	1.332.939	32.170.383	24,13	1.081.747	28.636.000	26,47
TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN :	2.725.807	157.803.282	57,89	2.515.038	147.527.001	58,65	2.290.353	131.393.642	57,37
ALGEMEEN TOTAAL :	35.414.214	1.433.726.234	40,48	39.310.960	1.613.629.880	41,04	33.561.089	1.597.076.162	47,59

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens

(2) voorlopige cijfers.

AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS IN DE MAAND DECEMBER PERIODE 1977 - 1979 (1)

SOORTEN	1977			1978			1979 (2)		
	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvis v. vis.	12.638	442.655	35,02	8.400	262.933	31,30	7.221	278.010	38,50
andere schelvis	44.749	1.209.430	27,02	30.518	948.474	31,08	21.524	678.434	31,52
Kabelj. v. vis.	29.476	1.048.260	35,56	45.442	1.187.658	26,14	24.302	941.100	38,73
andere kabelj.	1.470.500	33.295.001	22,64	1.040.986	31.248.564	30,02	640.703	27.812.217	43,41
Koolvis	53.945	1.838.370	34,07	58.815	1.568.730	26,67	72.092	2.306.690	32,00
Wijting	337.643	5.263.253	15,58	355.457	6.211.319	17,47	352.875	6.384.495	18,09
Schol	503.035	9.915.628	19,71	348.017	8.895.633	25,56	340.184	9.313.348	27,38
Roggen	129.909	4.023.112	30,96	105.891	4.053.415	38,28	96.672	4.450.301	46,97
Noorse schelvis	87.929	3.490.220	39,69	102.991	3.965.950	38,51	141.264	5.589.580	39,57
Andere	702.790	21.249.795	30,23	576.335	22.431.438	38,92	577.664	28.569.275	49,46
TOTAAL :	3.372.614	81.775.724	24,24	2.672.942	80.774.164	30,22	2.274.501	86.413.450	37,99
b) tong	342.971	47.828.099	138,28	240.985	39.383.913	163,43	249.044	58.125.970	233,40
TOTAAL DEMERS. VIS :	3.715.585	129.203.823	34,77	2.913.927	120.158.077	41,24	2.253.545	144.539.420	57,28
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	410	10.562	25,76	—	—	—	—	—	—
Sprot	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Overige	76	1.570	20,65	497	497	13,66	661	8.425	12,75
TOTAAL PELAGISCHE VIS :	486	12.132	24,96	497	497	13,66	661	8.425	12,75
3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN									
Garnaal	17.192	2.497.838	145,29	22.716	2.556.920	112,56	43.994	2.941.212	66,85
Noorse kreeft	25.829	3.329.640	128,91	20.499	2.917.180	142,31	25.492	3.105.110	121,81
Overige	114.172	3.009.650	26,36	98.404	2.429.650	24,69	32.972	2.727.784	32,88
TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN :	157.193	8.837.128	56,21	141.619	7.903.750	55,81	152.458	8.774.106	57,55
ALGEMEEN TOTAAL :	3.873	138.053.083	35,64	3.056.043	128.068.617	41,91	2.676.664	153.321.951	57,28

