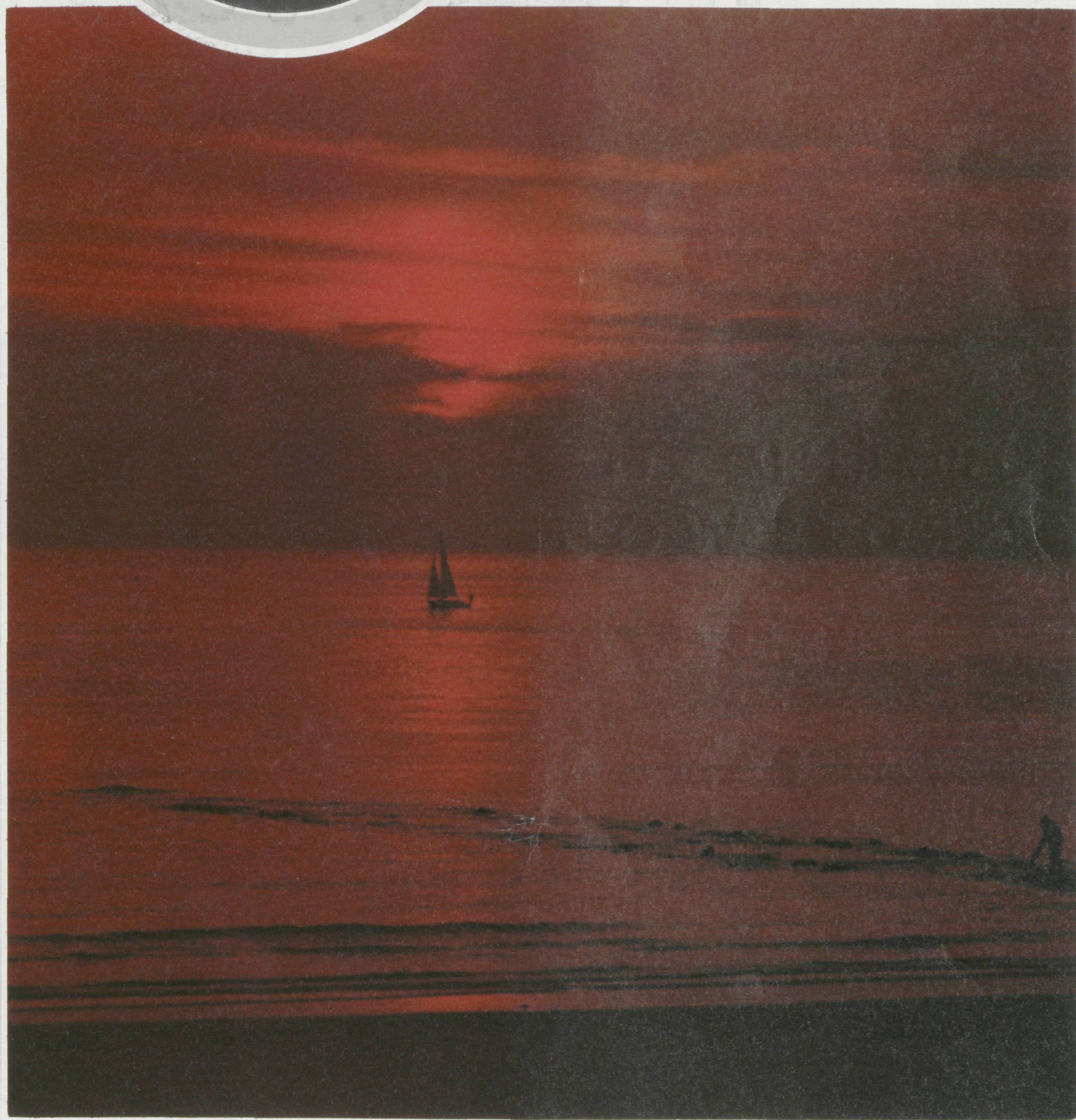


GEMEENTE KOKSIJDE  
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM  
OOSTDUINKERKE

# het visserij blad



VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ  
EN VAN DE GROEPERING DER VISNIJVERHEDEN





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

Agente voor de Belgische Visserij :

**B.V. BREVO**

**S.V. SCAP**

Amsterdam. N.

Telefoon 36.87.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

Werkhuizen :

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 32.39.79

Burelen :

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 32.29.51 - 32.09.31

(8319V)

**OSTEND STORES  
& ROPEWORKS**



**HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE**

Burelen en Administratie :

Tel. (059) 32.11.81 (5 lijnen)

Tel. (059) 70 15 42

Fabrick : Oudenburgsteenweg 31

(059) 70.14.41

(059) 70.70.33

Telex : 810.28

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

**HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN**

**MECHANISCHE FABRICAGE VAN AFSCHEM- EN VEILIGHEIDSNETTEN**

**NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN**

**SPECIALITEITEN**

**VOOR DE ZEEVISSERIJ :**

Manila, sisal, nylon, polyethylene  
en polypropylene trawltwine

Touwwerk

Alle soorten netten

Staaldraad

Alle visserijgereedschap

**VOOR DE LANDBOUW :**

Sisal bindgaren

Pick-up garens

**SPORT :**

Allerlei netten

**VOOR DE NIJVERHEID :**

Inpakgarens in sisal  
en polypropylene

TAPIJTEN

(7898V)

# het visserijblad

Vrijdag 1 februari - Nr. 4

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

## Oostendse vismijndierenartsen eisen betaald te worden

Wie werkt er nog zonder betaald te worden, zegt men. Dit is nochtans zowat het geval voor de dierenartsen - viskeurders in de vismijn te Oostende. Inderdaad zouden de prestaties van deze keurders vergoed worden uit de heffingen op de viskeuring zelf die 0,15 fr per kg op de in de afslag gezette vis bedragen.

De viskeuring werd ingevoerd met het K.B. van 30.4.1976. Dit K.B. werd met reden niet goed ontvangen door de reders, kopers en pakhuishuurders omdat de strikte toepassing van de bepalingen van dit K.B. een normale uitbating en een normale handel zeker niet meer mogelijk zouden kunnen maken.

Verder zou een strikte toepassing van dit K.B. de gemeenten, die over een afslag beschikken en de handel zelf, op praktisch niet haalbare kosten drijven. Het is daarom ook dat bij het verschijnen van dit K.B. van alle zijden, en zeker wel in de eerste plaats door ons, op een soepele toepassing van dit K.B. aangedrongen werd. Wat dit laatste betreft, mag de handel en mogen de gemeenten, de dierenartsen - viskeurders zeker geen stenen toewerpen al zijn ze er niet nodig. We mogen zelfs schrijven dat de dierenartsen meer dan begrip opbrengen voor de situatie waarvoor men zich geplaatst ziet.

Zij treden eerder op als begrijpende medewerkers al zijn ze er met twintig geplaatst met het oog op de werkverschaffing. De keuring van vis werd vroeger, althans te Oostende, door beëdigde viskeurders gedaan, komende uit de vissery en die beter dan wie ook de versheid van vis kunnen beoordelen.

De verstandhouding tussen de dierenartsen langs de ene zijde en de reders en de handelaars langs de andere zijde is gelukkig zeer goed, waarbij we een paar kleine onbenullige verschillen zeker zouden kunnen wegzuiven, maar waardoor toch de reders of handelaars nutteloos moeten betalen.

### WIE MOET DE VISKEURRECHTEN BETALEN ?

Als er hier een betwisting bestaat wie de viskeurrechten moet betalen, dan vindt dit zijn oorzaak in het feit van de verschillende interpretaties die gegeven worden over de toepassing van het K.B. dat tenslotte genomen werd in uitvoering van de wet van 15 april 1965.

We moeten dus vooral nagaan wat de wet hierover zegt omdat de kaderwet van 1965 voorrang heeft op een K.B. Volgens de Kaderwet vallen de viskeurrechten ten laste van de aanvoerder of de eigenaar op het ogenblik van de keuring. Vermits de vis in de afslagen gekeurd wordt voor de verkoop, is het duidelijk dat op het ogenblik van de keuring de vis zeker niet ten laste kan gelegd worden van een eventuele koper die dan nog geen eigenaar is of de vis niet heeft aangevoerd.

Anderzijds kan een K.B. nooit de essentie zelf van een wet wijzigen, maar moet de uitvoering van een wet vergemakkelijken of mogelijk maken. Het K.B. mag dus niet tegen de wet ingaan. Dit is wat men getracht heeft, nadat men zelf gewaar werd dat men, op basis van de kaderwet van 1965 de kopers de viskeurrechten niet kon doen betalen. Met een aangepast K.B. van 29 maart, verschenen in het Staatsblad van 1.4.77 werd een vroeger K.B. gewijzigd in die zin dat de keuringsrechten nu aan de eventuele koper opgelegd worden. Dit nieuw K.B. luidt als volgt :

Art. 1 : Het art. 1 van het K.B. van 3 december 1976 tot vaststelling van de keurrechten bij de aanvoer van de in zee gevangen vis, wordt vervangen door volgende tekst :

«Art. 1 : Om de kosten te dekken van de in zee gevangen vis wordt door het gemeentebestuur op wiens grondgebied de vis aangevoerd wordt, of door de afgevaardigde ervan, een keurrecht geïnd bij de eventuele koper».

Art. 2 : Onze Minister van Volksgezondheid en van het Gezin is belast met de uitvoering van dit besluit».

X X X

Het is duidelijk dat dit K.B. niet wettelijk is. Inderdaad, een K.B. kan maar genomen worden in uitvoering van een kaderwet en moet zich dan beperken die maatregelen te nemen of te laten nemen die de uitvoering van de wet mogelijk maken en/of vergemakkelijken. Dergelijk K.B. dat in rang lager is dan een wet, kan nooit de wet zelf veranderen of zelfs maar in die mate interpreteren dat de wet veranderd wordt of geweld aangedaan wordt. Een wet heeft altijd voorrang op een K.B.

Welnu, de wet van 15 april 1965 is duidelijk. De keuringsrechten worden geheven op de eigenaar van de aangevoerde vis. Dit is de

(Zie vervolg blz. 2)

## NIEUW TYPE VAN REDDINGSBOOT IN ENGELAND

### EEN VINGERWIJZING VOOR BELGIE ?

In Groot-Brittannië is een nieuw type reddingsboot ontwikkeld dat het midden houdt tussen de kleine kustreddingsboot en de grotere reddingseenheid die ook verder op zee kan ingezet worden.

Een eerste schip van dit type, de Medina 35, zal binnenkort in dienst worden gesteld. Het wordt door de firma W.A. Souter & Son van Cowes, in het zuiden van Engeland gebouwd.

Voor kort werd het schip, de «Mountbatten of Burma», aan het publiek voorgesteld.

Het nieuwe scheepstype werd op punt gezet door de R.N.L.I. Dit semi-opblaasbare schip heeft een totale lengte van 12,6 m. en een breedte van 5,2 m.

Het ontwikkelde prototype kan een snelheid van 26 knopen halen en heeft een actieradius van meer dan 150 zeemijlen. Het schip kost ongeveer 100.000 pond.

### EN IN BELGIE ?

Het is onze lezers bekend dat op het ogenblik dat we dit schrijven de nieuwe reddingsboot door ons Zeewezen besteld op een Oostendse werf, reeds had moeten gereed zijn. Deze zal naar we vernemen na de proeven welke aktueel er mee gedaan worden, te Oostende in werking gesteld worden.

De gedachte was geopperd eenzelfde boot voor Nieuwpoort en Zeebrugge te bouwen, want vooral Nieuwpoort moet voortsukkelen met een oud bestje, dat werkelijk in een museum thuis hoort.

Het is misschien een geluk met een ongeluk dat hiervoor nog geen bestelling gedaan werd en wie zegt ons dat Directeur Generaal Van Craeynest met zijn ingenieur De-

haender, het ontwikkelde Engels prototype niet kan bestuderen, welke ons dunkens voor Nieuwpoort het ideale reddingbootje zou kunnen daarstellen en tevens het minst kostelijke.

Wat Zeebrugge betreft, doet zich de toestand anders voor, daar hier de evolutie van dien aard is, dat ook hier minstens een gelijke of een krachtiger type in de toekomst zal thuis horen.

