

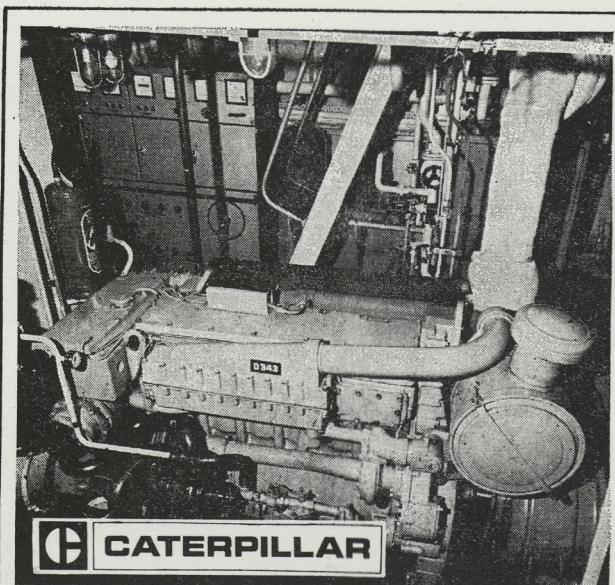


**het  
visserij  
blad**

VRIJDAG 17 JUNI 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 23 — 44e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

# Bewezen kwaliteit door geleverde prestaties

Vissersschepen - Binnenvaartschepen -  
Zeeschepen - Duw- en sleepboten - Zandzuigers -  
Passagiersschepen - Plezierboten.



Caterpillar voortstuwingsmotoren  
en boordaggregaten tot 1125 pk



## BELANGRIJKE MEDEDELING

Bureau Veritas, de maatschappij voor scheepsclassificatie gevestigd in Frankrijk, heeft onlangs de producties van Caterpillar van motoren en reductoren voor de scheepvaart gehomologeerd. Deze homologatie is gebaseerd op het feit, dat de serieproductie globaal beantwoordt aan de normen die gesteld worden door de classificatie; **de kwaliteitscontrole van Caterpillar staat naar hun oordeel op een dergelijk peil, dat elke eenheid die van de produktieketting komt automatisch conform verklaard wordt zonder individueel nazicht van het Bureau Veritas.**

Caterpillar wordt aldus de eerste Amerikaanse constructeur van motoren met innerlijke verbranding die erkend wordt door het Bureau Veritas.

De homologatie breidt zich uit tot alle wisselstukken die door Caterpillar gefabriceerd worden, zodat elk stuk dat door gelijk welke verdeler van het merk geleverd wordt zonder verdere formaliteiten op een motor of reducteur mag gemonteerd worden onder dekking van een B.V. certificaat.

Bureau Veritas is de vijfde maatschappij van internationale classificatie die Caterpillar het voordeel van dit bijzonder statuut toekent; de anderen zijn, het **American Bureau of Shipping**, de **Lloyd's Register of Shipping**, de **Registro Italiano Navale** (Italië) en de **Det Norske Veritas** (Noorwegen). Voor al deze maatschappijen is het homologatieproces van motoren gelijkaardig. Eerder dan ter plaatse een inspecteur te hebben belast met de talrijke controles die op iedere motor uit te voeren zijn, vertrouwt de maatschappij zich op de eigen kwaliteitscontrole van de constructeur na ze te hebben onderzocht en goedgekeurd. De enige tussenkomst van de maatschappij beperkt zich tot onverwachte bezoeken om de conformiteit na te gaan met de overeengekomen normen.

Caterpillar verkoopt een gamma van scheepsmotoren en -reductoren die conform zijn, van 85 tot 1125 HP in continue dienst.


# TRECO N.V.



VERKOOP · WISSELSTUKKEN · SERVICE

TRECO N.V. Steenweg op Brussel 340 1900 OVERIJSE  
Tel. (02) 687 60 20 Telegr. TRECOSA-BRUSSEL Telex: 23386 BRU

Speciale afgevaardigde voor de scheepvaart:  
J.M. Neuville - Oostende. Tel. (059) 70 11 84

Caterpillar en  zijn handelsmerken van Caterpillar Tractor Co.

# het visserijblad

Vrijdag 17 juni 1977 — Nr. 23

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.500 FR — 6 MAANDEN 750 FR. —  
3 MAANDEN 380 FR — BUITENLAND 1.700 FR — NEDERLAND 110 GULDEN  
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE  
TELEFOON (059) 70 77 13 - 70 77 14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —  
B.T.W. 412.522.588  
DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

## Wrakken in de Noordzee een gevaar

Het is elkeen bekend, dat de beide oorlogen voor gevolg gehad hebben, dat er in de Noordzee en het Kanaal en daarin begrijpen we ook het Kanaal van Bristol, de Franse, Hollandse, Deense en Noorse kust, talrijke schepen gezonken liggen, waarvan de ligging voor het grootste gedeelte gekend is, maar waar voor de opruiming gervan, er wel dikwijls op nationaal of internationaal vlak gesproken, maar nooit iets praktisch verwezenlijkt werd.

Ondertussen is het ook een feit, dat daardoor honderden miljoenen schade berokkend werd, 't zij door vaartuigen die er op liepen en daardoor een totaal verlies werden, 't zij, dat ze daardoor grote schade berokkend werden en voor „salvage" enorm veel geld gekost hebben.

En dan spreken we nog niet van het wekelijks, ja dagelijks vastslaan van vistuig door de ene of andere met niet alleen totaal of gedeeltelijk verlies van vistuig, dat meer dan honderd duizend frank kost, maar ook zware motorschaden voor gevolg kunnen hebben.

Vaststellend dat er niettegenstaande al deze feiten, niets praktisch verwezenlijkt werd, om daaraan zoveel mogelijk een einde te stellen of grotendeels te verhelpen en daarbij denkend aan het vergaan van verschillende vissersvaartuigen zoals onlangs de Z.511 die een bestendig gevaar blijft voor de visserij, en veel miljoenen kostte schreven we op 8 december 1975 aan Minister Chabert, schrijven waarvan de inhoud hierna volgt:

Mijnheer de Minister,

Betreft: wrakken in de Noordzee

De recente totale verliezen van de Z.438 en B. 604 aan onze kust, tengevolge van aanvaringen, en de zware kosten welke de reddingsdiensten en het ministerie van Openbare Werken ingevolge het K.B. van 31-5-1968, houdende politie en scheepvaart reglement voor de belgische territoriale wateren, inzonderheid art. 13 part. 2-1<sup>o</sup>, opvorderen, verplichten ons niet alleen hen af te wijzen, daar die vaartuigen buiten de territoriale wateren liggen, of de abandonwaarde aan te bieden ingevolge art. ...., maar hebben het noodzakelijk gemaakt U een voorstel te doen omtrent een onderzoek welke zou kunnen ingesteld worden naar de bestaande wrakken in de Noordzee en in het bijzonder langs onze kust, om na te gaan of die wrakken met springstoffen niet zouden kunnen verwijderd worden in plaats van gedurende jaren onafgebroken kostelijk boeien als bebakening noodzakelijk te maken zonder te spreken van onderhoud en vervanging ervan, maar terzelfdertijd kolossale schade berokkenen aan het vistuig van de er vissende schepen.

Voor wat de vissers betreft en gezien onlangs de 12 mijl zone voor de visserij boven de 50 bruto ton werd ingevoerd, zou dit van het grootste belang zijn voor het verlies van vistuig en gevaren van schade.

Het is inderdaad zo dat bvb. een vissersvaartuig in 12 maanden tijd niet minder dan 8 netten en vistuig verloor welke elk op zichzelf 120 duizend frank kosten.

Desnoods zou in samenwerking met andere landen de kwestie ex-territoriaal kunnen onderzocht worden, wat een grote verbetering zou kunnen darstellen voor de beiligheid van de scheepvaart, het verlies van vistuig en veroorzaken van zware motorschaden.

Het komt ons voor dat een noodzakelijke bespreking van belang zou zijn, om in samenwerking met het ministerie van Landbouw, Openbare Werken, Landsverdediging, na te gaan wat hiervoor kan gedaan worden en wat de kosten thans zijn en wat ze zouden voor gevolg hebben moesten deze wrakken met springstoffen kunnen opgeruimd worden.

(Vervolg blz. 2)

## DE HEER HENDRIK VANDEWALLE BLIJFT ADJ. KABINETSCHIEF

Na het niet terug opnemen van Minister Lavens als minister van Landbouw zodat een Waalse Minister thans Landbouw en Visserij in handen krijgt, is men wel verplicht geweest de misnoegdheid te trachten tot een minimum te herleiden.

Op aandringen van Vlaamse zijde, heeft men als adjunct kabinetschef de heer Hendrik Vandewalle in zijn vroegere functie tenslotte behouden.

De heer Vandewalle is immers een man die drie jaar ter zeevisserij dienst te Oostende deed en zich daar met de visserij heeft vertrouwd gemaakt. Daarna werd hij op aanwijzing van secretaris generaal Vande Moortel als attaché

voor de visserij aan het kabinet van minister Lavens toegevoegd, waar hij na een zekere tijd tot adjunct kabinetschef werd verheven.

Zeggen we terstond dat dit voor de visserij een gelukkige zet was en hopen we nu maar dat de Waalse furie ook hier door de gezonde rede zal overtroffen worden.

De Belgische visserij heeft al zo weinig machtsvertoon gekregen. De internationale vraagstukken van de dag zijn uiterst belangrijk.