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens

(2) voorlopige cijfers.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort			
	14-1-1980	14-1-1980	15-1-1980	15-1-1980	15-1-1980	15-1-1980	16-1-1980	16-1-1980	16-1-1980	16-1-1980	16-1-1980	14-1-1980	16-1-1980			
Farbot : groot (123)	248	-257	264	-293	270	—	254	-268	236	—	255	-280	360	—	280	-320
middel (123)	185	-207	167	-196	159	-169	136	-182	194	—	158	-168	160	-280	140	-210
klein (123)	137	-155	128	-135	138	-147	108	-114	147	—	86	-113	70	—	60	—
Griet : groot (123)	136	—	104	-146	110	-129	103	-120	—	—	74	-85	110	—	100	—
middel (123)	110	—	94	-108	103	-110	98	-102	—	—	62	-70	—	—	—	—
klein (123)	—	—	80	-100	96	—	80	-99	—	—	54	-62	—	—	—	—
Schelvis : groot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heek : groot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (1)	52	-80	68	-75	16	-55	54	-58	—	—	60	-68	—	—	—	—
Keilrog (123)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70	—	70	—	—
Rog (23)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70	—	65	—	—
Tilten (23)	—	—	54	-60	—	—	48	-52	—	—	52	-57	—	—	—	—
Scherpstaart (23)	—	—	74	-80	—	—	59	-64	—	—	64	-67	65	—	60	—
Halve mans (23)	—	—	40	-44	—	—	40	-42	—	—	24	-30	65	—	60	—
Teelt (2)	—	—	43	-47	—	—	43	-46	—	—	26	-34	65	—	60	—
Katrog (2)	—	—	16	-19	—	—	19	-24	—	—	10	-15	—	—	—	—
Kabeljauw	29	-38	40	-48	32	-35	40	-45	—	—	40	-44	66	-70	50	-55
Gul (groot)	15	-35	38	-42	24	-32	34	-38	—	—	34	-38	30	-50	25	-40
Gul (middel)	—	—	30	-34	—	—	30	-34	—	—	30	-32	—	—	—	—
Gul (klein)	—	—	32	-34	—	—	27	-32	—	—	26	-28	—	—	—	—
Hozemondhamme	196	-234	—	—	131	-253	—	—	89	-222	—	—	—	—	—	—
Wijting : groot	14	-25	16	-19	14	-17	14	-17	—	—	14	-18	17	-25	14	-20
klein	—	—	14	-17	—	—	14	-16	—	—	14	—	15	-20	10	-15
Schar	15	-27	12	-18	10	-16	12	-16	—	—	12	-14	25	-35	20	-30
Stenschol	43	-106	104	-110	34	-105	84	-89	—	—	45	-64	—	—	—	—
Zeehaai	39	-47	40	-48	42	—	40	-46	—	—	40	-45	16	—	15	—
Hondshaai	—	—	—	—	9	-26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekeeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenholk	7	-11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeewolf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	132	-136	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeduivel	—	—	69	-178	—	—	84	-184	—	—	94	-187	180	-225	—	—
Schotse schol	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehond	—	—	30	-34	—	—	35	-38	—	—	9	-16	30	-40	25	-30
Bot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	10	—
Rode Poon (robaard)	52	-80	34	-42	—	—	40	-45	—	—	40	-46	40	-60	40	-50
Grauwe Poon (knorh.)	—	—	28	-34	—	—	30	-36	—	—	28	-30	18	—	15	—
Rode Knorhaan	62	-73	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Posten	—	—	10	-14	—	—	10	-18	—	—	10	-14	—	—	—	—
Langoesten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD"



LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN

Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

V73

NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 8 januari werd aangevoerd : 623 kisten kabeljauw ; 1 kist schelvis ; 169 kisten wijting ; 2 kisten schol ; 39 kisten schar ; 37 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg. : kabeljauw één 126-90 ; kabeljauw twee 130-88 ; kabeljauw drie 112-90 ; kabeljauw vier 110-88 ; kabeljauw vijf 100-80 ; schelvis vier 132-128 ; wijting drie 92-52 ; schar 108-88 ; kuit 79-62 en bot 34-28.

De besommingen waren : UK 208 + UK 228 f 5600 ; UK 135 + UK 145 f 1800 ; VD 20 + YE 25 f 1700 ; WR 12 + WR 74 f 2700 ; IJM 1 f 7800 ; IJM 25 f 860 ; verder twee Deense vaartuigen, de RI 160 f 22.700 en de E 397 f 25.100.

Aan de donderdagmarkt van 10 januari werd aangevoerd : 1.035 kg. tong ; 19 kisten tarbot en griet ; 356 kisten kabeljauw ; 6 kisten schelvis ; 443 kisten wijting ; 104 kisten schol ; 86 kisten schar en 55 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg. : tarbot 26,98-26,39 ; grote tong 15,51-15,29 ; grootmiddel tong 15,07-14,78 ; kleinmiddel tong 16,69-16,25 ; tong één 15,92-16,61 ; tong twee 15,68-15,16.