De haven van Zeebrugge is op gebied van grote scheepvaart in volle evolutie, wat voor de loods- en reddingdienst van die haven een vingerwijzing moet zijn om de klok niet achteruit te zetten en meteen voor die haven een boot te bouwen, die bij alle eventualiteiten met succes kon ingezet worden. De wijze waarop mensenlevens gered worden evolueert immers ook zo snel dat we in de toekomst in dergelijk geval veel sneller en succesvoller zullen kunnen ingrijpen met helikopters.

Bij de redding van de bemanning van de O.82, werd dit ten andere bewezen. De snelle en meest effectieve wijze waarop dit in een hevige storm is geschied, heeft bewezen dat met een reddingboot men het niet beter en vooral niet sneller had gedaan en dat de risico's veel groter zouden geweest zijn.

Aan de vervolmaking van deze wijze van mensenlevens te redden, ware het beter en nuttiger alle aandacht te besteden, daar de helikopterdiensten van Koksijde dit op voortreffelijke wijze bewezen hebben en de bouw van nieuwe reddingsboten eerder kon gericht op het redden van schepen, daar waar het noodzakelijk wordt geacht tengevolge van defecten en stuurloosheid.

Wij zijn overtuigd dat onze bevoegde diensten ook die visie zullen overwegen en desgevallend op meer nuttige wijze er gebruik van zullen maken.

# Vismijndierenartsen

(Vervolg van blz. 1)

essentie zélf van de wet en als men nu met een nieuw K.B. de rechten op een eventuele koper legt, dan wordt de wet van 1965 door dit K.B. tegengesproken. We vragen ons zelfs af hoe men op het kabinet van de Minister van Volksgezondheid en het Gezin, tot zo iets in staat is geweest ! Dit is niet haalbaar wanneer de eventuele koper zich hiertegen verzet. Men zou bijna geneigd zijn te denken dat dit niet langs de juridische dienst van het Ministerie gepasseerd is.

Verder is de formulering van het art. 1 van het nieuwe K.B. werkelijk stuntelig. We noteren : «om de kosten te dekken van de in zee gevangen vis... wordt een keurrecht geïnd bij de eventuele koper !» Welnu, de kosten van de in zee gevangen vis worden niet gedekt door een keurrecht te heffen, maar door de verkoop van de vis in de afslag of elders. Deze formulering is dus totaal foutief en nergens bij één wet thuis te brengen en zeker niet onder de wet van 1965.

En wat bedoelt men met «eventuele koper» ? Alle kopers die in de afslag staan, zijn «eventuele» kopers zonder daarom effectieve kopers te zijn. Wil dit dus beduiden dat men het keurrecht kan heffen op gelijk welke koper ook als hij niet gekocht heeft ? Van het ogenblik dat hij maar «eventuele koper» is ?

Hoe is het anderszits rechtsgeldig aanvaardbaar dat iemand vreemd aan de visserij, namelijk een eventuele koper, zoals het uitgedrukt staat in het nieuw K.B., kan geroepen worden om de kosten te dekken van de in zee gevangen vis ! Dat wil dan tevens zeggen dat de viskeurrechten moeten aan de reder overhandigd worden als tussenkomst in de kosten van de op zee gevangen vis ! Krijgen de reders deze heffingen overhandigd ? Dit is toch wat het nieuw K.B. inhoudt, of is de formulering van dit K.B. slechts een smoesje ?

Waarom laten de reders, bv. bij monde van de Rederscentrale dan geen rechten gelden op de heffing van de viskeurrechten, want het K.B. is toch duidelijk in die zin opgemaakt. Volgens dit K.B. hebben de dierenartsen geen recht op de heffingen, maar wel de reders. Wie is er verantwoordelijk voor zoveel onzin ?

We kunnen dus kort zijn en besluiten dat het, volgens de kaderwet van 1965, de eigenaars van de aangevoerde vis zijn die moeten instaan voor de betaling van de viskeurrechten en dat deze viskeurrechten dan volgens het laatst tussengekomen K.B. moeten dienen om de kosten van de op zee gevangen vis te dekken, dat wil zeggen, terug naar de reders moeten gaan. In totaal dus een maat voor niets !

In ieder geval, afgezien van het feit dat het nog al wat miserie zou kunnen te weeg brengen, verzending voor rechtbank enz..... is ondergetekende overtuigd dat men, bij weigering van de betaling van het keurrecht door de koper, deze laatste bij de rechtbank moet gelijk halen.

We nemen hier zeker geen stelling ten voordele van de koper, want het ware maar logisch en rechtvaardig dat de keuringsrechten geheven worden op deze tak van het bedrijf die het in zijn prijzen kan inrekenen, zodat het ten slotte toch de verbruiker is

die het betaalt. De reder kan dit niet en is dus werkelijk het slachtoffer van deze nutteloze en onproductieve kosten die het bedrijf zwaar belasten. Daarom ook moet men het niet zoeken bij onwettelijke K.B.'s maar moet men de stier bij de horens vatten en een nieuwe wet laten stemmen die een bestaande wet kan wijzigen. Dit is natuurlijk een heel wat omslachtiger werk dan het laten verschijnen van een nieuw K.B., maar men zal er nu eenmaal niet onder uit kunnen. In het huidige geval voorzien we moeilijkheden want er zal altijd wel één koper gevonden worden die het zal willen proberen en het nieuw K.B. naar zijn wettelijkheid laten vonnissen voor een rechtbank, zo hij hiervoor al gedaagd wordt wanneer hij zou weigeren de keuringsrechten te betalen.

## WAAROM DAGEN

## DE DIERENARTSEN

## DE STAD OOSTENDE

## VOOR HET GERECHT ?

Volgens het K.B. van 29-3-77 moet door het gemeentebestuur op wiens grondgebied de vis aangevoerd wordt, of door de afgevaardigde hiervan, het keurrecht geïnd worden. De Stad Oostende heeft dit in de beginfase getracht te laten innen via de O.V.A. die de ontvangen bedragen dan aan de stadskas diende door te spelen. Gezien vele kopers de viskeurrechten weigeren te betalen, heeft de O.V.A. zich van deze taak ontlast en dit terug aan de Stad overgemaakt. In elk geval op basis van het feit dat het bewust K.B. de inning van keurrechten aan de Stad Oostende oplegde, hebben de dierenartsen dus de Stad verantwoordelijk gesteld als zijnde in gebreke gebleven de besluiten van het K.B. door te voeren. Deze dierenartsen eisen nu een aardige duit uit de gemeentekas die zich situeert rond de 7 miljoen. Vermits de stadskas slechts een heel gering bedrag aan viskeurrechten ontvangen heeft, en er voor steller van dit artikel de mogelijkheid dik in zit dat de reeds ontvangen heffingen aan de betrokken kopers terug zullen moeten uitgekeerd worden, is het begrijpelijk dat de dierenartsen tevergeefs bij de schepen van financiën van Oostende aangeklopt hebben. Te Nieuwpoort en te Zeebrugge betaalt men de dierenartsen regelmatig uit op kosten van de reder en deze gemeenten worden dan ook niet in gebreke gesteld.

Wat nu Oostende betreft, zitten er in het K.B. van 29-3-77 voldoende argumenten om aan de eis van de dierenartsen-viskeurders voorbij te gaan, vermits de heffingen dienen te gebeuren om de kosten van de in zee gevangen vis te dekken, en niet om de keurders uit te betalen. We zien dus niet goed in op wat de dierenartsen zich steunen om de Stad in gebreke te stellen.

## KAN DE STAD

## DE KOPERS

## IN GEBREKE STELLEN

## TE BETALEN ?

We vernemen dat de schepen van de haven en van de vismijn,

de h. Dumarey tegen bepaalde kopers voor de rechtbank een geding heeft ingespannen omdat zij in gebreke bleven de viskeurrechten te betalen. Daarom wijst schepen Dumarey de verantwoordelijkheid voor het uitbetalen van de viskeurders door de stadskas van de hand.

Wel zegt de schepen dat de rechtbank nog geen uitspraak gedaan heeft omdat bepaalde kopers zich tot de Raad van State gewend hebben daar zij de onwettelijkheid van het K.B. met betrekking tot de, aan de kopers opgelegde viskeurrechten, betwisten. We zijn overtuigd dat de Raad van State geen moeite zal hebben om de inhoud van het K.B. onwettelijk te verklaren. Ook de mededeling door de h. Dumarey dat er een nieuw K.B. in de maak is, zal geen enkele verplichting aan de kopers kunnen opleggen, omdat men de

kar terug voor het paard spant. Men moet inderdaad geen nieuw K.B. maken, maar men moet een nieuwe wet maken. Inderdaad kan alleen een nieuwe wet, de bepalingen van een bestaande wet opheffen of veranderen. Een K.B. moet in de lijn blijven van de wet waarop het steunt of verband mede heeft. De kaderwet van 1965 is duidelijk. Zij legt de heffing ten laste van de eigenaars van de aangevoerde vis en een K.B. zal hier niets aan veranderen, omdat het K.B. ondergeschikt is aan de wet. Het is daarom wel verstandig van de Stad Oostende, dat zij de ontvangen sommen van kopers die wel betalen, in een consignatiekas heeft geplaatst, want dit geld is zeker werderrechtelijk geïnd geworden, waarbij de Stad alleen het ekskuus heeft van de goede trouw.

Billiau Leo

## HULP OP ZEE GEWEIGERD

Dat er nog mensen zijn die van hulp op zee een zaakje willen maken, ondervinden we in de laatste tijd opnieuw. Ze worden daarin aangemoedigd door hun Verzeke- raars of Verteenwoordigers, die daarmee willen tonen, dat ze in- staan voor hun belangen, maar als het verkeerd uitloopt, hoort men ze niet meer.

Vorige week kwam ter haven van Oostende een vissersvaartuig bin- nen dat aan de Deense kust tijdens zijn visserij ter hoogte van de Mon- key bank, zijn schroef verloor en hulp nodig had.

Op zeker ogenblik stelde de schip- per inderdaad vast, dat zulks het geval was, zodat hij een oproep deed naar het enige Oostends vaar- tuig in de omgeving. De wind was kracht 7 en er was een goed zicht maar woelige zee. De schipper nam contact op met dit enige vissers- vaartuig welke in de omgeving aan het vissen was en verzocht opge- sleept te worden naar de dichtst- bijgelegen vissershaven welke Thy- boron was op 6 à 7 uur daarvan gelegen.

De schipper van het vaartuig aan wie hulp gevraagd werd, moest ech- ter eerst zijn reder raadplegen, niettegenstaande de afstand gering was. Na 18 uur gewacht te hebben op 'n antwoord en niemand anders in de omgeving zijnde, kreeg de schipper van het vaartuig dat ge- vraagd werd op te slepen, bevel van zijn reder hem te laten liggen en dus liever te laten vergaan dan hem te helpen.

## WAT WAS ER GEBEURD ?

De reder in kwestie was intussen de eigenaar van het op te slepen schip gaan opzoeken en eiste van hem honderd en vijftig duizend fr., vooraleer de sleep te zullen aan- vangen. Het voorstel de vergoeding te laten bepalen na de sleep, door een niet gemeenschappelijk ak- koord of door de rechtbank aange- duidde scheidsrechter, was door de Oostendse reder die hulp gevraagd werd radikaal afgewezen. Hij moest 150.000 fr. hebben, vooraleer de sleep aan te vangen. Slechts 18 u. later, werd de schipper ingelicht. Teneinde raad en dus na 18 uur wachten, werd na raadpleging van zijn verzekering radiocontact ge- zocht met Blavand radio en om sleepassistentie verzocht.

De Deense sleepboot „Vestkysten” was reeds te 20 uur ter plaatse, gaf zijn sleeptros over om na 6 uur slepen en wel te 3 uur, 's morgens te Thyboron veilig binnensleept

te worden, waar het nodige gedaan werd om de verloren schroef te vervangen.

De sleepkosten door de Deense sleepboot aangerekend, waren nul frank omdat deze Staatsdienst dit als een hulp aanzag, welke in ge- vallen van nood ten allen prijze dient gegeven om erger te voorko- men, daar het verloren gaan van het schip, gezien de weersomstan- digheden, daarmee kon gemoeid zijn.