We zijn overtuigd dat de Vlaamse ploeg aan de Visserijdienst verbonden deze verder zal trachten te behartigen, want het zal nodig zijn, wil onze visserij niet ten dode worden opgeschreven.

## Bij het heengaan van de heer Lavens

# De heer Antoine Humblet nieuwe minister van Landbouw, Middenstand en... van Visserij

Het is de heer Humblet uit Namen, behorende tot de P.S.C. (de Waalse C.V.P.) die het ministerie van Landbouw en Middenstand, waartoe ook de Visserij behoort, toegewezen kreeg. De heer Humblet is 55 jaar en afkomstig uit landbouwmiddens. Hij is ondernemingshoofd in de houtsector. Hij neemt dus het departement over van de heer Lavens waarvan het heengaan bijzonder pijnlijk aangevoeld wordt door de Westvlamingen in het algemeen, de landbouwers en de visserij in het bijzonder. Niettegenstaande de onmiskenbare capaciteiten van de nieuwe minister, vreest men in de visserijkringen op zekere manier toch in de vergeethoek te geraken omdat een Waalse minister zeker moeilijk de specifieke noden van ons bedrijf kent en waarschijnlijk geen voldoende belangstelling hiervoor zal weten op te brengen. Het tegenovergestelde zou ons ten zeerste verheugen, bijzonder dan vanwege een specifieke Waalse minister. Hopen we dus op een bijzonder begrip vanwege de heer Humblet en op een entourage en samenstelling van zijn kabinet met raadgevers waarbij de visserij niet over het hoofd wordt gezien. Men zegt altijd, dat bij de intrede van een nieuwe minister, het passend is de lof te maken van de heengaande. Met het heengaan van de heer Lavens moesten we dit echter niet doen uit traditie of uit beleefdheid, maar werkelijk om de vele diensten die hij het visserijbedrijf verleend heeft. We hopen dan ook uit het diepst van ons hart dat we in de heer Humblet een even fervente verdediger van de belangen van de visserij zullen aantreffen, als zijn voorganger is geweest. We zullen dan de eersten zijn om dit toe te juichen.

P.V.

# Wrakken in de Noordzee een gevaar

(Vervolg van blz. 1)

## HET ANTWOORD VAN MINISTER CHABERT

Reeds op 22 december, wat zeer vlug is voor een ministerieel departement, schreef Minister Chabert ons als volgt :

Mijnheer de Voorzitter,

Ik heb de eer U goede ontvangst te melden van uw brief van 8 december 1975.

Het probleem door U gesteld in verband met de wrakken in de Noordzee, heb ik door mijn bevoegde diensten laten onderzoeken.

Ik zal niet nalaten U ten gepasten tijde in kennis te stellen van de bevindingen die gedaan worden.

De Minister  
J. Chabert

Wetende hoe het er gewoonlijk in de administratie aan toe gaat en met verschillende departementen in bemoedigende termen de zaak hebbende besproken, antwoorden we op 5-1-1976 de heer Minister bedankend evenwel niet zonder een paar naar onze mening, nuttige suggesties doen- de en wel in volgende bewoordingen :

We zouden het echter ten zeerste op prijs stellen en nuttig vinden, moest een comité bestaande uit de bevoegde ambtenaars der verschillende departementen kunnen samengesteld worden om dit belangrijk vraagstuk te bespreken.

We vernemen het departement van Zeewezen, Openbare Werken, Landsverdediging, hoofdwaterschout en een vertegenwoordiger van de visserij en de verzekeringen voor vissersvaartuigen.

## VOLKSVERTEGENWOORDIGER DRIES CLAEYS INGESCHAKELD

Kopij van ons eerste schrijven van 6 dec. hadden we ook overgemaakt aan volksvertegenwoordiger Dries Claeys, die de zaken van de visserij steeds behartigt en kregen we daarenboven op 6-2-76 van Minister Chabert een nieuw bemoedigd schrijven, welke luidde als volgt :

Terugkerend op mijn schrijven van 8 december 1975 en op uw brief van 5 januari 1976 kan ik U mededelen dat het probleem van de wrakken in de Noordzee onderzocht wordt door het Bestuur van het Zeewezen in samenwerking met het departement van Openbare Werken.

Zodra beide diensten hun bevindingen hebben medegedeeld, zal geoordeeld worden welke maatregelen dienen genomen. Eventueel zal op dat ogenblik beslist worden het geheel voor advies voor te leggen aan een werkgroep, waarvoor bij de samenstelling rekening zou kunnen gehouden worden met uw suggesties terzake.

Ik zal niet nalaten U te gelegener tijd passend te informeren.

Kopij van dit schrijven en de vorige hadden we ook aan bovenvermelde volksvertegenwoordiger overgemaakt en ditmaal wat later en wel op 30 maart 1976, schreef de Minister van Openbare Werken, Mr. Defraigne, aan Volksvertegenwoordiger Dries Claeys, hiernavolgende :

Mijnheer de Volksvertegenwoordiger,

Betreft : wrakken in de Noordzee

Als antwoord op uw bovenvermelde brief heb ik de eer U als volgt in te lichten.

Vroegere jaren besteedden de kuststaten alleen aandacht aan de wrakken die een hinder of een gevaar voor het scheepvaartverkeer konden betekenen. Wrakken of wrakresten die slechts een hinder waren voor de visserij (vistuig) werden niet opgeruimd of gelicht. Zo ook in de Noordzee. Alleen de wrakken die gezonken lagen in de betonde vaarwegen binnen de zone die door het Belgisch Loodswezen gebaliseerd wordt en die de scheepvaart hinderden, werden door het Loodswezen bebakend. Eventueel werden ze opgeruimd tot een diepte die veilig was voor de scheepvaart. Uitzonderlijk werden ze gelicht.

Binnen de Belgische betonde vaarwegen liggen er 54 gelocaliseerde wrakken : 41 buiten de territoriale wateren (bevoegdheid Zeewezen) en 13 binnen de territoriale wateren (bevoegdheid Bestuur der Waterwegen).

Sinds enige jaren wordt het probleem van het opruimen van wrakken in zee, nu internationaal en nationaal ook benaderd met het oog op eensdeels de visserij en anderdeels zelfs het leefmilieu (flora, fauna en pollutie).

a) Internationaal :

In de schoot van het Juridisch Comité van de I.M.C.O. werden reeds meerdere besprekingen gewijd aan het opmaken van een internationale conventie om het opruimen van wrakken in volle zee te reglementeren. In het begin werd dit probleem zeer ruim aangepakt : alle wrakken, waar ook gelegen,

zouden gereguleerd worden. Nadat het Comité echter vastgesteld had dat het probleem van het internationaal publiek zeerecht, het probleem van het opruimen overschaduwde, en dat de meeste wrakken toch gelegen zijn in de wateren „onder nationale jurisdictie” ontstond er in het Comité een tendens om het toepassingsveld te beperken tot de wrakken die het scheepvaartverkeer hinderen en die liggen in de nationale wateren die voor internationaal verkeer openstaan. Er is dus via de I.M.C.O. weinig uitzicht voor verbetering voor de visserij buiten de territoriale wateren.

b) Nationaal :

De laatste jaren besteedt mijn departement veel meer aandacht aan het opruimen van wrakken in de territoriale wateren. De wrakken die tegenwoordig zinken worden meest al bebakend of gelicht of toch gelijk met de bodem opgeruimd, zodat er ook voor de visserij geen hinder of gevaar meer is. Buiten het wrak van de „IBIS” dat zopas werd gelicht, liggen er echter in de territoriale wateren nog 36 oude wrakken : 13 binnen de betonde vaarwegen (zie hoger) en 23 erbuiten.

Ten einde nu de nodige maatregelen te kunnen treffen om op de meest economische wijze deze wrakken en wrakresten te kunnen verwijderen (de lichte van de IBIS kostte circa 5,5 miljoen F) of de schade voor de visserij te beperken, ligt het in mijn bedoeling een vergadering te (laten) organiseren tussen de betrokken departementen.

Besluitend hoop ik, Mijnheer de Volksvertegenwoordiger, reeds in de mate van het mogelijke aan uw wensen tegemoet te zijn gekomen.

## WAAR BLEEF DE VERDERE ACTIE ?

Sedert dit belangrijk antwoord zijn reeds 14 maanden verlopen en wordt er over dit alles, niettegenstaande zijn belangrijkheid, niet meer gerept.

Het is inderdaad een nationaal en internationaal vraagstuk van het grootste belang gezien de honderden miljoen er jaarlijks aan besteed, er door verspild worden. Het is ons bekend op welk weinig doortastende wijze internationale commissies waarin ook vertegenwoordigers van ons land zetelen, werken.

We begrijpen ook dat deze commissie de kwestie van het internationaal publiek zeerecht eerst afhandelt, maar als we vaststellen op welke wijze dit bv. met de herwerking van de „bepalingen tot voorkomen van aanvaringen op zee” is geschied, dan is het niet te verwonderen, dat we nog vele jaren zullen moeten wachten op de oplossing, zoniet de opruiming van de wrakken in de Noordzee buiten de 12 Mijslzone.

Zij die er voor aangeduid zijn, verspillen meer tijd en geld aan reizen en verblijfkosten dan aan de job waarvoor ze geroepen zijn een oplossing te geven. Ministers hoe knap ook, zijn passanten. Ambtenaars zijn „dirigenten”. En dat zegt alles.

Dat niet allen over dezelfde kam dienen geschoren te worden, zou de waarheid geweld aandoen.