Per 40 kg. : tarbot 672-380 ; griet 444-312 ; kabeljauw één 132-90 ; kabeljauw twee 124-92 ; kabeljauw drie 118-92 ; kabeljauw vier 114-79 ; kabeljauw vijf 98-67 ; schelvis drie 130-88 ; schelvis vier 132-104 ; schol één 130-88 ; schol twee 114-100 ; schol drie 94-88 ; schol vier 104-86 ; wijting drie 64-37 ; schar 110-80 ; bot 34-27 ; tongschar 250-240 ; steenbolk 40-31.

De besommingen waren : KW 106 8.690, UK 135 en UK 145 2440, UK 234 1750, UK 208 en UK 228 5360, VD 19 en VD 73 6800, WR 12 en WR 74 980 ; verder waren er 2 Goedereders en drie Texelaars met een totale besomming van f 65.000.

Aan de vrijdagmarkt van 11 ja-

nuari werd aangevoerd : 6.355 kg. tong, 133 kisten tarbot en griet ; 1.323 kisten kabeljauw ; 20 kisten schelvis ; 860 kisten wijting ; 684 kisten schol ; 166 kisten schar ; 175 kisten varia.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : grote tong 14,50-13,94, grootmiddel tong 14,68-14,08 ; kleinmiddel tong 15,31-14,66 ; tong één 15,50-14,63 ; tong twee 13,95-12,50, tarbot 20,98-18,45.

Per 40 kg. : kabeljauw één 108-86 ; kabeljauw twee 124-90 ; kabeljauw drie 120-86, kabeljauw vier 108-82 ; kabeljauw vijf 84-56 ; tarbot 566-262 ; griet 364-232 ; schelvis twee 190 ; schelvis drie en vier 118-96, schol één 96-76 ; schol twee 114-84 ; schol drie 104-92 ; schol vier 102-88 ; wijting drie 60-34 ; schar 86-41 ; bot 36-25 ; kuit 70-68 ; hammen met kop 264-184 ; steenbolk 35-24 ; krab 44-28 ; krabbepoten 100, schartong 80, haai 100, tongschar 260-165.

De besommingen waren : KW 185 f 8.700, KW 77 f 4.400, KW 170 f 4.400, KW 34 f 97.900, UK 208 + UK 228 f 16.200, UK 135 + UK 145 f 2.400, UK 234 f 900, UK 235 f 3.900, HD 16 + HD 67 f 14.200, VD 19 + VD 73 f 11.800, WR 12 + WR 74 f 2.000, IJM 1 f 800, IJM 18 f 2.700, IJM 19 f 11.400, verder nog zeven Texelaars met f 130.000 aan besomming.

DEN HELDER

In de week van 2 tot en met 4 januari werden door 63 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd.

6.144 kg. tong f 125.554,74 f 24.32-16,06 ; 2.170 kg. tarbot f 33.941,87 f 34,05-11,00 ; 20.180 kg. schol f 61.908,55 f 3,69-2,46 ; 116.350 kg. kabeljauw f 329.237,09 f 6,53-2,03 ; 410 kg. griet f 5.488,01 f 13,89-12,96 ; 5.830 kg. schar f 12.357,15 f 3,06-1,48 ; 22.370 kg. wijting f 32.090,35 f 3,01-0,72 ; 18.796 kg. diversen f 57.537,02. Totaal 192.250 kg. f 658.114,78.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

TOCH HOOP OP VAN DER STEE-HARING IN 1980 ?

IERSE VISSERS EISEN HARING- KONTINGENT

Zoals algemeen bekend, is de Nederlandse minister van Landbouw en Voeding die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, de heer Van der Stee, een groot voorvechter te Brussel voor minstens een beperkt contingent voor 1980, in het bijzonder dan voor de Nederlandse kottersvisserij die traditioneel de haring in de Noordzee viste. De verwachtingen hierop lagen echter zeer laag, zodat de resultaten van een hoopgevend onderzoek op het herstel van de haringtongs in de Noordzee hem wel een steuntje zouden kunnen geven. Het onderzoek naar de haringstand in de Noordzee werd verleden zomer verricht door experts en biologen uit vijf verschillende landen die langs de Noordzee liggen. Hieronder Nederland die hiervoor een Katwijkse hekreier ter beschikking stelde.