We geven dit als voorbeeld aan de Oostendse reder, die vergeet dat hier niet alleen een schip, maar ook mensenlevens op het spel ston- den en dat hij het als een plicht had moeten aanzien eerst daaraan te denken en zo hij voor de sleep wou betaald worden, wat zijn recht is, hij in elk geval geen eisen had te stellen die neerkomen op een weigering een schip in nood te helpen.

In dergelijk geval maakt men een akkoord, zoniet minnelijk dan toch scheidsrechtelijk, welke ver- goeding dergelijke hulp waard is en waar beide partijen zich hoeven bij neer te leggen. Wat zou die re- der zeggen, moest zijn vaartuig in dergelijk geval verkeren en men hem hulp zou weigeren ?

Wij hebben dit hier willen aan- halen daar weigeren hulp te verle- nen in dergelijk geval, wel een bij- zondere aandacht verdient vanwege de Onderzoeksraad en van al wie reder is.

## HUWELIJK

## IN DE VISSERIJ

Zaterdag 9 februari wordt te 10u30 uur inde kapel van Kristus Koning te Duinbergen het huwelijk ingezegend van de jonge heer Ed- dy Vlietinck, zoon van Mr. en Mw. Alfred Vlietinck-Vantorre, reder van de Z.38 met Mej. Nancy Van- dierendonck, dochter van Mr. en Mw. André Vandierendonck-Decuy- per.

Aan de ouders en het jonge paar onze beste gelukwensen.

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN



Een groot  
oester- en  
mosselzakenman  
ging heen

## JAN PRINS OVERLEDEN

Zoals we vorige week, bij het ter perse gaan, vernamen, is de heer Jan Prins, de man die in Zeeland en vooral te Yerseke, een groot oester- en mosselbedrijf uitbaatte, in de ouderdom van 69 jaar heengegaan.

Hij was niet alleen in Zeeland, in gans het Hollands oester- en mosselbedrijf gekend, maar ook in België, Duitsland en Frankrijk, waar hij de Hollandse mosselteelt veel had verspreid en de kwaliteit had leren waarderen.

Pas toen hij 25 jaar was, had hij van zijn vader een oester- en kreeftenhandel van geringe omvang overgenomen. Van dan af werkte de jonge Prins voor eigen rekening, zodat hij er reeds in 1937 een bloeiende zaak van maakte om in 1938 een bedrijf tot stand te brengen, welke men in Holland, een mosselschoonderij noemt, welke vooral sukses kende, omdat aldus gekuiste of liever schoon gemaakte mosselen een grote afzet vonden in Frankrijk, waar hij al vlug te Parijs, Boulogne enzomeer, een goede cliënteel vond.

De oorlog 1940-45 onderbrak deze steeds meer en meer expansieve activiteit, zodat hij zich tot zijn streek moest beperken en er in deze tijden van nood gebruik van maakte om een mosselconservenfabriek tot stand te brengen, dat kwa kwaliteit en kwantiteit vlug bekendheid verwierf.

Pas was de oorlog voorbij of hij liet er geen gras over groeien en de export werd vlug hernomen, zodat ook België vlug tot één der beste cliënten werd gerekend voor verse mosselen en mosselconserven, welke nu nog steeds een delicatessen mogen genoemd.

De afzet van produkten nam dermate toe, dat weldra de bestaande gebouwen moesten vervangen worden door nieuwbouw zowel voor de verse mosselhandel als voor de conserven. Tevens werd de activiteit in zeer moeilijke perioden gehandhaafd in de bekende oesterputten aan de havendijk, waar men nu nog de fijne kwaliteit er van kan leren waarderen.

Het geheel heeft er toe bijgedragen dat nu in 1980, een geheel nieuw complex voor de mosselschoonderij op het nieuw industrieterrein in aanbouw is, welke inhuldiging hij niet meer zal beleven. Sedert 1976 moest hij zich immers door ziekte overmand, langzaam terugtrekken, al kon hij het daarbij niet laten en moest hij van nabij op de hoogte blijven van de werking van zijn twee knappe zoons, geleid door een moeder, die van sedert haar huwelijk knap had meegewerkt aan de evolutie van een bedrijf, waar zij door haar knappe handelsgeest tijdens de laatste jaren haar twee zoons er deed in opgroeien.

Want het bedrijf omvat thans een oesterkwekerij en exporthandel in oesters, een mosselkwekerij op de Oosterschelde van vele hectaren, een mosselschoonderij en een mosselconservenfabriek; waar samen genomen in dat kleine dorp van Yerseke, niet minder dan 75 personen tewerk gesteld zijn.

Jan Prins is er sedert een paar weken niet meer.

De self made man mag fier zijn op wat hij daar verwezenlijkte. Gelukkig voor hem zal het bedrijf niet teloor gaan, dank zij de leiding van zijn dame en haar twee knappe zoons, die het klappen van de zweep kennen en aan een zeer uitzonderlijke werkzame school onderricht werden.

Aan mevrouw Prins, haar zoons en familie, biedt ons blad en met ons de visserijgemeenschap zijn innig rouwbeklag in de zware rouw welke hen komt te treffen.

De redactie

## DOVER - CALAIS IN 75 MINUTEN !

De verbinding tussen Groot - Britannië en het vasteland is aan een nieuwe succesrijke prestatie toe. Door het in dienst nemen van de nieuwe car-ferry «Spirit of Free Enterprise» door de rederij Townsend Thoresen werd de overtocht van 90 minuten op minder dan één uur gebracht !

Nochtans waren de berekeningen gericht op een prestatie van 75 minuten. De nieuwe car-ferry die groter en sneller is dan de voorgaande, heeft echter een absoluut rekord gevestigd door de overtocht in precies 57 minuten te maken. Dit gebeurde in normaal weder. Dankzij de grotere snelheid van het vaartuig en ook door de twee los- en laaddekken boven elkaar, waardoor het lossen en laden nu dubbel snel kan gebeuren, wist de «Spirit of Free Enterprise» tien overtochten in één dag te doen ! Vroeger moest men zich met acht overtochten tevreden stellen. Het is duidelijk dat dit voor de rederij een heel wat betere uitbating waarborgt. Hierbij komt nog, dat door de toepassing van technische verbeteringen aan de motor, het brandstofverbruik minder is dan bij de car-ferry's van oudere datum en dit niette-

genstaande de snelheid opgevoerd kan worden.

Het vaartuig werd op een gespecialiseerde werf te Bremerhaven gebouwd en heeft een bijzondere wendbaarheid in het aanleggen dankzij zijn zes schroeven en de mogelijkheid om zich in de breedte te verplaatsen. Er komen nog twee dergelijke car-ferry's die een brutotonnage hebben van 8.000 ton en een lengte en breedte van respectievelijk 132 en 23 meter. Het vaartuig heeft een capaciteit van 1.300 passagiers en 350 voertuigen voor een kruissnelheid van 23 mijl. De vorige car-ferry's haalden nauwelijks 19 mijl. De tweede car-ferry zal in de loop van de maand juli in dienst kunnen genomen worden en een derde op het einde van het jaar.

Het is duidelijk dat de inzet van deze snelle Kanaalverbindingen het sukses van de lijn Calais - Dover en omgekeerd nog zullen versterken. Aan boord van deze vaartuigen bevindt zich een restaurant eerste klasse, een gewoon restaurant en een self-service als ook een taksvrije supermarkt. Voor een luxe-diner zal de overtocht ons inziens toch wel onmogelijk zijn.

## VISSERIJ IN NEDERLAND OP TONG EN SCHOL TIJDELIJK STIL

Door het Nederlandse Produktschap werd een maatregel getroffen om vooral de kuitzieke schol te sparen door een tijdelijk verbod van de visvangst op de schol en de tong.

Opdat deze stilstand in de visserij niet te brutaal voor het ganse land zou aankomen en een te zware terugslag zou hebben, werd het verbod op deze visserij verspreid over het ganse land en wel zodanig dat afwisselend, het verbod voor een bepaalde periode voor bepaalde havens geldt. Voor het zuid-westen van Nederland geldt het verbod vanaf 19 januari tot 2 februari. Vanaf 2 februari tot en met 15 februari is het dan aan de vloot uit de belangrijke vissershavens Urk die door het vangstverbod op schol en tong zal getroffen worden, terwijl vanaf 16 februari tot 29 februari de rest van de Nederlandse vissersvaartuigen niet op schol en tong zullen mogen uitvaren.

Deze maatregel kan slechts ten goede komen aan de gehele visserijgemeenschap in deze sektor.

### WEERSLAG OP DE MARKTPRIJZEN ELDERS :

De door Nederland genomen maatregelen zullen ergens wel een weerslag uitoefenen op de prijsvorming voor die soorten in de partnerlanden. Aldus konden we maandag op de afslag te Oostende reeds commentaren over dit vangstverbod horen, waarbij duidelijk gemaakt werd dat, minstens voor deze perioden en voor deze vissoorten, de afslagprijzen zouden stijgen. Inderdaad toonden bepaalde Nederlandse invoerders reeds belangstelling

voor deze Belgische soorten, terwijl anderzijds de Belgische invoerders zekerlijk moeilijker aan hun trekken zullen komen in Nederland. Dit bewijst nogmaals hoe alles West-Europees verweven zit en dat alleen reeds de aankondiging van een bepaalde vangstbeperkingsmaatregel op bepaalde soorten, psychologische faktor, stimulerend werkt op de prijsvorming en dit vooraleer in de praktijk tot uiting komt.

### BESLUIT :

Als voor een bepaald land, de toegekende kwota, zoals onder meer hier voor Nederland, de schol en de tong, niet voldoende zijn om een gans jaar vangstbedrijvigheid te waarborgen, dan kunnen we niet anders dan de maatregel van het Produktschap in Nederland goedkeuren. Als er inderdaad over het gans jaar of over een groot deel van het jaar niet kan gevist worden, dan menen we dat het periodiek sluiten van de vangst op bepaalde vissoorten in perioden van kuitziek zijn, niet anders dan toegelicht kan worden als een te volgen voorbeeld voor de andere landen gesteld.

● TE HUUR : GEMEUBELDE  
KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche, speciale winterprijs, nl. 2.000 fr  
Z.w. «Mon Séjour», Londenstraat 8, Oost. Inl. tel. (059) 50 19 71 - 80 27 52.

(7116N-8199V)

☉ 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 kontaktzoekende. 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)

## BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

**BELGIE**

**2/48 (T) Nieuwpoort. — Zeewaartse schietoefeningen**  
Zie B.a.Z. 1/44 en 1/45-1980

Gedurende de periode van 4 tot en met 15 februari 1980, zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector, als volgt:

- week van 4 tot 8 februari 1980: op maandag 4, dinsdag 5, woensdag 6, donderdag 7 en vrijdag 8 februari 1980;
- week van 11 tot 15 februari 1980: op maandag 11, dinsdag 12, woensdag 13 en donderdag 14 februari 1980.

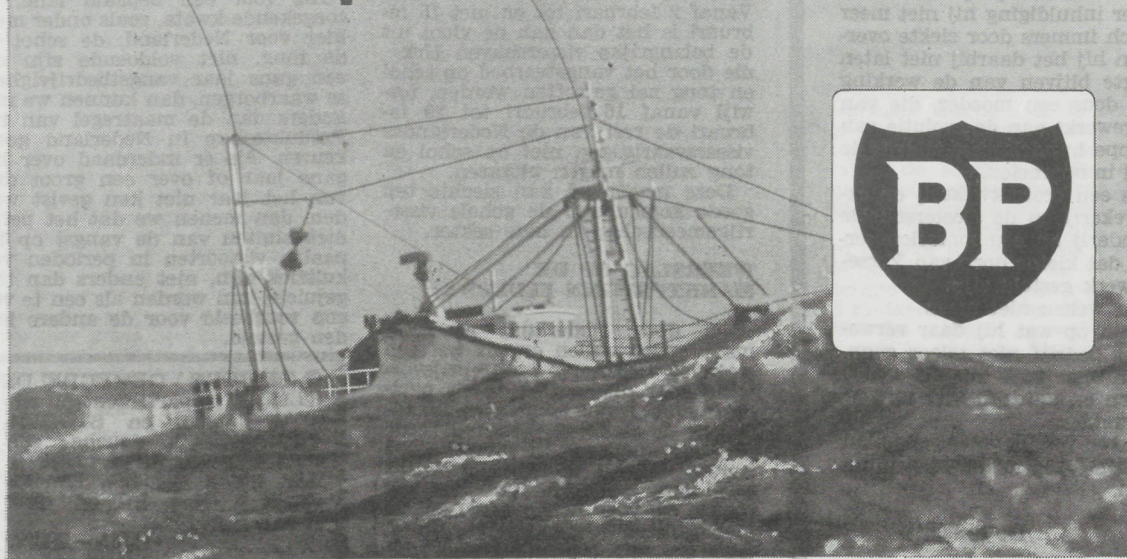
Deze oefeningen worden gehouden van 0900, plaatselijke tijd, tot zonsopgang, zonder onderbreking.

### DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht sedert 23.1.1980

- 530. Haven Zeebrugge. — Pos.  $\pm 51^{\circ}20'.5N$  —  $3^{\circ}12'.5E$ .  
Z 6 lichtboei tijdelijk 133°, 100 m uit positie. 191440
- 566. West-Hinder - Vlissingen route. — Pos.  $\pm 51^{\circ}26'.0N$  —  $3^{\circ}04'.0E$ .  
Br. & W S 1 lichtboei tijdelijk opgenomen. 101430

**VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN**

**In moeilijke ogenblikken  
kunt U op BP oliën vertrouwen.**



## De werkongevallen aan boord van vissersvaartuigen

Een studie verricht door de heer Jean Claude Bizien, hoofdadministrateur voor maritieme zaken te La Rochelle in Frankrijk en waarvan reeds enkele passages in de vakpers verschenen zijn, maakt duidelijk dat de werkongevallen aan boord van de Franse vissersvaartuigen één der hoogste zijn uit alle bedrijfstakken.

Op de eerste plaats komen de werkongevallen die het gevolg zijn van een val aan boord. Hierin onderscheidt hij vier oorzaken:

- 1) de val als gevolg van de beweeglijkheid en de onstabiele van het werkplatform;
- 2) de val als gevolg van het uitglijden;
- 3) de val door belemmering van het dek;
- 4) de val door de moeilijke toegang aan boord.

Op de eerste oorzaak kan de mens zeer moeilijk ingrijpen. De instabiliteit aan boord wordt veroorzaakt door het rollen en bewegen van het vaartuig en niettegenstaande men wel de stabiliteit der vissersvaartuigen weet te verbeteren, zal het wel voor altijd onmogelijk zijn te beletten dat een vaartuig rolt of schommelt. Het is dus zaak voor de bemanning om zich zoveel mogelijk aan dit rollen of bewegen van het schip aan te passen, met andere woorden, om zeemansbenen tot in de perfectie te bekomen. Wel zegt de auteur dat men bij slecht weer zoveel mogelijk de evenwichtsmo-

gelijkheden moet verbeteren door het plaatsen van vastgrijpingspunten, ijzeren leuningen, enz. maar dit zien wij zelf niet zo goed in, en dat is gemakkelijker gezegd dan gedaan aan boord van een vissersvaartuig deze op een wijze aan te brengen dat ze de werkgelegenheid niet belemmeren.

Wat de tweede oorzaak betreft, namelijk de val als gevolg van het uitglijden door de gladheid van het werkdek, daar kan zeker, volgens de auteur, één en ander verbeterd worden. Hij stelt dan ook voor om de grond van het werkdek in antislipmateriaal aan te leggen en tevens het dragen van antislip-schoeisel. We geloven niet al ergens antislip-werkdekken op één of ander vissersvaartuig ontdekt te hebben, alhoewel dit toch zou moeten gebeuren. Het is inderdaad verbazend dat men daar niet eerder aan gedacht heeft, of anderszits niet eerder mee begonnen is.

We voegen er aan toe, dat men in elk geval de eerste oorzaak van het vallen door de gladheid eveneens niet uit het oog mag verliezen en hierop inwerken, namelijk het regelmatig spoelen van het dek, dit vooral dan om het gladde slijm van de vis weg te krijgen.

Zo de val van bemanningsleden als gevolg van de twee hierboven ongegeven oorzaken nooit geheel zal kunnen vermeden worden, dan vindt de auteur het erg spijtig dat er eveneens werkongevallen ontstaan door de twee volgende oorzaken. Het zou inderdaad niet mogen, dat onnodige belemmeringen van het werkdek oorzaken worden van valpartijen met kwetsuren en verwondingen voor de bemanningsleden als gevolg. Ook de toegang tot de vissersvaartuigen mag geen aanleiding hiertoe vormen. In dit verband wijst de auteur er nog op, dat een goed aangepaste verlichting eveneens veel valpartijen kan vermijden. Ook de maritieme autoriteiten hebben hier te zorgen voor goede meerplaatsen, onbelemmerde kaaien en een goede verlichting.

De studie van dhr. Bizien geeft een reeks ongevallen op, die het gevolg zijn van dergelijke oorzaken en de statistieken liegen er niet om. Het is anderzijds duidelijk dat de reder er een groot belang aan heeft dat valpartijen zich zo weinig mogelijk voordoen omdat de uitbating van het vaartuig, buiten het slachtoffer zelf, daar erg onder te lijden heeft. Men moet ofwel binnenlopen, ofwel met een mindere bezetting het vaartuig leiden en het werk doen, hetgeen noodzakelijk nadelige gevolgen moet hebben op het rendement van het vaartuig.

We kunnen dus niet genoeg de aandacht van de reder erop vestigen zoveel mogelijk de oorzaken weg te nemen die valpartijen aan boord van vissersvaartuigen in de hand werken.

# Weetjes...

In samenhang met de door Taiwan (nationalistisch China) verhoogde palingproductie, werd door dit land een missie uitgezonden naar 9 Europese landen met als onmiddellijk doel, goede afzetmogelijkheden te vinden voor 3 duizend ton bevroren paling, die men verwacht in 1980 van de hand te kunnen doen. Japan neemt op dit ogenblik 95 t.h. op van de palinguitvoer door Taiwan. Men verwacht in dit land voor 1979 een produktie van 27 duizend ton waarvan 21.000 ton voor de uitvoer bestemd wordt.

X X X

— Op de Nederlandse werf Tille Scheepsbouw werd de TX 36, «Jan van Toon» te water gelaten voor de firma J. van der Vis en Zonen. Het is een treiler van 40 meter lengte op 8 meter breedte en 4,50 m. holte met een Bolnes dieselmotor van eventjes 1.800 PK ! Men huivert als aan de brandstofrekening moet gedacht worden. De verdere voltooiing grijpt plaats te Bruinisse bij Maas-kant B.V.

X X X

— De UK.233 werd vorige week na een zware verbouwing aan zijn eigenaars overhandigd. Het gaat hier om de vroegere ZK.8 van 18 meter die uitgelengd werd tot 20,25 m. Het ganse schip, is op de romp na, bijna vernieuwd. De voortstuwing gebeurt met een Caterpillar van 375 PK.

X X X

— De beschermingsmaatregelen door IJsland genomen op de vangst van kabeljauw schijnen resultaten te verkrijgen. Inderdaad laat de huidige sterkte van de kabeljauwstocks toe zowat 330 duizend ton kabeljauw en gul te vissen. Een paar jaar terug trachtte men nog de hand te houden aan een cijfer van 280 duizend ton. Wat echter wel hoopgevend is, is het feit dat thans meer en meer 4-jarigen gevangen worden, terwijl dit vroeger hoofdzakelijk driejarigen was.

X X X

— In 1979 zal IJsland in totaal de 1,6 miljoen ton aanvoer van visproducten halen, terwijl dit in 1978 rond de 1,56 miljoen was en in 1977 slechts 1,37 miljoen ton. Men is in elk geval ver van het diepterekord in het jaar 1970 met toen nauwelijks 700 duizend ton, als een gevolg van de totale overbevissing van de haring. Intussen is het de capelin die nu het mooie weer maakt met rond het half miljoen zomercapelin en evenveel in de wintervisserij.

X X X

— Verleden week waren er in de Oostendse afslag drie IJslanders aan de markt, met onder meer in totaal zowat 1.500 bennen rode poot ! Het valt dan ook niet te verwonderen dat deze zeer goede filetvijl een gevoelige prijsinzinking onderging. Waar het de week voordien, met één IJslander aan

de afslag, nog diep boven de 2 duizend fr. per ben was, liep deze prijs nu terug tot tussen de 12 en 13 honderd fr. Jammer dat de aanvoeren van de IJslandse schepen niet beter verspreid worden. Ondertussen zijn de 3 IJslanders opnieuw samen vertrokken om wellicht opnieuw samen op de markt terug te zijn ?

Van marktregeling gesproken.

X X X

— Voor het eerst sinds vele maanden, zoniet sinds een paar jaar, kreeg de Oostendse afslag terug vis in de tweede ronde ! Inderdaad een niet alleweeke gebeurtenis. De O.33 en de O.274 lagen in de tweede ronde en waren hier min of meer het slachtoffer van met dalende prijzen. De plaatselijke handel is niet meer op zo een tamelijke grote aanvoer ingesteld. Jammer dat niet een paar vaartuigen meer aan de vrijdagmarkt waren, want deze markt kan inderdaad wel meer dan twee vaartuigen verdragen.

X X X

— Mochten de IJslandse vissers in 1978 voor de eerste maal sinds vele jaren terug een contingent haring vissen, namelijk 10 duizend ton, dan werd dit contingent voor de zomerharing in 1979 door de overheid opgevoerd tot bijna 40 duizend ton. De zomerharing schijnt zich inderdaad voldoende hersteld te hebben van zijn dieptepunt uit de laatste jaren van de zestig en begin zeventig.

X X X

— Voor Bangladesh, het land gekend voor zijn hongersnood en armoede, werd een visserijproject ten bedrage van 600 miljoen B. Fr. opgezet, waaronder een 320 miljoen lening uitgeschreven en gewaarborgd door de Aziatische Ontwikkelingsbank. Het gaat hier hoofdzakelijk om het bevorderen van de familiale kustvisserij, het verstrekken van dieselmotoren, aangepast vistuig en de bouw van moderne mechanisch geleide kustvaartuigen. Ook aan de bouw van koelruimte en ijsfabrieken werd gedacht.

— Ganse partijen mooie meid gingen in de Oostendse afslag verleden week aan 500 fr. en minder de ben van de hand. Het was wel voor de kleinste soort, maar het is toch 'n belachelijk lage prijs. En zeggen dat mooie meid bij de fijne vis staat gekatalogeerd. Ook de grotere soorten kregen slechts evenredig een lage prijs. Het is dan ook onbegrijpelijk dat de EEG gemeend heeft de invoerrechten op de heek (mooie meid) met ingang van 1 jan. 1980 aanzienlijk te moeten verlagen !

X X X

— De Nationale Maatschappij voor de Verre Visserij uit Bordeaux heeft zich verplicht gezien 106 werknemers te ontslaan waaronder 75 vissers. Inderdaad kunnen de campagnes op Groenland en op Noorwegen als 'n fiasco aangezien worden evenals de experimentele

kampagnes op de Kerguelen eilanden in de Indische Oceaan. Men heeft gewacht met de ontslagen tot de 5 nog in bedrijf zijnde treilers voor een campagne naar New-Foundland daar aangekomen zijn, omdat men anders een actie van de syndikaten vreesde vóór het vertrek van de scheep en een verzet tegen het vertrek der treilers. We raden de syndikaten aan het liefst zelf eens te proberen in de visserij. Hun grote mond die ze gewoon zijn op te zetten wanneer het tegen anderen gaat, zou zeker wel beduidend kleiner en langer worden.

X X X

— Naar aanleiding van het sluiten van een visinleggerij in Bretagne komen er 110 werknemers op straat. Ook hier zou voor een groot gedeelte de schuld liggen bij invoer uit derde landen, Japanse en Afrikaanse tonijn in het bijzonder. De syndikaten wijten dit aan slecht partronaal beheer. Wanneer de patroon echter maatregelen wenst te nemen om het werk rationeler te doen verlopen, schreeuwen zelfde syndikaten moord en brand.

X X X

— Volgens de Franse cartoonisten hebben de Britten zich nu toegelegd op de vangst van een nieuw produkt, namelijk Bretoense kreeftjesvangsters. Er werden inderdaad terug 2 Bretoense vissersvaartuigen door de Britse marine naar Milford-Haven opgebracht. Ondertussen is het wachten op de uitspraak van het Europees Hof van Justitie ter zake.