## VOOR WANNEER EEN COMMISSIE ?

Maar daarmee zijn de bedrijven, is de visserij niet gered. En we stellen opnieuw de vraag of ondertussen op nationaal vlak, met dit werk niet kan aangevangen worden. Kan er ondertussen onder de belanghebbende landen aan de Noordzee gelegen geen praktische oplossing gevonden ? En in ons land voor de wrakken binnen de 12 mijslzone ? Wij hebben er een direct belang bij en niet de Amerikaan, Afrikaan of Aziat.

## DE AANSTELLING VAN EEN COMMISSIE VAN BEVOEGDEN

Na de besprekingen en het toetsen van verschillende bekwaame staatsambtenaars uit de verschillende departementen, blijkt duidelijk, dat alleen de samenstelling van een commissie uit de verschillende daarvoor bevoegde departementen, onder leiding van een voorzitter, die er geen gras laat over groeien, de zaak een praktische oplossing kan krijgen.

De minister zegt dat zijn departement nu veel meer aandacht besteedt aan het opruimen van wrakken in de territoriale wateren.

We veroorloven ons te zeggen dat voor wat het opruimen betreft, er slechts ene is welke opgeruimd werd en dan nog tengevolge van de aanwezigheid van de stoffelijke overschotten, waarvoor de ganse publieke opinie is tussengekomen.

Voor wat de rest betreft, geschiedt dit werk slechts door bebakening. Meer niet. Dat men de minister doet schrijven, dat ze toch tot de bodem opgeruimd worden, zodat er ook voor de visserij geen hinder of gevaar meer is, is volledig onjuist. Hij zelf schrijft immers :

Er liggen echter in onze territoriale wateren nog 36 oude wrakken : 13 binnen de betonde vaarwegen en 23 erbuiten.

We stellen echter de Minister van Openbare Werken de vraag : Werd er op zijn initiatief of dat van de Minister van Verkeerswezen sedertdien een vergadering georganiseerd tussen de betrokken departementen ? 't Is nu 14 maanden geleden dat die medeling gedaan werd. Voor

(Vervolg blz. 3)

# Wrakken in de Noordzee een gevaar

(Vervolg van blz. 2)

zover ons bekend : nooit ! Het dossier is ergens blijven liggen. Graag zouden we vernemen wanneer deze nuttige suggestie werkelijkheid zal worden.

## ELK JAAR GROTE KOSTEN

Wat kost de bebakening der wrakken elk jaar aan de Belgische Staat ? Een opsomming van de kosten van de wrakboeien, het werk en toezicht er aan verbonden, zou ons en de openbare opinie interesseren.

Er bestaat een volledige lijst van wrakken. De Zeemacht doet wekelijks zeeoefeningen, gebruikt springstoffen, zou deze als oefening kunnen gebruiken om alzo de bestaande wrakken volledig te vernietigen. Deze oefeningen zijn in het budget van Landsverdediging opgenomen en vertegenwoordigen dus geen groter uitgave.

Een werkcommissie van verschillende departementen, zou niet alleen miljoenen kosten van het plaatsen, vervangen en onderhoud van wrakboeien, welke men nu heeft, uitschakelen, maar voor de visserij zelf, ook miljoenen besparing met zich brengen. Nu een nieuwe regering 's lands economische en financiële belangen hard moet aanpakken, zijn ook hier talrijke miljoenen te besparen.

Als men nagaat dat het lichten van de B.604 ongeveer zes miljoen fr kostte en in de omstandigheden waarin het gebeurd is, zonder bemanning aan boord, een paar ladingen springstoffen het wrak had kunnen uit de weg ruimen zoals dat van de Z.438 en de onlangs vergane Z.511, dan is het een feit, dat een werkgroep zeer nuttig werk zou verrichten en enorme besparingen voor gevolg kan hebben.

Ook de verzekeringsmaatschappijen voor vissersvaartuigen die geroepen zijn om de gevolgen van vastslaan aan schip en motoren te vergoeden, hebben er belang bij en zouden financieel in deze operatie, hoe minniem ook, kunnen tussenkomen.

Wat de vissers zelf betreft, kennen we een reder, die in één jaar tijd, niet minder dan acht visboelen daaraan kwijt speelde, wat hem meer dan één miljoen fr kostte, zonder te spreken van de schade aan motor en bijhorigheden.

Dit geschreven zijn, hebben we ons opnieuw tot de bevoegde autoriteiten gericht in de hoop, dat de beloofde werkgroep tot stand kome en nuttig werk verricht. Wij zijn tevens overtuigd dat ook onze mandatarissen ditmaal eensgezind het vraagstuk zullen bekijken in het belang van de veiligheid op zee en de ganse visserij aan de Noordzee.

We komen hierop terug, zodra de bevoegde overheid meent de kwestie te kunnen afhandelen.

P. Vandenbergh

## EEN PARLEMENTAIRE VRAAG

In verband met deze belangrijke zaak, werd door volksvertegenwoordiger Dries Claeys thans een nieuwe parlementaire vraag tot de Minister van Verkeer gericht.

Deze vraag luidt :

Bij herhaling werd de aandacht gevestigd op het gevaar dat uitgaat van de vele wrakken die op de bodem van de Noordzee liggen.

Op einde 1975 heb ik U desaan gaande een nota overgemaakt opdat er een gezamenlijke akte zou kunnen gevoerd worden van uw departement met dit van Openbare Werken en Landsverdediging.

Het antwoord op die nota kondigde aan dat besprekingen tussen die departementen zouden gebeuren om tot een spoedige oplossing te komen.

Ondertussen hebben wij daarvan niet meer gehoord. Maar Ondertussen is toch nog 'n visserschip door die wrakken verloren gegaan en hebben heel wat schepen meerdere kostbare visnetten en toebehoren verloren ten oorzaak van die wrakken.

In de huidige omstandigheden is dergelijk verlies voor een bedrijfstak die in gekende moeilijkheden verkeert, minder draaglijk dan ooit tevoren.

Vandaar dat ik de achtbare heer Minister dank zou weten, mocht hij mededelen :

1. Of die geplande besprekingen doorgedaan zijn en eventueel met welk resultaat ;
2. Of hij het niet wenselijk acht dat de volledige lijst van de wrakken met hun juiste situering zou ter beschikking zijn van alle vissersvaartuigen ;
3. Of hij eventueel een tussenkomst kan voorzien in de opmaak en de terbeschikkingstelling daarvan ;
4. Of het idee om de zeemacht in te schakelen om die wrakken te vernietigen reeds grondig werd onderzocht en dit eventueel onder ogen genomen wordt.

Totdaar deze vraag :

We zijn benieuwd wat onze Minister van Verkeer, die het nochtans een jaar geleden met die zaak goed bedoelde, thans zal antwoorden.

## VERANDERINGEN IN DE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN — APRIL 1977

### Veranderingen van eigendom :

- O.104 «ZEEHOND» - eigendom : Dasseville Ronny, Cardijnplein 3, blok FM app. 11 b, 8400 Oostende, tel. 059 - 50 37 18. Zeebrief : 8.4.1977.  
Z.424 «ZEEPAARD» - eigendom : Rederij Zeepaard P.V.B.A., Steenstraat 73, 8390 Knokke-Heist. tel. 050 - 51 22 93. Zeebrief : 21.4.1977.  
O.710 «ZEEMANSBLIK» - Eigendom : Verfaillie Andréa, St. Francisusstraat 31, 8400 Oostende. tel. 059 - 80 04 41. Zeebrief : 21.4.1977.

### Inbouw nieuwe motor + opdrijven PK. :

- Z.447 «HURRICANE» - eigendom : Vandierendonck Gerard, Heiststraat 203, 8380 Zeebrugge - Brugge 5. Motor Cummins - 195 PK - nr. 23123081 - bouwjaar 1975. Zeebrief : 22.4.1977.

### Nieuw vaartuig :

- Z.105 «ATLAS» - seinletters O.P.E.A. - Bt. 232,45 NT. 84,85 - bouwjaar 1975 - werf 21 - staal - motor Deutz - 1320 PK - 5295191 - bouwjaar 1973. Navigatieinstrumenten : 1 RF - 2 US - R - OP - VHF - DN - Plotter - Aut. Pilot. Eigendom : Rederij ATLAS P.V.B.A. Genuastraat 14, 8380 Zeebrugge - Brugge 5. tel. 050 - 54 40 20. Zeebrief : 6 mei 1977.

### Adresveranderingen :

- O.128 : «RACHEL» - O.129 «AMANDINE» en O.134 «ROSALIE» : Eigendom van : VINCENT Pieter - VERHAEGHE, H. Consciencelaan 1 B, 8401 BREDENE.  
N.408 «SPERANZA» - eigendom van : KOSTERS Theophile - VANHOVE, H. Serruyslaan 1, 8400 OOSTENDE, tel. 059 - 50 53 50.

## MEI 1977

### Veranderingen van eigendom :

- N.700 «ALEX» - Eigendom : Vanhoutte Ronny, Duinkerkestraat 38, 8450 Nieuwpoort. Zeebrief : 18.5.1977.

### Adresveranderingen :

- Mede-eigenaar van de Z.554 «Noordkaap» : Vantorre Jan, Kinkhoorn 7, 8390 Knokke-Heist 2. tel. 050 - 51 12 61.  
O.141 «Rudo» - Eigendom van Rederij Rudo P.V.B.A. Stanleylaan 27, 8400 Oostende.  
O.198 «JUHEL» - Eigendom van Rederij JUHEL P.V.B.A., Ed. Hammanstraat 8, 8400 Oostende. tel. 059 - 50 24 17.