Deze onderzoeken hebben aangetoond dat de haringstand zich buiten verwachting goed hersteld heeft. Vreemd hierbij is echter, dat de haringstand zich in het Noorden van de Noordzee beter hersteld heeft dan in het midden en het zuiden, zoals het Doggersbankgebied en zuidelijk hiervan. Men weet hiervoor geen verklaring te vinden, vooral omdat speciaal in deze gebieden het vangstverbod eerder inging en totaal was. Ook haringlarven werden in veel grotere mate ontdekt in de zomer 1979 dan dit voor 1978 het geval was. Het onderzoek door de biologen zet zich in de winterperiode voort en men schat dat dit onderzoek afgerond zal zijn tegen april van dit jaar. Het is duidelijk, zo de optimistische strekking zich doorzet dat, aan de hand van de resultaten van dit onderzoek, De Nederlandse minister Van der Stee hieraan een steuntje zal hebben om een beperkt contingent haring te Brussel af te dwingen, ook al zijn de Britten hier bijzonder stug in hun optreden. Ook wij zouden eerder gewonnen zijn voor een beperkte haringvisserij, niet alleen omdat dit zou ten goede komen aan de rederijen, die traditioneel de haringvisserij uitoefenden, zoals dit zou ten goede komen aan de haringverwerkende bedrijven, maar ook wel omdat de haring een bijzonder vraatzuchtig beest is en zich onderscheidt in het wegvreten van het planktonvoedsel van andere vissoorten en heel wat eieren en larven van andere vissen opvreet. Men neme zich dus in acht om de Noordzee niet te gaan beschouwen in de optiek van de haring alleen en als een bijna monopolistisch haringwinningsgebied. Ook de haringbiologen lijden aan beroepsmissvorming.

De Ierse producentenfederatie heeft de nieuwe Ierse minister voor de visserij, de heer Paddy Power, gewaarschuwd, dat er kans bestaat tot spektakulaire optredens vanwege de Ierse lokale haringvissers zo geen voldoende contingent haring ter hunner vangstbeschikking gesteld wordt. Zij dreigen met havenblokkades zo de haringvisserij in de Keltische Zee in het gedrang komt. In dit verband werden reeds twee voorstellen gedaan aan de vorige minister Brian Lenihan, waaronder het schadeloos stellen van de reders en vissers die in de haringvisserij geïnvesteerd hebben. Verder wijzen de Ieren er op, dat de haringvisserij anderzijds doen winnen op de gewone visserij die dan niet uitgeoefend wordt. Terzelfdertijd wijzen zij vooral op de Nederlandse kotters die, hetzij als bijvangst, hetzij in enkele haastige trekken, waarna zij verdwijnen, duizenden ton haring in dit gebied ongestraft wegvissen. De Ierse haringvissers hebben ook bedreigd met een uitvaren in massa in overtreding met een eventueel vangstverbod.

Voor ons is het duidelijk dat er overall, zelfs in bepaalde Britse visserijkringen, meer en meer bezwaren geopperd worden tegen een absoluut haringverbod. Men is zo langzamerhand gewonnen voor een beperkte haringvisserij, ook al moet het herstel van de haringstand hier door over een paar jaar meer verspreid worden. Wij zelf menen, dat dit een redelijk standpunt is.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ANDERE WERKNEMERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE
BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN :

EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD!

	KNIELAARS		395
	LAARS gevoerd met wol		385
	DIJLAARS		700
	HEUPLAARS		915
	OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	670
		maat 58	737
	BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	370
		maat 58	405
	VEST blauw goed	maat 48 tot 56	390
		maat 58	429
	BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	490
		maat 56	540
	JUMPERS blauw goed		
	small en medium		395
	large		395
	extra-large		395
	ZUIDWESTER (lange kap)		190
	OLIEHEMD zonder kap		565
	met kap		675
	OLIESCHORT		310
	GUTTERS		70
	AIRCOAT BROEKEN		465
	broeken met bretel		
	maat 42 54		903
	56 58		994
	60		1.030
	JUMPERS aircoat		455

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

DEZE PUNTEN KUNNEN OMGEZET WORDEN BIJ S.C.A.P.,
H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE **BIJ HAND IN HAND ZEEBRUGGE**



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



■ Gedekte risico's:

eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig

■ Meer dan 20 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.