X X X

— Een Ierse visser-eigenaar van een 8-m. vissersvaartuig waarvan het drijfnet weggekord werd door 'n 21-meter vissersvaartuig, kreeg vanwege de rechtbank een vergoeding van 45 duizend B.fr. toegewezen. Een eis wegens visverlies en eknomische schade van 120 duizend B.fr. werd echter afgewezen. Zo te zien moeten de Ierse vissers nog al wat verdienen opdat een klein vaartuigje een eis kan stellen voor 120 duizend fr. economisch verlies en visverlet, terwijl het voldoende is een nieuw net te gaan aanschaffen waarvoor de eigenaar vergoed werd.

X X X

— Opnieuw werd de Ierse vissersvloot vergroot met een nieuwe 27-meter treiler, waarvan de romp werd gebouwd op de Nederlandse Hakvoort-werf, en de voltooiing gebeurde op een Ierse werf. De treiler kreeg een Stork-Werkspoor motor van 950 PK ! Van een eerder primitieve uitgeruste visserijvloot is Ierland op weg naar een modern uitgebouwde vloot.

X X X

— Om een eventuele overbevissing in de makreel te keer te gaan en aan de bezorgdheid uitgedrukt door de biologen tegemoet te komen, heeft Groot-Brittannië de Britse vloot beperkingen opgelegd dat vaartuigen beneden de 17 m slechts 72 ton makreel per week mogen aanvoeren tot aan 27 meter 104 ton, hetzij respectievelijk beneden de 1.440 en 2.080 ben.

X X X

— De totale West-Europese aanvoer van blauwe wijting was in 1978 rond de 500 duizend ton, waarvan ongeveer 65 duizend ton in

Ierse wateren werd gevangen. Men schat de biomassa op 15 miljoen ton waardoor een jaarlijkse vangst van 1 miljoen ton gemakkelijk haalbaar wordt geacht. Blauwe wijting, die een lengte bereikt van 30 cm is echter moeilijk voor menselijk gebruik aanwendbaar. In Ierland denkt men nu toch echt aan prospectie op de blauwe wijting voor de nieuwe grote moderne seinetrelers.

X X X

— Te La Rochelle kregen twee kustvissersvaartuigen de verrassing van hun vissersleven toen ze in paar visten ter hoogte van Hourtin en in één enkele trek van drie uur een volle zak «herders» aan boord konden hijsen van liefst 12 ton, hetzij 240 bennen. Gezien dit hun laatste trek was, konden zij de vis niet volledig bergen en moest heel wat op dek blijven liggen. Samen maakten de beide vaartuigen van ongeveer 17,5 meter met een motor van 270 PK een brutobesomming van 1,2 milj. B. Fr., dit niettegenstaande de prijs van de «Herder» door deze onverwachte grote aanvoer van éénzelfde soort aan de eerder lage kant lag.

X X X

— Niettegenstaande er overal zichtbare tekenen zijn van nieuwbouw in de visserij en verscheidene Nederlandse scheepswerven volle orderboeken hebben wat de bouw van vissersvaartuigen betreft gaat het toch niet bijzonder goed met de Scheveningse Sleephelling-Maatschappij die heel wat pogingen moet aanwenden om zich drijvende te houden. Voor de vissersvloot zou het verdwijnen van deze maatschappij toch een zure appel betekenen.

X X X

— Volgens de statistieken over de aanvoer van garnaal in Nederland is Lauwersoog veruit de grootste garnalaanvoerhaven. In november 1979 werd er daar iets meer dan 204 duizend kgr. aangevoerd voor een waarde van 5,4 miljoen B. fr. hetzij aan een gemiddelde prijs van bijna 27 B. Fr. het kgr. Tweede op de lijst komt «Den Oever» met iets meer dan 91 duizend kgr. voor een waarde van 2,55 miljoen B. Fr. hetzij aan een gemiddelde prijs per kgr. van 28 B. Fr. Verder valt nog Harlingen te vermelden met 58 duizend kgr. voor een opbrengst van 1,47 milj. B. Fr. De andere garnaalhavens voerden beduidend minder aan. Toch nog voor alle bekende havens samen 426 duizend kgr. in de maand november.

X X X

— Een 7-meter bootje met een motor van 140 P.K. ! Dit is een vissersvaartuigje in versterkte vlasvezel dat in het Britse Cornwall gebouwd wordt om de garnaal- en kleine kreeftjesvisserij te beoefenen. Het vaartuigje kan bij stille zee tot 25 zeemijl lopen ! Ook bij zware bries is het nog zeevaardig en haalt dan nog altijd gemakkelijk 16 mijl ! Met stuurhut, hydraulische winch en naftemotor van 140 PK kost dit scheepje rond het lische winch en benzinemotor van het vaartuigje 225 duizend B. fr. meer. Met deze motor wordt 20 mijl gehaald en het verbruik is 18 liter diesel per uur. Het is uitzonderlijk licht, gemakkelijk wendbaar en beter aangepast aan de visserij, zodat men een man uitwint en de visserij alleen kan bedreven worden. Wanneer zo'n proef bij ons ?

## ALGEMEEN VANGSTKWOTA VOOR DE GEMEENSCHAP VASTGELEGD

Te Brussel heeft men uiteindelijk een gezamenlijk standpunt kunnen innemen voor wat de vaststelling van de algemene vangstkquota betreft voor het totaal der te vangen vis voor de periode van 1980. Is dit op het eerste gezicht een vooruitgang, vooral gezien het schermen door bepaalde partners, met beschermingsmaatregelen allerlei, onder meer door Groot - Brittannië, dan is men toch de grootste moeilijkheid uit de weg gegaan.

Men is inderdaad nog altijd niet tot een overeenkomst gekomen wat de opdeling van de algemene kwota betreft tussen de verschillende landen die deel uitmaken van de Gemeenschap. Het is juist hier dat het schoentje nijpt, want Groot - Brittannië eist het leeuwenandje op met als argumentatie dat meer dan twee-derde van de vis in de Gemeenschapswateren in feite tot de Britse 200 - mijlzone behoort.

Brussel kan noch wil hierop ingaan, zodat het zeker nog heel wat voeten in de aarde zal hebben vooraleer men aan 'n nationale opdeling toe is. Men zal dus nog verplicht zijn het met voorlopige maatregelen te doen.

### GUNSTIG VOOR ONZE VISSERS

Afgezien van het feit dat er nationaal nog geen verdeling is van de algemene kwota, zijn de gegevens van de vaststelling hiervan toch gunstig voor de Belgische visserij. Inderdaad werden de vangstcijfers van deze vissoorten en van deze gebieden die voor onze vissers even belangrijk zijn, in het algemeen opgetrokken.

We zullen dit hierna zien aan de hand van de vangstkquota voor de tong - visserij in de gebieden waarin onze vissers een voorname partner zijn, namelijk het oostelijk deel van het Engels Kanaal, het Bristol Kanaal en zuid-west Ierland (Keltische Zee) en de Ierse Zee (Liverpoolbaai).

### GOEDE

#### TONGENSTAND

De biologen zijn tot het besluit gekomen dat de tongenstand goed is, zelfs buiten de verwachtingen toegenomen is. Dat is vooral te danken aan de zeer goede jaarklassen van '75 en '76 waarvan de nog niet gevangen tongen nu 4 tot 5 jaar oud zijn. Als men weet dat de tongen na zowat 25 jaar de minimum vangstgrootte bereikt hebben waarop zij niet meer ondermaats zijn, dat wil zeggen de 24 cm bereikt hebben, dan zal de invloed van deze goede jaarklassen zich nu ook wel in de commerciële soorten laten gevoelen.

Wat nu bepaalde gebieden betreft, is de tongenstand zelfs onderbevestigd ! Zoals onder meer in de Liverpoolbaai.

Onze vertegenwoordigers te Brussel, namelijk de Minister van Landbouw en Visserij, de heer Vandemoortele, de heren Michelse, en Declercq Rudy, hebben van deze stand van zaken dan ook gebruik gemaakt om het Belgisch standpunt te verdedigen voor de gebieden waar de Belgische visserij het zowat voor het zeggen heeft, om de vangstkquota op te drijven.

Aldus werden deze cijfers voor de Ierse Zee ongevraagd tot 1300 ton, voor de Keltische Zee tot 1000

ton, voor het Engels Kanaal Oost tot 1460 ton en voor de Noordzee van 14.000 naar 15.000 ton.

### HET AANDEEL VAN DE BELGISCHE VISSERIJ

Wat het aandeel van de Belgische visserij in deze verschillende gebieden betreft is dit voor de Liverpoolbaai ongeveer 50% voor onze vissers en 20% voor de Nederlanders. Van de 1.300 ton, aangenomen dat niet meer of ook niet minder dan het vangstkquotum werkelijk gevestigd wordt, wordt hier dus door onze vissers 650 ton aangevoerd of toch nog altijd 13.000 bennen.

Vroeger trof men meer Nederlanders aan in de Ierse Zee of de Liverpoolbaai, maar dit was dan naar aanleiding van een regeringsproject waarbij de Nederlandse rederijen betoelaagd werden.

Sinds deze subsidie weggevallen is, ziet men daar ook niet teveel Hollanders meer. Eigenaardig is wel dat de Britten minder belangstelling vertonen voor de tongen, niettegenstaande deze vissoort bijna vlak voor hun deur zit.

Voor wat het gebied van zuid-west-Engeland betreft of Keltische Zee is het aandeel van de Belgische visserij in de uit dit gebied aangevoerde tong 65 % van het totaal. Vermits het thans toegelaten vangstcijfer in de Keltische Zee 1000 ton is komt het hier op neer dat onze vissers weeroom 650 ton uit dit gebied aanvoeren of nogmaals 13 duizend van onze bennen. Voor de Keltische Zee werd een verhoging van 200 ton bekomen.

Een derde voornaam gebied voor onze tongvissers is het oostelijk gedeelte van het Engels Kanaal in de omgeving van Beachy-Head. Daar is een contingent vrij gegeven van 1460 ton waarvan de Belgen een 20 % op de kop tikken, de Fransen 50 % en het overschot voor het merendeel door de Britten weggevoerd wordt. In het westelijk deel van dit gebied komen de Belgen er praktisch niet aan te pas. Daar zijn het terug de Fransen voor 40 % en de Britten voor 60 % als we in afgeronde cijfers mogen spreken.

### BESLUIT :

De Belgische visserij is wat de voornaam tongenvisserij betreft, toch goed uit de besprekingen te Brussel gekomen en we mogen hier onze vertegenwoordigers wel dank weten. Anderszijds moet het ons wel enigszins verbazen te horen spreken over een zekere onderbevestiging van de tongen in de gebieden die onder de neus van de Britten liggen. Ook verwondert het ons dat de Britten, vooral dan in de Liverpool Baai, in het Bristol Kanaal en in de Keltische Zee slechts geringe belangstelling kunnen opbrengen voor de tongenvisserij. Voor de Liverpool Baai gaat hun voorkeur zelfs naar de scholvisserij. Hebben de goede jaarklassen van '75 en '76 een gunstige invloed op de tongenstand uitgeoefend, dan moeten we wel zeggen dat de jaarklasse 1978-1979 praktisch gans verdwenen is door de zware winter die we verleden jaar kenden. Dit zal dan wel later en meer speciaal vanaf 1981 en volgende jaren een nadelige invloed uitoefenen op de tongenvisserij.

Hoe gaat het bij de BBL als u steeds een lening in reserve wilt hebben... zó beschikbaar?

Kom eens binnen of bel ons op. Bij ons kunt u altijd terecht.

Meer dan 50 miljoen raadplegingen per jaar



Bank Brussel Lambert **BBL** LENDING

De BBL, of hoe u munt slaat uit uw bank.

## Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart werden slechts een viertal zaken afgehandeld; de overige gevallen bleven onaangeroerd omdat de getuigen niet kwamen opdagen.

Eerst kwam schipper Prosper Vanbillemont aan de beurt die met zijn O.33 „Marbi” een verkeerde koers had gelopen en derhalve een overtreding beging tegen het verkeersscheidingsstelsel. De schipper gaf dit eerlijk toe. Rijkskommissaris Bentein vorderde een waarschuwing en de Raad sloot zich hierbij aan.