## BETWISTINGEN IN FRANKRIJK OVER BEVOEGDHEID VAN RECHTBANK OVER ILLEGAAL VISSEN

In september van verleden jaar werden 5 personen voor de korektionele rechtbank te St.-Brieuc veroordeeld wegens het illegaal vissen op St.-Jacobsschelpen en wegens afwezigheid van een monsterrol. Er werden toen zware straffen uitgesproken, waaronder twee vissers met 3 maanden gevangenisstraf waarvan 2 maand voorwaardelijk, met daarbij nog in onze munt uitgedrukt elk 22.000 fr. boete.

De 3 anderen kregen eveneens elk 22.000 fr. boete. Daarbij moest één der vissers nog 75.000 fr. betalen aan de Producentenorganisatie voor schaal- en schelp-dieren, die zich burgerlijke partij gesteld had. De andere 4 werden elk veroordeeld om aan deze organisatie 37.500 fr. te betalen. Het minste dat wij van deze veroordeling toen konden zeggen, was dat het zeer voorbeeldige straffen waren. Wel dient gezegd dat op dit ogenblik de vangst op St. Jacobsschelpen en de manier waarop gevangen werd, verboden was.

Het Beroepshof van de stad «Rennes» heeft deze straffen herzien en onder meer uitgesproken dat de overtreding als gevolg van

de afwezigheid van een monsterrol niet door een strafrechtelijke rechtbank diende behandeld te worden, maar wel door een Maritieme Rechtbank van Koophandel. Anderzijds valt de overtreding wegens illegaal vissen in de bevoegdheid van de politierechtbank en niet van de boetstrafelijke rechtbank. Aldus waren de overtreeders reeds verzekerd van het wegvallen van de gevangenisstraffen, vermits een politierechtbank niet zo ver mag gaan. Ook de boeten werden aanzienlijk verminderd en werden herleid tot respectievelijk 7.500 en 3.750 fr.

In België komen dergelijke zaken, ofwel voor de politierechtbank ofwel voor de boetstrafelijke rechtbank naar gelang de aard en de zwaarte van de overtreding. Wij kennen trouwens geen Maritieme Handelsrechtbank. Eén feit is ondertussen wel klaar, namelijk dat wij praktisch nooit over straffen wegens illegaal vissen horen, alhoewel dit zeker hier ook moet gebeuren. Ook hebben wij nog nooit gehoord dat onze producentenorganisatie, wegens illegaal vissen en/of schaden toegebracht aan de vistapel, zich ergens Burgerlijke Partij heeft gesteld.

# ADVOKATEN VAN BRITSE KAPITEIN ZOEKEN VERWARRING TE STICHTEN

Woensdag 15 juni kregen we voor de boetstraffelijke rechtbank te Brugge het vervolg van het in de grond lopen van de B.604 door de «Bowstream». Het is duidelijk dat de verdedigers van de Britse kapitein Fleet zoeken verwarring te zaaien, waarschijnlijk wel omdat ze de waarheid vrezden. We geven hieronder respectievelijk de stelling weer van de raadsman van de B.604 en van de «Bowstream».

## MEESTER HEYMANS VOOR DE B.604 :

Volgens meester Heymans staat het onomstotelijk vast dat de «Bowstream» zich niet gehouden heeft aan de reglementen voor het voorkomen van ongevallen op zee en de navigatievoorschriften niet gevolgd heeft. Het werd inderdaad een roekeloze vaart vanwege kapitein Fleet met een snelheid van

meer dan 10 knopen en dat is volgens alle nautische deskundigen onverantwoord in de zware mist die er heerste.

Deze snelheid kan men berekenen aan de hand van absolute objectieve gegevens, zoals het vertrek uur en het uur van het verlaten van de haven van Zeebrugge die officieel vaststaat. Vermits men ook de afgelegde afstand kent, kan er hier dus geen betwisting over mogelijk zijn. Anderzijds beging men nog andere fouten aan boord van het Britse vaartuig. Men vaarde er praktisch uitsluitend op de radar en op de automatische piloot, hetgeen in dergelijke mist niet aanvaardbaar is. De zeevaartreglementen schrijven in dergelijke zware omstandigheden inderdaad voor dat deze toestellen slechts als hulpmiddel mogen aangewend en dat men vooral voor een zorgvuldige uitkijk dient te zorgen. Verder moest de Britse kapitein goed weten dat de havengeul druk bevaaren wordt door de vissersvaartuigen.

Wat de stelling van de verdedigers van de Bowstream betreft, alsof de B.604 reeds gekapseisd zou geweest zijn door een vroegere oorzaak, noemt meester Heymans de reinste fantasie zonder enig aanknopingspunt, en zonder ook maar het minste van één of ander bewijs te leveren.

Dit is inderdaad slechts om verwarring te zaaien en om hiervan trachten te profiteren. Anderzijds is, na het lichten van de B.604, vastgesteld dat de «handle» van de stuurinrichting ingesteld was op langzaam vooruit, dat er dus voorzichtig gevaren werd. Ook alle navigatielichten stonden aan. We kunnen er ook aan toevoegen, gezien één van de opvarenden in het water terecht kwam en later aanspoelde, deze zeker op de uitkijk stond, zodat het duidelijk objectief vaststaat dat de B.604 alle navigatievoorschriften volgde die in dergelijke omstandigheden noodzakelijk te onderhouden zijn. Meester Heymans vroeg dan ook als Burgerlijke Partij voor de naastbestaanden, de veroordeling van kapitein Fleet en voor elk der vijf slachtoffers een voorlopige schadevergoeding van 5.000 fr. De totale eis voor de families zal echter meerdere miljoenen bedragen.

## DE STAAT ALS BURGERLIJKE PARTIJ :

Voor de Staat stelde meester Weyts zich burgerlijke partij voor de terugvordering van de 5,5 miljoen kosten voor de berging van de B.604. Ook volgens meester Weyts is de «Bowstream» verantwoordelijk voor het vergaan van de B.604.

## DE VERWEERDERS AAN HET WOORD

Volgens de raadslieden van de Britse kapitein, meester Clinck en Vanderghote treft de Bowstream geen schuld en is de beschuldiging grondloos op het zogenaamde getuigenis van de hoofdwaterschout, de heer Vermeulen, dat in feite een regelrechte akte van beschuldiging is. Zij trekken daarbij de deskundigheid van de hoofdwaterschout in twijfel alsook de bron van zijn gezegde objectieve gegevens! Inderdaad zou de snelheid van de «Bowstream» nooit meer dan 6 mijl hebben kunnen bedragen, dit

volgens de vaststellingen van het logboek van... de «Bowstream». Verder volgde dan het reeds gekend verhaal over de mogelijkheid van een vroeger omslaan van de «B.604» voorafgaandelijk aan de aanvaring van de «Bowstream» met het wrak van de B.604. Volgens de verweerders werd de aanwezigheid van minstens 12 andere vaartuigen in de onmiddellijke omgeving vastgesteld. Wijzelf vragen ons af, hoe deze voorafgaandelijke aanvaring dan geen enkel spoor zou hebben nagelaten en waarom dan op de eventuele aanvaarder geen alarm zou geslagen geweest zijn en of alle opvarenden van deze aanvaarder dan onherroepelijk met een slot op hun mond zouden te lopen liggen! Dit verhaaltje is wel duidelijk bedoeld om verwarring te stichten.

Volgens meester Clinck zouden ook de navigatiereglementen aan boord van de B.604 niet gevolgd geweest zijn en op een ogenblik dat men alle gehoorzaamheid aan het opvangen van eventuele uitgezonden mistsignalen had moeten wijden, zat men naar popmuziek te luisteren, want de radio stond aan op het beluisteren van een zoekprogramma van de B.R.T. Deze aanhaling verwekte duidelijk reacties onder de aanwezige familieleden die dit zeer misplaatst vonden. Ook zou het schip te snel gevaren hebben en alhoewel dit niet juist te bepalen is, zou dit toch 9 mijlen geweest zijn! Wij zelf wijzen hierbij terug dat het hier weerom om een zuivere veronderstelling en goedkope affirmatie van de verweerders gaat, vermits het onderzoek op de gebergde B.604 duidelijk aanwees dat de «handle» op langzaam vooruit stond.

## ZAAK WORDT VOORTGEZET :

Waarschijnlijk is het hoofddoel van de raadslieden van kapitein Fleet verwarring te zaaien en de rechtbank tot meerder zittingen te verplichten zodat de zaak jaren lang zal aanslepen. Betwistingen hopen zij, zullen in hun voordeel spelen. Zij schijnen hierin voorlopig te slagen want voorzitter Claeys stelde de voortzetting uit tot na het rechterlijk verloop op 12 oktober. Verder blijven dan nog altijd de mogelijkheden over van beroep en eventueel verbreking, zodat het er werkelijk nog voor jaar kan inzitten.

## PROTEST BRITSE VISSERS TEGEN BELEID EEG

Ruim 60 Britse vaartuigen zijn dinsdag de Theems opgevaren om te protesteren tegen het visserijbeleid van de EEG.

Om kracht bij te zetten aan hun argumenten gaven de vissers stoten op de scheepshoorn en voerden zij spandoeken mee met opschriften als „save our fish”. De kleurige vloot maakte deel uit van de campagne van de Britse visserij-industrie voor de instelling van een visserijzone van 50 mijl waar alleen Britten mogen vissen. Op dit moment beschikken de Britse vissers over een exclusieve zone van zes mijl.

## De verkoop van tweedehands vissersvaartuigen

Waar men in ons land en in Holland vissersvaartuigen verkoopt, is er in andere landen van de gemeenschap en vooral in Ierland en Engeland nog steeds vraag naar vaartuigen.

Van januari tot mei 1977 was de vraag naar boomkorveertuigen vanuit Engeland nog altijd levendig, al dient gezegd dat de lage koers van het Pond Sterling, die vraag of liever het afvloeien wel heeft vermindert.

Door het ontbreken van een saneringsregeling voor de in 1977 in de vaart gehouden vissersvaartuigen in Holland en de lage koers van het pond Sterling, werden de aanbiedingen voor verkoop veelal beperkt tot de schepen die vóór 31 december werden gesaneerd, zodat dit aantal belangrijk is afgenomen.

Hierbij komt nog dat verscheidene van de gesaneerde Hollandse vaartuigen niet voldoen aan de huidige in het buitenland gestelde eisen waardoor de verkoop naar die landen wordt beperkt.

Daar de meeste vraag van Engelse zijde uitgaat naar goedkope vaartuigen met tenminste 400 PK, waarvan er weinig te koop zijn, ligt het voor de hand dat ten opzichte van de vraag, maar weinig verkopen worden verricht.

In Duitsland, die ook een goede afnemer is, worden de kopers nu gekonfronteerd met brandbeveiligings eisen, die aanzienlijke investeringen eisen.

Hierna volgt een lijst van Hollandse vissersvaartuigen, welke naar het buitenland werden verkocht en ook een lijst van de vraag naar schepen.

### Verkochte vaartuigen

Overzicht van de in de periode januari - mei 1977 naar het buitenland verkochte Nederlandse vissersschepen.

ARM 20 — 1968 — 96 Brt — 750 Deutz — W. - Duitsland (visserij).  
GO 32 — 1968 — 120 Brt — 705 Kromhout — Frankrijk (visserij).  
GO 34 — 1967 — 148 — 705 Kromhout — Engeland (visserij).  
HA 61 — 1966 — 80 Brt — 495 Stork — Finland (duikwerkzaamheden).  
HD 215 — 1961 — 85 Brt — 282 Stork — W.-Duitsland (sportvisserij).

KW 105 — 1975 — 228 Brt — 1320 Deutz — België (visserij - Cattoor R.).

KW 213 — 1963 — 141 Brt. — 375 Kromhout — België (sportvisserij).

KW 217 — 1963 — 151 Brt — 540 Kromhout — Zweden (duikwerkzaamheden).

SCH 2 — 1960 — 86 Brt — 600 Stork '73 — Engeland (visserij).

TS 2 — 1959 — 33 Brt — 225 Mitsubishi '76 — W.-Duitsland (visserij).

TX 22 — 1960 327 Brt — 1000 Industrie — Denemarken (visserij).  
UK 192 — 1963 118 Brt — 450 Stork — België (sportvisserij).

UK 211 — 1968 — 98 Brt — 705 Kromhout — Engeland (visserij).

UK 233 — 1959 — 91 Brt — 500 Stork '68 — België (sportvisserij).

ZK 17 — 1961 — 80 Brt — 300 Bolnes — W.-Duitsland (visserij).

### Aanvragen :

#### Engeland :

a) verscheidene kotters tussen 22 en 26 meter, met tenminste 400 tot 700 PK.

b) kotter van max. 21,30 met circa 250-400 PK.

c) kottertje vanaf 15 meter, met circa 150-200 PK.

#### Duitsland :

d) kotter voor de trawlvisserij van circa 28-30 meter, met 600-800 PK, max leeftijd 10 jaar.

e) kotter als onder d) te huur of in huurkoop gevraagd.

f) garnalenkotter vanaf 16 tot 19 meter, met 200-250 PK, eventueel ouder dan 10 jaar.

#### Canada :

g) kotter voor de boomkorvisserij tussen 30 en 35 meter, circa 1000 PK, liefst niet ouder dan 4 jaar.

#### Cyprus :

h) kotter voor de lijnvisserij, circa 22 meter, met 300-400 PK

#### Noorwegen :

i) hektrawler, liefst niet ouder dan 5 jaar, vriesruim tenminste 400 m<sup>3</sup>, vriescapaciteit 15 ton per 24 uur.

#### Marokko :

j) kotter voor de trawlvisserij, circa 25 meter, met circa 300-400 PK.

# De Algemene Vergadering van Hulp in Nood en S.C.A.P.



Een beeld op de bomvolle zaal in het groot cafeteria van het Bredense sportcomplex «Ter Polder» waar de rederscoöperatieven Hulp in Nood en Scap hun algemene statutaire vergadering hielden. (Foto NVDK-WDB)

Zoals vorige week aangekondigd had vrijdagmiddag in het prachtig sportcentrum van Bredene, de jaarlijkse statutaire vergadering plaats van beide coöperatieve verenigingen.

Een 120 leden hadden er aan gehouden er tegenwoordig te zijn om er de resultaten van het jaar 1976 kenbaar gemaakt te worden en de plannen van de beheerraden.

Beide vergaderingen werden de ene na de andere gehouden.

In de coöperatieve S.C.A.P., vernamen we dat aan alle leden voor het jaar 1976, een ristourne van 0,50 fr. per liter gasoil gegeven wordt, dat de lidmaatschappen en aandelen per bruto-ton niet gewijzigd worden en dat alle aandeelhouders, op hun aandelen daarenboven een interest van zes ten honderd uitgekeerd worden.

Een groter ristourne werd mogelijk geacht, maar het kwam er in de eerste plaats op aan, kapitaalvorming te bevorderen, gezien het zaken-cijfer in 1976, meer dan 140 miljoen frank beliep, niettegenstaande acht vaartuigen de vissersvloot door verkoop of stilleggen beïnvloedde.

Na deze vergadering had deze in dezelfde zaal, plaats van de coöperatieve verzekering Hulp in Nood, waar na een zeer gedocumenteerd en interessant jaarverslag, de leden in kennis gesteld werden van een prachtige teruggave op de premies.

De Heer Vandenberghe, die een volledige uiteenzetting van de toestand had gegeven, besloot deze hier als volgt :

Dames, Mijne Heren,

Wijzen wij er in de eerste plaats nogmaals op, dat niettegenstaande 1976 eerder een zwaar jaar werd voor Hulp in Nood, de maatschappij toch nog bij machte is om, benevens de reeds toegepaste uitkering van 5 % op het resultaat van 1975, een aanvullende uitkering voor ditzelfde jaar ten voordele van de leden te doen van 8 % ! Voor velen zal dit een welgekomen teruggave zijn, die hen zal helpen de uitbatingskosten te drukken. Dit feit bewijst nogmaals het belang van een coöperatieve verzekering omdat het toch voor eenieder duidelijk moet zijn, dat geen enkel privaat-verzekering tot iets dergelijks te bewegen is. Feit is nu eenmaal dat dit bewijst, dat alle gelden en tegoeden van Hulp in Nood uitsluitend het patrimonium van de leden uitmaken en, hetzij vroeg of laat, op welke manier ook, slechts naar de leden alleen kunnen teruggaan.

Het patrimonium van Hulp in Nood is dit van de leden. In privaatverzekeringsmaatschappijen gaat dit naar de beheerders en vennoten. We vinden het daarom dan ook zo jammer, dat we de reders zo dikwijls op het belang van coöperatieven moeten wijzen! Goedkope scheepskredieten, beschermingskledij, tussenkomst in de aankoop van vloten en uitdelen van de winst zijn allemaal voordelen die men elders niet aantreft. Sinds het toekennen van scheepskredieten hebben niet minder dan 88 reders hierop beroep gedaan en we zijn fier te verklaren, dat het dank zij de tussenkomst van Hulp in Nood was, dat voor velen nieuwbouw of het inbouwen van een nieuwe motor mogelijk werd. We vinden het alleen maar jammer dat we dit regelmatig in herinnering moeten brengen en in feite nog zoveel andere reders de grote voordelen van een coöperatieve nog moeten ontdekken. Voor een deel is dit echter ook de plicht van de leden van Hulp in Nood om de coöperatieve gedachte onder de andere reders te helpen verspreiden. Het zal hen eveneens ten goede komen.

Wel spijtig vinden we het, dat sommige reders eerst van de voordelen die Hulp in Nood hen biedt medeprofiteren, om dan wanneer het hen enigszins goed gaat, plots te gaan vergeten door wie ze aanvankelijk geholpen en gesteund werden. Het is inderdaad niet de eerste maal, dat er wordt gezegd dat de visserij praktisch tegen wil en dank moet geholpen worden.

Ook in het afgelopen jaar hebben we meermaals beroep moeten doen op de Maritieme Diensten en de Openbare Overheid naar wie dan ook, in naam van onze talrijke leden, onze dank gaat. Vergeten we evenmin onze raadsman Meester Heymans, onze agenten en experts en vooral onze beheerders en commissarissen die zich belangloos inzetten en hun kennis en praktijk ten dienste stellen van onze maatschappij in het algemeen en van de leden in het bijzonder.

Hulp in Nood is zijn 37e bestaansjaar ingetreden en is, niettegenstaande de zware crisis welke de visserij doormaakt, DE toonaangevende verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen in Europa gebleven.