X X X

Vervolgens werd een advies uitgesproken door rijkskommissaris Bentein inzake het arbeidsongeval dat zich voerde aan boord van de Z.447. De matroos-motorist kreeg een losgekomen korijzer op het hoofd en werd tamelijk erg geraakt maar herstelde nadien volledig. In zijn advies is de rijkskommissaris van oordeel dat de feiten hun oorzaak vinden in het los komen van een bout door de trillingen op het vaartuig maar dat noch schipper noch bemanning enige beroepsfout begingen. Iedereen wordt dus buiten zaak gesteld.

### Voor jonge beginneling

(schipper)

Te koop :

**N.408**

in perfecte staat

Motor 400 pk van 1979

Aan zeer lage intrest van NMKN

voor de prijs van NMKN

Tel. 70.74.69

(8452V)

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)

# AANVOER VAN VISSERIJPRODUCTEN DER BELGISCHE ZEEVISSERSVAARTUIGEN (1) (2)

## GEDURENDE HET JAAR 1979

soort	gr. kl.	OOSTENDE		ZEEBRUGGE		NIEUWPOORT		TOTAAL		gem. prijs
		kg.	fr.	kg.	fr.	kg.	fr.	kg.	fr.	
<b>1. BODEMVIS</b>										
Schelvis	1	606.10	19.175.417	3.031	120.340			609.141	19.295.757	31,70
	2	130.652	3.510.629	8.880	265.251			139.532	3.775.880	27,10
	3	124.172	2.409.522	40.290	785.241	271	8.780	164.733	3.203.543	19,40
	4	7.111	100.427	384	8.800	256	5.346	7.751	114.573	14,80
		868.045	25.195.995	52.585	1.179.632	527	14.126	921.157	26.389.753	28,60
Kabeljauw	1	14.843	201.060	74.925	3.409.890	345	20.090	90.113	3.631.040	40,30
	2	466.679	18.987.875	244.039	10.426.530	40.426	2.067.640	751.144	31.482.045	41,90
	3	2.649.224	94.068.234	1.062.513	37.084.911	640.227	23.205.534	4.351.964	154.358.679	35,50
	4	1.278.830	41.391.398	668.283	21.836.499	323.267	9.629.518	2.270.380	72.857.415	32,10
	5	1.975.674	51.844.300	750.936	16.997.068	79.649	1.720.956	2.806.259	70.562.324	25,10
		6.385.250	206.492.867	2.800.696	89.754.898	1.083.914	36.643.738	10.269.860	332.891.503	32,40
Koolvis	1	109.277	2.917.367					109.277	2.917.367	26,70
	2	372.263	9.937.798	96	1.980			372.359	9.939.778	26,70
	3	125.263	3.239.740	56	700	50	1.240	125.369	3.241.680	25,90
	4	33.539	791.994					33.539	791.994	23,60
		640.342	16.886.899	152	2.680	50	1.240	640.544	16.890.819	26,40
Wijting	1	25.829	638.015					25.829	638.015	24,70
	2	14.479	363.110	296.859	6.663.990	152.045	3.531.571	463.383	10.558.671	22,80
	3	2.049.833	35.725.530	518.794	8.068.779	355.528	5.512.925	2.924.155	49.307.234	16,90
	4	7.052	114.560	90	1.224	86.337	1.115.017	93.479	1.230.801	13,20
		2.097.193	36.841.215	815.743	14.733.993	593.910	10.159.513	3.506.846	61.734.721	17,60
Pollak		130147	5.202.980	28.157	961.297	7.038	266.640	165.342	6.430.917	38,90
Leng		439.255	17.166.355	25.577	628.442	529	15.590	465.361	17.810.387	38,30
Heek		71.950	4.162.928	48.268	1.878.165	4	250	120.222	6.041.343	50,30
Steenbolck		247.687	2.945.626	217.284	2.347.236	75.394	701.371	540.365	5.994.233	11,10
Schol	1	117.958	3.089.710	815.281	21.569.826	30.318	677.106	963.557	25.336.642	26,30
	2	124.693	3.511.372	774.528	21.139.539	48.733	1.321.451	947.954	25.972.362	27,40
	3	135434	3.613.130	1.341.274	37.720.597	80.966	1.975.163	1.557.674	43.308.890	27,80
	4	289.487	6.241.065	669.774	15.273.983	38.836	841.292	998.097	22.356.340	22,40
		667.572	16.455.277	3.600.857	95.703.945	198.853	4.815.012	4.467.282	116.974.234	26,20
Bot		66.479	415.435	17.386	113.044	12.094	101.744	95.959	630.223	6,60
Schar		150.979	3.215.062	263.106	4.191.216	45.905	926.052	459.990	8.332.330	18,10
Tong	1	96.883	14.731.376	391.953	70.012.326	26.559	4.406.931	515.395	89.150.633	173,00
	2	98.710	19.015.915	305.893	63.485.510	24.505	4.996.586	429.108	87.498.011	203,90
	3	83.055	16.077.963	427.627	86.672.590	22.951	4.926.040	533.633	107.676.593	201,80
	4	105.844	19.733.485	418.793	74.565.505	25.421	5.042.042	550.058	99.341.032	180,60
	5	102.614	16.809.075	388.697	61.056.585	33.467	5.791.091	524.778	83.656.751	159,40
	6	203.710	28.751.919	303.029	41.570.367	34.786	5.021.071	541.525	75.343.357	139,10
	7	171.975	23.201.257	170.617	21.248.462	93	14.344	342.685	44.464.063	129,80
		862.791	138.320.990	2.406.609	418.611.245	167.782	30.198.105	3.437.182	587.130.440	170,80
Tarbot	1	7.026	1.714.946	26.502	6.954.430	1.650	512.227	35.17835.178	9.181.603	261,00
	2	10.686	1.709.499	47.338	8.523.530	6.848	1.153.116	64.872	11.386.145	175,50
	3	11.000	1.262.840	71.349	8.834.640	6.553	807.917	88.902	10.905.397	122,70
		28.712	4.687.285	145.189	24.312.600	15.051	2.473.260	188.952	31.473.145	166,60
Griet		42.376	4.171.016					265.063	25.330.524	95,60
Tongschar		220.054	12.299.585	209.612	19.783.590	13.075	1.375.918	682.579	37.692.457	55,20
Schartong		101.384	3.030.472	413.552	22.443.992	48.973	2.948.880	167.903	5.295.882	31,50
Heilbot		23.745	3.946.201	66.479	2.263.770	40	1.640	23.745	3.946.201	166,20
Roggen		517.894	20.028.372					1.440.309	55.352.714	38,40
Rode poon		28.211	717.200	816.531	30.912.730	105.884	4.411.612	100.721	2.541.670	25,20
Grauwe poon		91.475	1.040.720	57.576	1.427.978	14.934	396.492	182.893	2.424.855	13,30
Engelse soldaat		75.341	2.401.064	60.246	975.391	31.172	408.744	122.686	3.796.654	30,90
Zeewolf		23.785	948.390	38.703	1.093.050	8.642	302.540	33.492	1.302.340	38,90
Hozemondhammen		66.365	7.942.950	9.644	351.490	63	2.460	206.827	25.814.601	124,80
Noorse	1	5.816	218.100	135.715	17.118.450	4.747	753.201	5.816	218.100	37,50
Schelvis	2	1.235.854	43.063.216					1.235.854	43.063.216	34,80
Zeehaai		357.290	10.173.308	358.049	10.226.709	145.047	3.401.409	860.386	23.801.426	27,70
Hondshaai		217.231	3.382.112	138.828	2.029.913	24.209	416.982	380.268	5.829.007	15,30
Andere soorten		90.278	5.319.422	19.055	505.230	7.280	405.975	116.613	6.230.627	53,40
Varia		109.349	2.510.856	20.419	1.094.550	5.579	311.011	135.347	3.916.417	28,90
Totaal :		15.862.850	599.181.898	12.766.018	764.645.336	2.610.696	101.453.505	31.239.564	1.465.280.739	46,90
<b>2. PELAGISCHE VIS</b>										
Horsmakreel		10.654	63.339			571	2.732	11.225	66.071	5,90
Haring	1			2.489	79.080			2.489	79.080	31,80
	2									
	3			2.484	79.080			2.489	79.080	31,80

(Vervolgt op biz 8)

(Vervolg van blz. 7)

## AANVOER VAN VISSERIJPRODUKTEN DER BELGISCHE ZEEVISSERSVAARTUIGEN (1) (2) GEDURENDE HET JAAR 1979

soort	gr. kl.	OOSTENDE		ZEEBRUGGE		NIEUWPOORT		TOTAAL		gem. prijs
		kg.	fr.	kg.	fr.	kg.	fr.	kg.	fr.	
Makreel	1									
	2	195	3.040	265	4.600			460	7.640	16,60
	3	8.708	111.594	3.008	50.306	50	1.100	11.766	163.000	13,90
	4			15	300			15	300	20,00
		8.903	114.634	3.288	55.206	50	1.100	12.241	170.940	14,00
Sprot				998	17.410			998	17.410	17,40
Andere soorten		58	7.035			4.017	58.675	4.075	65.710	16,10
Varia		30	600	168	7.090	6	280	204	7.970	39,10
Totaal		19.645	185.608	6.943	158.786	4.644	62.787	31.232	407.181	13,00
3. SCHAAL- & WEEKDIEREN										
Garnaal	1									
	2	203.662	13.055.240	665.969	46.998.380	39.109	2.967.558	908.740	63.021.178	69,40
Langoestine		293	32.000	299.379	39.683.500	134	15.564	299.806	39.731.064	132,50
Krab		7.035	162.760	186.965	3.949.330	1.679	37.660	195.679	4.149.750	21,20
Zee kreeft				14	1.200	1.121	164.335	1.135	165.535	145,80
Inktvis		23.802	1.512.959	10.662	486.800	656	10.440	35.120	2.010.199	57,20
Wulk		20.437	430.815	376.095	8.174.965	18.705	412.440	415.237	9.018.220	21,70
Varia		747	32.140	718	23.140	21	300	1.486	55.580	37,40
Schelp		26.792	961.436	392.120	11.557.730	8.817	544.010	427.729	13.063.176	30,50
Andere soorten		4.708	166.290			653	7.250	5.361	173.540	32,40
TOTAAL		287.476	16.353.640	1.931.922	110.875.045	70.895	4.159.557	2.290.293	131.388.242	57,40
ALGEMEEN TOT.		16.169.971	615.721.146	14.704.883	875.679.167	2.686.235	105.675.849	33.561.089	1.597.076.162	47,60

(1) Alleen in Belgische havens  
(2) Voorlopige cijfers

### OP DE OOSTENDE - DOVER - FOLKESTONELIJN

Na de speciale aanbieding voor de maanden januari en februari, biedt de Regie voor Maritiem Transport, die de Sealink Zeevaartlijnen Oostende-Dover/Folkestone exploiteert, ook tijdens de maand maart de automobilisten de gelegenheid om naar Engeland, dat grote eiland dat zo nabij is en toch gans anders, te reizen tegen een zeer interessante prijs.

Inderdaad, tijdens de periode van 1 tot en met 31 maart 1980, brengt zij tegen de forfaitprijs van slechts 2.720 BF (d.i. + 70 t.h. reductie op het normale tarief) uw wagen (ongeacht de lengte) + 4 volwassen personen van Oostende naar Dover en terug, op voorwaarde dat :

— het verblijf in Groot-Brittannië niet langer duurt dan 10 dagen; (de heenreis moet plaatsvinden ten vroegste op 1 maart en uiterlijk 31.03.1980);

— U reist met één van de hiernavolgende diensten :

10u05 uit Oostende : van 1 t.e.m. 21 maart en op 23, 24, 25, 26 en 27 maart;

10u00 uit Oostende : op 22, 28, 29, 30 en 31 maart;

23u00/22u00 uit Oostende : dagelijks behalve op zaterdag;

03u00 uit Dover ED : dagelijks behalve op zondag;

07u00 uit Dover ED : dagelijks van 3 maart, behalve op 8, 9, 15, 16, 23 en 30 maart;

- 15u00 uit Dover ED : op 22, 28, 29, 30 en 31 maart;
- 15u45 uit Dover WD : van 1 t.e.m. 15 maart;
- 18u30 uit Dover ED : op 22, 23, 28, 29, 30 en 31 maart;
- 19u40 uit Dover WD : van 16 t.e.m. 31 maart.