Deze toespraak werd gevolgd door een dankwoord van de heer Morbee, voorzitter van het College der Commissarissen namens de beheerraad en de leden aan het adres van de heer Vandenberghe, wiens werkkraft en bestendige ijver voor het welzijn van de ganse visserij onverminderd voortgaat, zegde hij.

Daarna had in gezellige kring, waarop ook de dames uitgenodigd waren, een koffietafel plaats in een sportcentrum, dat tot de mooiste aller kuststeden mag gerekend.

## ROND DE ALGEMENE VERGADERING VAN HULP IN NOOD EN S.C.A.P. Krentenbrood

Wij ontvingen hiernavolgend schrijven :

„Het was een ware zoektocht om van Bredenebad over Bredenedorp naar het Sportcentrum te geraken, waar SCAP en Hulp in Nood in Algemene Statutaire vergadering hun leden wilden verzamelen, echt-geneten inclusief.

Tussen twee Jaarverslagen in, hoorden we de gedachte opperen om volgend jaar bijeen te komen op de Kemmelberg, of misschien in Valkenburg, waar het ook plezierig is en waar dan zelfs een overnachting zou dienen voorzien te worden, wat toch ook charmes biedt..... voor wie zich door charme zou laten verzegelen

Toen Deken Vandenberghe een flinke slok Apollinaris tot zich had genomen, kerkmeester Morbée zou hem vergelijken met Adenauer en De Gaulle, begon hij met het lezen van het lang evangelie, als in de tijd toen de pastoors nog latijn babelden : er werd met heldere duidelijke stem voorgelezen, wat de gelovigen in hun boekje eigenlijk even goed zelf konden lezen.

Maar men was stil en ingetogen, telkens opschrikkend wanneer de celebrant de lezing onderbrak om toepasselijke tekstverklaring te geven, de aanwezigen bezwerend voor komend onheil en voor de verlokking en verleiding van de concurrentie.

In het nieuwe Vlaanderen met de monsteregering werd ook het heengaan van Vlaming Lavens hartsgrondig betreurd en werd de Waal, die onze taal niet spreekt, bitter verketterd.

In het vaste stramien van de grote Diensten moest vervolgens met de schaal of collectebus worden rondgegaan, maar tegen alle kerkelijke tradities in, moesten niet de aanwezigen in hun beurs tasten naar de petruspenning, maar wer-

den zij begiftigd met ettelijke miljoenen ristournes en voorbehoudingsfondsmunten.

En iedereen ging ter communie ! Onvermoeid en kwieker dan een Suisse of kerkbaljuw uit onze kindertijd sprong koster Billiau van tafel tot tafel met krentenbrood en koffiepote..... als ouwe puritein had hij nagelaten te zorgen voor een half dozijn mollige, leuke dienstertjes op wier hitsig achterwerkje men eertijds placht te slaan toen het buikje rond was en de broeksriem werd losser gezet.

Geen vergadering gezelliger dan deze die men verlaten kan met een cheque in de borstzak. Dit keer werd de gezelligheid nog verhoogd met een symbolische gave tegen de komende zwarte krisistijd : men kreeg een broodje mee naar huis.

Nochtans, wegens de onnaspeurbare berekeningen van de kosten werden een paar getrouwen heel diep teleurgesteld. De vermenigvuldiging der broden bleek niet gelukt en een paar sukkelaars moesten zich tevreden stellen met de krenten, die op tafel waren achtergebleven. (Toen veel later de inventaris werd opgemaakt en het koekebrood bij mirakel toch was aange-groeid, zouden ook de Ibisjongens kunnen meevieren).

Maar we mogen niet krenterig zijn, niet willen de krenten tellen. Waar zoveel mensen bijeenkomen, waar zo smakelijk gegeten wordt, waar de mazout wordt gesubsidieerd en waar op goedkope premies bijna 3 miljoen wordt teruggeven, mag er geen wanhoop zijn en is het geloof in de cooperatie van Hulp in Nood, van SCAP en van Hand in Hand gegrond groot en groeiend.

De vrolijke vrouwtjes vragen zich af waar en wat hen volgend jaar te wachten staat.

Antonius

## EEN INSTITUUT TE GRAVELINES VOOR HET METEN DER BEZOEDLING

Aan de ene kant mogen we het toch paradoxaal noemen dat men een instituut Pasteur te Gravelines gebouwd heeft met verscheidene zeer goed uitgeruste laboratoria om de bezoedeling te gaan meten van het nog in opbouw zijnde grootste nucleair centrum van Frankrijk te Gravelines !

Het komt zowat overeen met een goed galgenhumor. Men zet eerst de bezoedelaarmeter en daarna de bezoedelaar, hetgeen dus overeenkomt met bij voorbaat te aanvaarden, dat het nucleair centrum zo zwanger zal zijn aan bezoedeling dat men het van heel dicht in het oog zal moeten houden.

Zoals men weet moeten de nucleaire centrales aan waterlopen gebouwd worden omdat men vooral koelwater nodig heeft voor de afkoeling der reactoren. Te Gravelines zullen er aldus verscheidene honderden kubieke meter verwarmd water, vermengd met wat chloor, per..... seconde aan het kustwater teruggegeven worden. Het Instituut Pasteur, dat op 15 juni in werking is getreden, zal de veranderingen bestuderen die zouden kunnen optreden in het biologisch proces van het plankton en mesoton, van de algen en zeewezens, waaronder dus de vis. Terzelfdertijd zal men in dit

Instituut zorg dragen voor het meten van de waterzuiverheid in verband met de omliggende stranden en eventueel verbod uitvaardigen voor de baders. In ieder geval is het zeker geen aanlokkend nieuws om de badgasten naar Gravelines en omstreken te doen komen. Men zal er eveneens de graad van bezoedeling meten te wijten aan bepaalde industriën en waterlopen en het effect van dit alles op de vis en vooral op het schelpenbestand waarvan men zegt, dat deze de aanwezige giften in hun schelp ophopen. Het Instituut werd opgericht op een terrein dat nog behoort tot de haveninstellingen van Duinkerke, dicht bij Gravelines.

Men is op één wijze wel tevreden dat er een laboratorium opgericht werd om de bezoedeling te meten, maar men is vrijwel sceptisch over de macht van dit Instituut om bij gevaarlijke bezoedeling, de reactoren te doen stilleggen. Het zal wel eerder bij waarschuwingen aan het adres van de vissers en eventuele strandgebruikers blijven die minstens voor bepaalde perioden zekere gebieden zullen ontzegd worden. Al met al zeker geen bijzonder blijde vooruitzichten voor de plaatselijke bewoners.

## Frankrijk geeft niet toe aan Britse en Ierse afdreigingen

In het groot maritiem debat verleden week gehouden in het Franse Parlement, werd vooral de harde stelling opgemerkt, ingenomen door de Franse minister van uitrusting en ontwikkeling, de heer J.P. Fourcade.

Volgens de minister moeten de besprekingen die op 27 juni in de Commissie te Brussel zullen gehouden worden, tot een werkelijke gemeenschapsregime leiden wat de visserij betreft. De Franse regering zal hieraan streng de hand houden en zal in geen geval afwijken van volgende principes :

1) gelijke toegang voor alle vissers van de negen lidstaten van de Europese Economische Gemeenschap, tot de 200 mijlszone ;

2) het aanvaarden van beperkingsmaatregelen op basis van biologisch-wetenschappelijke studies, met als gevolg de instelling van een systeem van kwota voor de partnerlanden ;

3) het aanwenden van het economisch potentieel van de E.E.G. in haar onderhandelingen met Derde Landen om tot het afsluiten van voor de E.E.G. voordelige visserijreglementering te komen ;

4) volstrekte weigering om eksklusieve zones te gaan toekennen aan sommige partnerlanden en aldus voor deze landen een bevoorrecht regime te zien tot stand komen ;

4) volstrekte weigering om eksklusieve zones te gaan toekennen aan sommige partnerlanden en aldus voor deze landen een bevoorrecht regime te zien tot stand komen ;

5) verwerping van alle maatregelen die een diskriminatie voor de partnerlanden uitmaken of waarvan de toepassing in de praktijk op hetzelfde neerkomt. Hierbij wordt onder meer gedacht aan de Ierse maatregelen in verband met het verbod op vaartuigen langer dan 33 meter en/of met een paardekracht groter dan 1.100.

Het is niet de eerste maal dat Frankrijk zich ontpopt als één der felste tegenstanders voor eksklusieve zones of voor eenzijdige voordelen voor sommige landen. We zagen graag ook door de andere partnerlanden van het continent, dergelijke beginselvaste houding inge-

Ook de Franse Eerste-minister Raymond Barre, kwam in ditzelfde debat tussen ten voordele van een echte visserijgemeenschap tussen de Negen. Hij sprak daarbij zijn ontgoocheling uit over de eerder trage gang van zaken in de Commissie te Brussel. Volgens de Eerste minister maakt Brussel niet alleen geen vooruitgang, maar gaat men zelfs achteruit ten overstaan van de eerste voorstellingen en besprekingen van september 1976, gezien zelfs één der lidstaten overging tot diskriminerende maatregelen te nemen waarover het Hof van Justitie van Luxemburg zich heeft moeten uitspreken. Het is juist daarom, aldus de heer Barre, dat we er aan gehouden hebben, Brussel te verwittigen, dat er in juni een speciale zitting van de ministers van de E.E.G. over de visserijkwestie moest plaats hebben. Het ware nu te hopen, vervolgde de Eerste minister, dat men op 27 juni tot een echt gemeenschapsvergelijk komt, zoniet voorspel ik een zware vertrouwenscrisis in de Gemeenschap. We kunnen dus wel besluiten dat de Franse regering onder geen enkel voorwendsel zal toegeven aan de onaanvaardbare eisen van de Britten en Ieren. We zijn dan ook echt benieuwd wat er op 27 juni te Brussel uit de bus zal komen, alhoewel we bijna terugvrezden, dat deze besprekingen zullen eindigen met een nieuwe datum voor verdere besprekingen !, hetgeen aldus de onzekere toestand voor de visserij in de gemeenschap zou bestendigen en tevens een verder beletsel vormen voor de zo dringende besprekingen met Noorwegen, IJsland en onder meer met de Far-Oer.

Ook de Franse Eerste-minister Raymond Barre, kwam in ditzelfde debat tussen ten voordele van een echte visserijgemeenschap tussen de Negen. Hij sprak daarbij zijn ontgoocheling uit over de eerder trage gang van zaken in de Commissie te Brussel. Volgens de Eerste minister maakt Brussel niet alleen geen vooruitgang, maar gaat men zelfs achteruit ten overstaan van de eerste voorstellingen en besprekingen van september 1976, gezien zelfs één der lidstaten overging tot diskriminerende maatregelen te nemen waarover het Hof van Justitie van Luxemburg zich heeft moeten uitspreken. Het is juist daarom, aldus de heer Barre, dat we er aan gehouden hebben, Brussel te verwittigen, dat er in juni een speciale zitting van de ministers van de E.E.G. over de visserijkwestie moest plaats hebben. Het ware nu te hopen, vervolgde de Eerste minister, dat men op 27 juni tot een echt gemeenschapsvergelijk komt, zoniet voorspel ik een zware vertrouwenscrisis in de Gemeenschap. We kunnen dus wel besluiten dat de Franse regering onder geen enkel voorwendsel zal toegeven aan de onaanvaardbare eisen van de Britten en Ieren. We zijn dan ook echt benieuwd wat er op 27 juni te Brussel uit de bus zal komen, alhoewel we bijna terugvrezden, dat deze besprekingen zullen eindigen met een nieuwe datum voor verdere besprekingen !, hetgeen aldus de onzekere toestand voor de visserij in de gemeenschap zou bestendigen en tevens een verder beletsel vormen voor de zo dringende besprekingen met Noorwegen, IJsland en onder meer met de Far-Oer.

## DE NEDERLANDSE VISSERS VRIJGESPROKEN !

In onze uitgave van verleden week hadden we het in een speciaal artikel over „Hoge Boeten Geëist tegen Nederlandse Vissers”. Ondertussen heeft het Haags Gerechtshof dat de zaak in beroep behandelde, nadat in eerste instantie de vissers tot het betalen van boetes veroordeeld werden, deze vissers nu vrijgesproken. Deze vrijpraak berust op zuiver nationaal juridische motieven en is geen aantasting van het recht van de EEG om contingenten voor te schrijven. Volgens het Beroepshof had de minister van Landbouw en Visserij niet het recht, het aan Nederland nationaal toegewezen contingent op basis van ministeriële besluiten in individuele contingenten te verdelen. Een binnenlandse regeling van de verdeling van de nationale kwota voor tong en schol, zou per wet

dienen te gebeuren. Dit was trouwens ook de stelling van de advocaten van de verdediging. Ondertussen zit men toch met de EEG-overtreding dat het gezamenlijk nationaal contingent overtreden werd. In ieder geval is het een aanwijzing ook voor de andere EEG-landen dat een eventuele onderverdeling van een nationaal kwotum liefst bij wet zou gebeuren, omdat wellicht ook de vissers uit andere landen zich eventueel zouden kunnen spiegelen aan de Nederlandse uitspraak en hopen dat ook hun eigen rechtspreek deze stelling zou kunnen volgen.

Prokureur-generaal A. Bos van het Haags Gerechtshof heeft zich intussen niet neergelegd bij de uitspraak van het Beroepshof en wil de zaak thans voor de Hoge Raad brengen.

# DE EVOLUTIE VAN DE BELGISCHE VISSERSVLOOT IN 1976

(VERVOLG)  
INDELING VOLGENS DE SCHEEPSKLASSEN VAN HET AANTAL AANGEMONSTERDE SCHEEPSLEERJONGENS

| Scheeps-<br>klassen | Vaartuigen met : |                              |                  |                              |                    |                              | Totaal<br>aantal<br>scheeps-<br>jongens |
|---------------------|------------------|------------------------------|------------------|------------------------------|--------------------|------------------------------|---|
|                     | — 3 volwassenen  |                              | 3 tot 8 volwass. |                              | 9 en meer volwass. |                              |   |
|                     | Aan-<br>tal      | Scheeps-<br>j-<br>gemonsterd | Aan-<br>tal      | Scheeps-<br>j-<br>gemonsterd | Aan-<br>tal        | Scheeps-<br>j-<br>gemonsterd |   |
| I                   | 17               | 6                            | 17               | —                            | —                  | —                            | 6                                       |
| II                  | 5                | 4                            | 57               | 22                           | —                  | —                            | 26                                      |
| III                 | —                | —                            | 110              | 42                           | —                  | —                            | 42                                      |
| IV                  | —                | —                            | 18               | 9                            | 1                  | —                            | 9                                       |
| V                   | —                | —                            | —                | —                            | 2                  | 2                            | 2                                       |
| Totaal :            | 22               | 10                           | 202              | 73                           | 3                  | 2                            | 85                                      |

AANTAL SCHEEPSLEERJONGENS PER SCHEEPSKLASSE INGEDEELD VOLGENS DE VAARTUIGEN MET :

- 1) MINDER DAN 3 VOLWASSENEN,
- 2) MET 3 TOT 8 VOLWASSENEN EN
- 3) MET 9 EN MEER VOLWASSENEN.

| Scheepsklassen | Aantal vaartuigen met minder dan 3 volwassenen. (Geen scheepsleerj. vereist) |   |   | Aantal vaartuigen met 3 tot 8 volwassenen (1 scheepsleerj. vereist) |    |   |   | Aantal vaartuigen met 9 en méér volwassenen (2 scheepsleerj. vereist) |   |   | Totaal bemande vaartuigen |
|----------------|--|---|---|---|----|---|---|---|---|---|---------------------------|
|                | Aangemonsterde leerjongens   |   |   | Aangemonsterde leerjongen   |    |   |   | Aangemonsterde leerjongens  |   |   |                           |
|                | Geen   | 1 | 2 | Geen  | 1  | 2 | 3 | Geen  | 1 | 2 |                           |
| I              | 11   | 6 | — | 17  | —  | — | — | —   | — | — | 34                        |
| II             | —  | — | — | 35  | 22 | — | — | —   | — | — | 62                        |
| III            | —  | — | — | 71  | 37 | 1 | 1 | —   | — | — | 110                       |
| IV             | —  | — | — | 9   | 9  | — | — | 1   | — | — | 19                        |
| V              | 2  | 2 | 1 | —   | —  | — | — | —   | 2 | — | 2                         |
| Totaal :       | 13   | 8 | 1 | 132   | 68 | 1 | 1 | 1   | 2 | — | 227                       |

## 5) Rederijen

Einde 1976 was de vloot eigendom van 217 rederijen, onderverdeeld in 4 soorten ondernemingen, t.w. :

|   |                |
|---|----------------|
| Personen- of familiale ondernemingen                    | 148 of 68,20 % |
| Feitelijke vennootschappen                              | 19 of 8,76 %   |
| Personen vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid | 44 of 20,28 %  |
| Naamloze vennootschappen                                | 6 of 2,76 %    |

Aantal rederijen welke :

|                    |                |
|--------------------|----------------|
| 1 schip uitbaten   | 195 of 89,87 % |
| 2 schepen uitbaten | 16 of 7,37 %   |
| 3 schepen uitbaten | 3 of 1,38 %    |
| 4 schepen uitbaten | 1 of 0,46 %    |
| 6 schepen uitbaten | 1 of 0,46 %    |
| 7 schepen uitbaten | 1 of 0,46 %    |

Van de 166 schepen, uitgebaat door persoonlijke of familiale ondernemingen, behoren er :

|                              |
|------------------------------|
| 33 of 19,88 % tot klasse I   |
| 60 of 36,14 % tot klasse II  |
| 65 of 39,16 % tot klasse III |
| 8 of 4,82 % tot klasse IV.   |

## SCHELDEVLOOT

In 1976 telde de Scheldevloot 12 vissersvaartuigen, hetzij een vermeerdering met 2 eenheden tegenover 1975. De drijfkracht vermeerderde met 370 P.K., ze bedraagt nu 1.960 P.K. De tonnemaat vermeerderde met 57 B.T. Ze bedraagt nu 375 B.T.

Als gemiddelde wordt verkregen :

|               |        |
|---------------|--------|
| P.K. per boot | 163,33 |
| B.T. per boot | 31,25  |
| P.K. per B.T. | 5,22   |
| B.T. per boot |        |

De 85 aangemonsterde vissers van minder dan 18 jaar oud die, volgens de wet op de aanwerving van het personeel der visserij, allen als scheepsleerjongens worden beschouwd, vervulden de volgende functies

68 scheepsjongens, 6 lichtmatrozen en 11 matrozen.