Bij bijkomende personen die U eventueel vergezellen, betalen elk slechts 680 BF heen en terug, en de kinderen (4 tot 14 jaar), slechts 340 BF.

Voor nadere inlichtingen, biljetten, enz. i.v.m. het hogergevoemde speciale aanbod, kunt U terecht bij uw reisbureau of automobielclub.

## Verbod op haringvangst tot 31 mei

Niettegenstaande heel wat drukking uitgang van de visserij uit bijna alle landen van de Gemeenschap is men er toch niet toe gekomen een bepaald contingent vrij te geven voor de haringvisserij. Wel is men evenmin tot een al te drastige maatregel overgegaan zoals het verbod op de haringvisserij voor het ganse jaar 1980, zodat voor de betrokken kringen toch nog de hoop levendig blijft dat na 31 mei wellicht een beperkt contingent

zou vrij gegeven worden. Het is vooral de Nederlandse minister Van der Stee die hier op aandringt. Zo te zien heeft hij het niet kunnen halen te Brussel, maar de poort is toch niet volledig dicht zodat de hoop blijft om na 31 mei toch nog een haringske of een maatje vrij te krijgen. Anderzijds is deze onzekerheid toch niet bevorderlijk voor het bedrijf dat nu maar het gissen heeft of er dit jaar iets, een weinig of totaal niets komt. Men kan inderdaad zo maar van vandaag op morgen niet in zee steken op de haringvisserij. Daar gaat heel wat voorbereiding aan vooraf, terwijl het anders toch maar te riskant ligt, zich klaar te maken om achteraf het deksel op de neus te krijgen als er toch, zelfs van een beperkte haringvisserij, niet terecht komt.



snelblussers - brandweerposten - detektie & melding - veiligheidsmateriaal - brandwerende deuren - allerhande kasten - materieel voor openbare en private brandweerkorpsen.

**somati**

IIIe Industriezone, 9440 EREMBODEGEM  
Tel. (053) 70 32 32 — Telex 12376

**REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD**

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Heel wat meer vis op de Oostendse markt dan de voorgaande weken. In de eerste plaats dan IJslanvis waarvan maandag drie vangsten aangevoerd werden. Dat dan wel wegens een samenloop van omstandigheden waardoor een vaartuig een week later marktte dan aanvankelijk gepland. Veel rode zeebaars, die de sterkste prijsdaling kende ten overstaan van verleden week. Toen werd immers tot 62 fr. betaald, nu haalde deze soort als hoogste prijs amper 28 fr. Blauwe leng deed het vrij behoorlijk en

noteerde regelmatig tot 39 fr. Ook witte leng bleef redelijk duur (35 fr.). Koolvis, veel kleine sortering, noteerde tussen 20,60 fr. en 35 fr. terwijl schotse schol toch ook weer boven de 40 fr. kreeg. Heilbot was zeer schaars. Duidelijk meer schelvis voor deze schepen, de prijs van deze soort daalde nogal sterk en lag tussen 29 en 44 fr. het kg. De hoogste opbrengst was hier voor de O.81 met 2.110.397 fr.

Een vijftal kanaalvangsten zorgden voor afwisseling op de markt met redelijk veel rog en ook een vrij grote aanvoer van heek. Deze laatste soort bleef evenals verleden week nogal goedkoop. De grote sortering noteerde rond de 75 fr., de andere soorten kregen van 12 tot 40 fr. het kg. Rog kreeg een redelijke middelmarkt met prijzen volgens grootte en kwaliteit tussen 25 en 55 fr. het kg. Rode knorhaan bleef redelijk duur en liep op tot 72 fr. De tongprijzen zijn eveneens gestegen, grote sorteringen kregen tussen 150 en 185 fr. het kg., middensorten tussen 205 en 245 fr. en kleine tong tussen 185 en 200 fr. Een mooi resultaat voor de O.33 die 1,5 miljoen besomde.

Voor Westvis waren de prijzen eerder middelmatig. Vooral kabeljauw en wijting deden het niet te best, evenmin als schol trouwens waarvoor doorgaans minimumprijzen genoteerd werden. Grote wijting was maandag een flink stuk duurder dan dinsdag toen de prijs terugviel van 32 naar 21,60 fr. De kleine sortering ging dinsdag grotendeels naar de vismeel of dierenvoeding waar er maandag tussen 16 en 17,50 fr. voor gegeven werd. Haai werd meer aangevoerd dan gewoonlijk, ook vooral dinsdag. De prijs viel meteen terug van 42 naar 30 fr. het kg. Een mooie partij vlaswijting kreeg dinsdag ook al lagere prijzen dan maandag en noteerde tussen 32 en 37 fr. het kg. Voor zonnevis werden sterk uiteenlopende prijzen betaald volgens de grootte. Waar grote sortering tot 230 fr. kreeg noteerde de middensortering maar 102 fr. het kg. Deze middensort is minder geschikt om in reppen gesneden te worden, vandaar.

De kustvisserij beperkt zich nog steeds tot de garnaalvisserij. Ook deze is echter weinig renderend met vangsten die tussen 30 en 90 kg. in de afslag brengen. De prijs is begin deze week gestegen en liep op tot 107 fr. het kg. Vis is er weinig te vangen, vandaar dat de visvangers doorgaans aan de kaai blijven liggen. Alles samen blijft het toch beter dan verleden jaar toen in deze periode helemaal niets aangevoerd werd.

## ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER- FOLKESTONE

### UURTABEL DER OVERVAARTEN

Voor de week van 3 februari tot 9 februari.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :  
- Dagelijks om 01u30; 7u35; 10u05 en om 14u40.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

- Dagelijks om 17u00 en om 20u30.
- Op 3 februari, bijkomende afvaart om 23 uur.
- Op 4, 5, 6, 7, en 8 februari bijkomende afvaarten om 05u00 en om 23 uur.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

- Dagelijks om 5u15.
- Op 4, 5, 6, 7, 8 en 9 februari bijkomende afvaarten om 03u30 en om 06u40.

Afvaarten uit Dover Western D. :

- Dagelijks om 11u40; 15u45 en om 19u10.

Afvaarten uit Dover Eastern D. :

- Dagelijks om 00u30; 09u00 en om 21 uur.
- Op 4, 5, 6, 7, en 8 februari bijkomende afvaarten om 03u00 en om 09u00.
- Op 3 februari bijkomende afvaart om 03u00

Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks om 22u45.
- Op 4, 5, 6, 7 en 8 februari bijkomende afvaarten om 20u55 en om 00u10.
- Op 3 februari bijkomende afvaart om 20u55
- Op 9 februari bijkomende afvaart om 00u10.

## OOSTENDE

### VRIJDAG 25-1-1980

WEST				
Z.209	10	300	—	422.908
KANAAL				
O.35	12	230	—	476.948

### MAANDAG 28-1-1980

IJSLAND				
O.317	18	930	—	1.390.904
O.81	20	1.475	—	2.110.397
O.202	18	905	—	1.339.276
KANAAL				
O.141	18	325	—	651.630
O.369	18	200	1.418	592.574
O.33	18	300	5.792	1.560.466
Z.34	18	105	2.553	634.501

NOORD				
Z.583	8	160	432	367.479
WEST				
N.752	11	235	—	355.460
N.709	11	220	—	321.475
N.710	5	50	—	62.580
O.274	11	50	1.364	373.023
O.243	11	240	—	316.150
N.736	8	80	—	162.666

### DINSDAG 29-1-1980

KANAAL				
O.309	12	290	—	566.404
WEST				
N.41	11	265	—	296.651
O.134	11	435	—	478.010
O.123	11	335	—	459.650
N.719	11	230	—	300.155
O.206	11	325	—	350.730

### WOENSDAG 30-1-1980

WEST				
N.40	11	330	—	382.830
O.306	6	120	—	137.110
O.114	10	75	2.260	582.654

## VERWACHTINGEN

### VRIJDAG 1 FEBRUARI 1980

WEST : O.127 (50 m. vis, 1.500 tong).  
O.26 (290 m.), Z.209 (30 m.).

### MAANDAG 4 FEBRUARI 1980

IJSLAND : O.318 (700 m., t.t.z. 300 bonen, 150 kab. en gul, 50 schelvis, 30 kools, 50 leng, 70 schotse schol, 50 varia).  
WEST : O.229, O.275, O.279, N.3, N.706, O.303, N.45.  
MONKEY BANK : O.232.

### DINSDAG 5 FEBRUARI 1980

WEST : N.708, Z.502, Z.38.  
KANAAL : O.518, Z.183.

### WOENSDAG 6 FEBRUARI 1980

WEST : O.285.

## ZEEBRUGGE

### DONDERDAG 24-1-1980

Z.161	6	600	40	272.380
-------	---	-----	----	---------

### VRIJDAG 25-1-1980

K				
Z.506		3.000	240	1.058.210
Z.30		3.000	240	1.143.130
Z.471-472 (gul)				45.500
				2.246.840

### MAANDAG 28-1-1980

W				
Z.429	10	700	50	178.890
Z.542	11	200	100	344.960
KN				
Z.48	12	4.000	400	1.686.770
W				
Z.537	11	900	50	381.070
N				
Z.462	11	2.200	260	902.420
Z.574	1	1.000	230	577.630
Z.437-558 (gul)				30.250
Z.403-501 (gul)				99.680
Z.570-601 (gul)				88.936
Z.554-538 (gul)				29.150
Z.580-578 (gul)				26.660
				4.346.416

### DINSDAG 29-1-1980

KN				
Z.200	16	2.500	160	829.860
N				
Z.196	13	1.500	400	1.021.426
KRP				
Z.559	12	100	80	282.215
Z.569	12	100	75	280.940
N				
Z.315	11	150	200	500.830
Z.27	11	4.000	450	1.435.959
Z.400-548 (gul)				34.450
Z.201-560 (gul)				14.100
				4.399.780

### WOENSDAG 30-1-1980

N				
Z.99	11	2.600	300	1.129.027
Z.313	12	2.200	300	1.066.520
W				
Z.465	12	1.400	80	597.163
N				
Z.492	6	500	200	334.860
Z.324	12	1.400	180	703.455
KRP				
Z.307	12	150	70	304.971
W				
Z.568	14	200	100	280.657
KRP				
Z.402	11	100	70	157.419
Z.510	10	100	80	307.391
N				
Z.89	8	1.000	200	757.550
Z.538-554 (gul)				15.370
Z.570-601 (gul)				35.670
Z.184-447 (gul)				25.716
Z.578-580 (gul)				60.440
Z.471-472 (gul)				33.482
Z.400-548 (gul)				21.110
Forellen (van Schubert)				5.650
				5.836.451

## 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

Schelvis grote	29,40-44,—		
Schelvis midden	28,20-40,—		
Schelvis klein	21,—30,40		
Kabeljauw	28,40-33,—		
Gul	28,40-33,40		
Wijting	24,—29,—		
Schaat	44,—64,—		
Zeebaars	24,80-27,80		
Leng	33,60-42,40		
Schartong	8,—42,—		
Heilbot	112-221		
Koolvis	21,20-32,—		
Hondstong			
Zeewolf			
Staart	132-147		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Lappen	28-1-1980	29-1-1980	30-1-1980
Grote	153-158		153-154
3/4	173-185		163-165
Blok	195-221		206-211
Voor-kleine	207-245		222-229
Kleine	202-222		212-220
slips	195-200		185-201

Zeebrugge

Grote	158-177	173-177	172-184
Blok	173-184	170-173	174-181
Fruit	222-236	190-192	194-208
Schone kleine	234-260	208-213	202-210
Kleine	194-223	197-201	200-203
Tout petit	190-207	195-196	192-199
Slips	187-193	182-183	183-191

Nieuwpoort

Tong I	150,—		
Tong II	186,—		
Tong III	230,—		
Tong IV	240,—		
Tong V	206,—		
Kleine	201,—		

PLADIJS

Oostende

Grote	28-1-1980	29-1-1980	30-1-1980
Grote iek	21,—38,—	21,—26,—	22,—,—
Kleine iek	20,—32,—	19,—21,—	19,—,—
Derde slag	21,—26,—		20,—,—
Platjes	23,—27,—	21,—24,—	
	20,—24,—	21,—24,—	18,—20,—

Zeebrugge

I	26,—26,—	19,—20,—	19,—20,—
II	26,—34,—	19,—20,—	20,—24,—
III	30,—31,—	22,—25,—	26,—30,—
IV	20,—27,—	20,—24,—	26,—28,—
V			

Nieuwpoort

Moeien			
Grote pladijs	20,—24,—		20,—25,—
Platjes	23,—34,—		22,—34,—
Drielingen	20,—30,—		22,—30,—

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

25-1	2		920.226			
28-1	14		10.248.646			
29-1	6		2.497.600			
30-1	3		1.163.024			
-	25		14.829.496			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

25-1	11	685	50.146	52,—	84,—	
26-1	6	297	28.051	7,—	107,—	
29-1	9	493	43.220	67,—	105,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

25-1	3	1.382	48.280			
27-1	4	10.104	419.617			
29-1	2	4.510	103.505			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

25-1	1	25	2.600	104,—	104,—	
27-1	1	53	5.777	109,—	109,—	
28-1	2	135	14.054	94,—	109,—	

NIEUWPOORT

VRIJDAG 25 JANUARI

N.470	7.780	N.590	7.780
N.211	3.000		
N.172	14.860	N.788	14.860

Geringe aanvoer op de vrijdagmarkt. Slechts twee koppels spanvissers en een kustvisser losten hun schaarse vangst, samen 1.380 kg. voor 48.280 fr. De spanvisserij op gul en wijting is momenteel niet meer efficiënt en produktief, zodat besloten werd deze visserij stop te zetten. De vaartuigen dienen voortaan een andere visserij te beoefenen die voor reders en vissers meer lonende perspectieven biedt. Door de geringe aanvoer zijn alle soorten aan een felle prijsstijging onderhevig geweest. Zo werd de kabeljauw opgekocht tegen 3.100 fr. à 3.600 fr. de ben en kreeg gul de prijs van 1.800 tot 2.600 fr. de ben. Grote wijting werd opgekocht aan 1.300 fr. de ben en kleine wijting aan 900 tot 1.100 fr. de ben. Een vlot marktverloop met geringe aanvoer die tegen lonende prijzen een afzetgebied kende.

MAANDAG 27 JANUARI

N. 88	10.730	N.700	10.730
N.346	68.800	N.579	245.242
N.738	84.115		

Op de maandagmarkt boden zich slechts twee vaartuigen van de West, één koppel spanvissers en één bokkevisser aan. Alles samen ong. 10.000 kg. vis voor een bruto-aanvoerwaarde van 419.000 fr. Tong nr. 1 werd tegen 150 fr. de kg geboekt en tong nr. 2 tegen 186fr. het kg. Tong nr. 3, bloktong, noteerde men aan 230 fr. het kg. en tong nr. 4 aan 240 fr. het kg. Tong nr. 5 kreeg 206 fr. en de kleine tong 201 fr. het kg. Variatie werd in geringe mate aangevoerd, zodat de bekomen prijzen duur genoemd kunnen worden. Griet ontving de prijs van 130 fr. het kg. en staartvis werd aan de man gebracht tegen prijzen die varieerden van 190 tot 218 fr. het kg. Kabeljauw werd geveild tegen 3.200 fr. de ben en gul tegen 1.500 fr. tot 2.000 fr. de ben. Grote wijting kreeg 1.300 fr. de ben en kleine wijting 900 tot 1.100 fr. de ben. De weinig aangevoerde rog kende opnieuw topprijzen, zodat voor de moer- en tiltrog de prijs van 70 fr. het kg. neergepend werd. Een matig marktverloop met een tendens tot prijsstijging die gedurende gans de verkoop stabiel is gebleven.

zen, zodat voor de moer- en tiltrog de prijs van 70 fr. het kg. neergepend werd. Een matig marktverloop met een tendens tot prijsstijging die gedurende gans de verkoop stabiel is gebleven.

WOENSDAG 30 JANUARI

N.720	95.672		
N. 88	3.916	N.700	3.917

Eén vaartuig van de West en één koppel spanvissers op de woensdagmarkt. Geen aanvoer van variatie, slechts gul, wijting, pladijs en rog worden te koop aangeboden. Kabeljauw werd geboekt tegen 2.700 à 3.200 fr. de ben en gul tegen 1.200 à 2.300 fr. de ben. Grote wijting kreeg 1.200 fr. de ben en kleine wijting kreeg ongeveer 900 fr. de ben. Grote pladijs noteerde men aan 1.100 fr. de ben, drieling aan 1.500 fr. de ben en de platjes aan 1.100 fr. de ben. Rog kreeg een constante waarde toegewezen waar van de prijs ongeveer 70 fr. het kg. bedroeg. Een geringe aanvoer met een marktverloop waarvan de vraag het aanbod overtrof.

GOEDKOPE REIZEN VOOR AUTOMOBILISTEN

Teneinde reizen naar Groot-Brittannië voor tal van automobilisten nog goedkoper te maken, voert de Belgische Regie voor Maritiem Transport, die de Sealinck zeevaartlijnen Oostende — Dover/Folkestone exploiteert, vanaf 1 maart 1980 een vereenvoudiging door van de structuur van het tarief voor individuele reizen van personen met motorvoertuig. Inderdaad, voor overvaarten die plaats vinden vanaf die datum worden de begeleide auto's voor tarifiering ingedeeld in slechts 2 lengtecategorieën in plaats van 4, namelijk:

- 1) „niet langer dan 3,80 m” : met behoud van de bestaande prijs 1980 ;
  - 2) „langer dan 3,80 m” : tegen de prijs 1980 van de vroegere categorie „niet langer dan 4,30 m”.
- Het is dus niet alleen een vereenvoudiging, maar bovendien een prijsvermindering voor alle wagens die langer zijn dan 4,30 m.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	28-1-1980	28-1-1980	29-1-1980	29-1-1980	30-1-1980	30-1-1980	28-1-1980	30-1-1980
Farbot : groot (123)	232 -288	303 -352	297 —	332 —	308 -327	.....	.....	.....
middel (123)	159 -196	203 -247	176 -230	202 -232	155 -178	200 -227	148 -176	.....
klein (123)	135 -151	150 -168	.....	145 -151	.....	125 -158	90, —	.....
Griet : groot (123)	86, -119	117 -125	.....	105 -107	106 -108	112 -116	100 -130	.....
middel (123)	72, -102	103 -111	.....	90, -93, —	90, —, —	100 -104	.....	.....
klein (123)	63, -81, —	91, -92, —	.....	85, —, —	.....	90, -92, —	.....	.....
Schelvis : groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek : groot	58, -65, —	32, -72, —	79, —, —	.....	.....	.....	.....	.....
middel	40, -46, —	.....	42, -48, —	.....	.....	.....	.....	.....
klein	6, -24, —	.....	12, -19, —	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	18, -36, —	31, —, —	39, —, —	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (I)	24, -57, —	64, -66, —	29, -52, —	58, -58, —	35, -42, —	50, -55, —	.....	.....
Keilrog (123)	57, -62, —	.....	58, —, —	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (23)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70, —, —	70, —, —
Tilten (23)	.....	54, -57, —	.....	44, —, —	.....	48, —, —	70, —, —	70, —, —
Scherpstaart (23)	.....	55, -73, —	.....	42, -56, —	.....	58, —, —	65, —, —	65, —, —
Halve mans (23)	.....	33, -49, —	.....	39, —, —	.....	23, -37, —	65, —, —	65, —, —
Teelt (2)	.....	30, -46, —	.....	40, —, —	.....	32, -38, —	.....	.....
Katrog (2)	.....	6, -8, —	.....	20, —, —	.....	12, —, —	.....	.....
Kabeljauw	37, -51, —	42, -48, —	39, -49, —	44, -48, —	36, -47, —	50, -57, —	55, -65, —	54, -60, —
Gul (groot)	24, -43, —	35, -42, —	24, -42, —	42, -44, —	24, -43, —	40, -46, —	30, -40, —	28, -40, —
Gul (middel)	.....	36, -38, —	.....	35, -38, —	.....	38, -40, —	.....	.....
Gul (klein)	.....	34, -57, —	.....	24, -28, —	.....	32, -34, —	.....	.....
Hozemondhamme	75, -172	.....	112 -173	.....	66, -168	.....	.....	.....
Wijting : groot	14, -34, —	22, -25, —	14, -23, —	24, -26, —	14, -22, —	18, -20, —	22, -26, —	20, -25, —
klein	.....	16, -18, —	.....	14, -15, —	.....	14, -16, —	18, -23, —	18, -22, —
Schar	14, -24, —	24, —, —	11, -18, —	14, —, —	12, -32, —	12, -16, —	20, -35, —	20, -35, —
Steenhol	14, -103	69, -108	39, -110	90, —, —	35, -114	116 -118	.....	.....
Zeehaai	37, -43, —	51, —, —	22, -35, —	41, —, —	.....	41, —, —	16, —, —	15, —, —
Hondshaai	9,40-18, —	.....	15, —, —	.....	26, —, —	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30, -35, —
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100 —, —	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	8, -31, —	22, —, —	8, -21, —	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	14, -51, —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	8, -13, —	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	40, —, —	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	36, -44, —	.....	36, -39, —	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	132 —, —	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	50, -127	.....	98, -230	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	85, -173	.....	80, -159	.....	90, -160	190 -218	.....
Schotse schol	.....	48, —, —	.....	44, —, —	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	17, -21, —	.....	17, —, —	.....	15, —, —	40, —, —	40, —, —
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15, —, —	15, —, —
Rode Poon (robaard)	33, -58, —	50, —, —	51, -55, —	30, —, —	.....	.....	40, -60, —	38, -58, —
Grauwe Poon (knorh.)	34, -39, —	45, —, —	10, -28, —	30, —, —	13, —, —	11, -17, —	30, -38, —	28, -36, —
Rode Knorhaan	52, -71, —	.....	51, -72, —	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	8, -11, —	.....	8, -11, —	.....	9, —, —	.....	.....
Langoesten (midden)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
(klein)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

**Lees "HET VISSERIJBLAD,"**



## LIPS n.v. *scheepsschroeven*

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

Nadat er woensdag 25 januari geen anvoer was, werd er aan de donderdagmarkt aangevoerd: 127 kisten kabeljauw en gul; 181 kisten wijting, 22 kisten schar en 5 kisten diversen.

Prijzen in guldens: Per 1 kg.: tarbot 20,40.

Per 40 kg.: kabeljauw twee 150-134; kabeljauw een 256; kabeljauw twee 150-134, kabeljauw drie 144-100, kabeljauw vier 132-114, kabeljauw vijf 120-86, wijting drie 98-58, schar 150-120, knit 72-63, bot 24.

De besommingen waren: KW 29 f 7.300, KW 214 f 5.100, VD 19 + VD 73 f 6.950, IJM 18 f 680.

## Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 21-1 t/m 25-1-1980

Door 66 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrenst	Prijs per kg.
18.727 kg.	Tong	f 274.446,66	van f 20,36 tot f 13,00
13.730 kg.	Tarbot	f 136.145,69	van f 21,66 tot f 6,85
89.220 kg.	Schol	f 166.515,18	van f 2,58 tot f 1,58
99.375 kg.	Kabeljauw	f 210.333,59	van f 4,40 tot f 1,04
1.667 kg.	Griet	f 12.425,84	van f 11,52 tot f 5,47
4.725 kg.	Schar	f 8.601,03	van f 2,80 tot f 1,00
18.275 kg.	Wijting	f 18.776,13	van f 2,13 tot f 0,82
194.160 kg.	Diversen	f 605.382,58	
<b>439.879 kg.</b>		<b>f 1.432.626,70</b>	

## 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 Z. e-brugge.
- 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 **MARIÏEM**, Vissershavenweg 46. Scheveningen.
  - Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam.
  - Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek Observator, Steenhouwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.
  - Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden.
  - Cooperatieve Inkoopvereniging Visserijbenodigdheden, Haven 17, Oude Schild, Texel.
- Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaan de betaling.

# EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

- HET KOUDSTE
- HET BEST BEWERKBAAR

(3324V)

## 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.

# 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

## 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 —

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

Tel. (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD

PS 4



# 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.

■