Ter voldoening aan de hiervoren aangehaalde wet, zouden in totaal 208 scheepsleerjongens moeten aangemonsterd zijn, zodat het tekort, op 31 december 1976, 123 bedraagt.

Op te merken valt dat van de 85 gemonsterde scheepsleerjongens er 10 aan boord zijn van schepen die niet onder toepassing van de wet vallen.

Anderzijds bedraagt het aantal vaartuigen dat niet aan de wet voldoet, 135. In feite zou dit aantal kunnen verminderd worden indien de hierboven bedoelde jongens zouden inschepen op een vaartuig dat thans niet aan de wetsbepalingen voldoet.

## FRANKRIJK

### EEN FRANSE VISSERSKAPITEIN BESCHULDIGT CANADESE OVERHEID !

#### WEIGERING HULP AAN ZWAAR GEKWETSTE ?

Een Franse visser aan boord van de diepzetereiler „Le Nève” is overleden aan zijn zware verwondingen nadat hij achteraan tegen het hoofd getroffen werd door een uitschietende stalen kabel van het net. Op dit ogenblik was het Franse vissersvaartuig aan het vissen op ongeveer 60 mijl te Noord-Westen van de Canadese haven Corner-Brook. Volgens de kapitein zijn de Canadese overheden niet tussengekomen wanneer per radio assistentie voor medische verzorging gevraagd werd. Misschien had de visser kunnen gered worden aldus de kapitein, zo men intijds voor medische verzorging had gezorgd. Nu moest het vaartuig op eigen middelen naar Corner Brook opstomen waardoor een kostelijke tijd verloren ging.

Frankrijk bezit een bevoorrechte positie in de Canadese wateren en het verbod voor buitenlandse schepen om in de 200 mijlszone te komen vissen, is niet van toepassing op de Franse vissersvaartuigen. Dit wordt niet onverdeeld door alle Ca-

nadezen goedgekeurd, vooral dan in Canadese visserskringen. Men brengt dit dan ook onder meer in verband met de menigvuldige controles van de Franse vissersschepen door de Canadese marine en de Franse kapitein van de betrokken „Le Nève” zou dit ook min of meer in toepassing brengen op de onverschilligheid van de Canadese Overheden met betrekking tot de radiooproep voor dringende medische hulp. Hier tegenover zijn de andere Franse schippers gematigder omdat zij geen konfliktsituatie wensen te veroorzaken met de Canadese betrokken kringen, deels om hun bevoorrechtigde positie niet in het gedrang te brengen. Men gaat er zelfs akkoord met de menigvuldige Canadese controles aan boord der Franse vaartuigen, gezien de voorrechten waarover zij beschikken.

Delen we nog mede, dat de gewonde visser overleed voor men de Canadese haven bereikte en dat het lichaam enkele dagen nadien naar Brest werd overgebracht.

EINDE

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Eens te meer geen aanvoer om over naar huis te schrijven, integendeel. Een vrijdag met vier vangsten, maandag weer maar elf vangsten. Dinsdag was er dit keer wel vis op de markt, toch weer maar twee schepen. Woensdag tenslotte nog één span. Alles samen gaf dat een aanvoer van bijna 6.000 bennen zeker niet voldoende om van een normale bevoorrading te spreken. Die bevoorrading geschiedt trouwens steeds meer met vis uit het buitenland.

Wat we deze week wel kregen was IJslandvis, één vangst vrijdag, twee vangsten maandag. Een paar lange reizen die zeker geen goed deden aan de kwaliteit al was die daarom niet slecht te noemen. Toch duidelijk hogere prijzen voor de betere kwaliteit. Meest gul voor de

IJslanders deze week en nog eens zeer weinig rode zeebaars. Die blijft dan ook duur al lijkt de tijd dat er meer dan 2.000 fr. de ben voor betaald werd voorbij. Toch rond de 37 fr. het kg als hoogste prijs. Schelvis was veel schaarser dan gewoonlijk van IJsland maar kreeg toch maar tussen 22 en 30 fr het kg. Schaats bleef zeer duur terwijl heilbot van zijn pluimen aan het laten is. Er werd toch nog tussen 88 en 154 fr het kg voor betaald.

De spanvissers blijven het goed doen met behoorlijke vangsten. Toch was het vrijdag wat minder goed, iets waar de niet zo beste weersomstandigheden gedurende de reis zullen kunnen voor ingeroepen worden. Maandag al weer een grotere vangst en ook woensdag nog een mooie vangst voor de N.40 - N.41. De gulprijzen zijn erg goed geweest deze week en lagen vooral dinsdag stukken hoger dan verleden week. Kabeljauw is ook naar 65 fr. het kgr. gestegen. Terwijl kleine gul door de uitvoer nog steeds opgekocht wordt aan 32 fr het kgr.

De tongvangsten van het kanaal zijn erg klein geworden. Zelfs de 0.33 geraakte maar aan 2800 kg en dat was zeker niet genoeg om een renderende reis te geraken. Vooral dat het hier om erg lange reizen gaat. De bijvangsten bestonden grotendeels uit rog, gul en hondshaai. Tongen blijven schommelen tussen 140 en 190 fr. het kg. Tarbot en staart blijven hoge

prijzen noteren al is tarbot iets turruggevallen.

Voor de Monkey Bankers werden het nogal kleine vangsten die geen renderende opbrengst mogelijk maakten. Toch waren die opbrengsten al beter dan verleden week. schelvis, vlaswijting, zeewolf en kabeljauw kregen goeie prijzen terwijl ook gul goed verkocht werd. De totten noteerden rond de 26 fr., kleine sortering tussen 20 en 22 fr.

## GEEN VERBETERING VAN DE GARNAALANVOER

De Oostendse garnaalvissers zorgden tijdens de afgelopen week voor 1139 kg. garnaal die verkocht werden voor 225.149 fr.. Een gemiddelde prijs dus die erg hoog blijft en weer opliep tot 197 fr. De prijzen lagen zeer ver uiteen en schommelden tussen 161 en 261 fr. met zaterdag zoals normaal de hoogste noteringen. De vangsten blijven per schip erg klein aangezien voor die 1139 kg niet minder dan 27 schepen nodig waren. Een erg kleine garnaalvloot momenteel aangezien het morendeel van de kustschepen tong platvis, schar en inktvis op de markt brengt. De inktvisvangsten worden trouwens weer groter, de prijs lag rond de 20 fr. wat erg goed is. Voor enkele bennen zaadsels werd er bij de 70 fr het kg betaald. Platjes en schar zijn ook weer in trek en worden vlot verkocht. Voor deze soorten erg schommelende prijzen de ene dag bij de andere.

## ONGEVALLEN OP ZEE

De O.33 „Marbi” met schipper H. Meyers diende de visserij te onderbreken tengevolge van het vastslaan aan een kleine rots. Positie 53°40'N - 04°40'W. Daardoor was de korrestok gebogen en was de volledige boel verloren gegaan. Holyhead werd aangedaan voor herstelling en tijdens het manoeuvreren om de haven te verlaten kwam het schip terecht tegen twee b.b. pasboeien en liep vast. Na rijzing water losgekomen, werd er onmiddellijk koers gezet naar de visserij en de visserij werd verder bedreven. Het vaartuig werd op slip geplaatst en vastgesteld werd dat de kuiltouw rond schroef en roer zat. Ook was de voor- en achterstevan beschadigd tengevolge van het vastlopen.

Tijdens het aan de korre liggen kwam de O.127 van Haelweyck - Goutsmit, plots vast aan een zich onder water bevindend voorwerp. Door deze ruk werd de trekmeter, welke aan het korretouw bevestigd is in het water terecht. Daardoor werd de elektrische leiding beschadigd. De boel kwam vrij en kon gewonden worden. Visserij werd verder bedreven zonder trekmeter. Hetzelfde deed zich voor met de O.303.

De O.369 van Verleene L diende met kor in de schroef opgeslept door de O.141 van de rederij Rudo.

Toen de Z.589 van Serie Walter, naar de visserij liep, werd hun aandacht getrokken door een pleziervaartuig. Er werd veranderd van koers en gevraagd wat er gaande was. De bemanning van het yacht vroeg om het Loodswezen te willen oproepen om sleephulp te vragen. Er hoefde geen stand-by verleend te worden, zodat ze de reis verder zetten.

## OOSTENDE - DOVER / FOLKESTONE

### UURTABEL DER OVERVAARTEN

voor de week van 19 tot 25 juni  
Western Docks :

**Afvaarten uit Oostende naar Dover**  
— Alle dagen te 05u20, te 08u35, te 11u05, te 15u40 en te 20u45.  
— Op 24 en 25 juni bijkomende afvaart te 16u30.

**Afvaarten uit Dover Western Docks :**

— Alle dagen te 01u00, te 10u55, te 12u40, te 16u45 en te 19u40.

**Afvaarten uit Oostende naar Dover Dover Eastern Docks :**

— Dagelijks te 04u55, te 08u15, te 11u15, te 14u15 en te 17u15.  
— Op 19, 20, 21, 22 en 23.6.1977 bijkomende afvaart te 23u15.  
— Op 24.6.1977 bijkomende afvaarten te 02u15, te 20u15 en te 23u15  
— Op 25.6.1977 bijkomende afvaarten te 02u15, te 09u25 en te 20u15.

**Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :**

— Alle dagen te 01u45 en te 06u00

**Afvaarten uit Dover Eastern Docks :**

— Dagelijks te 00u20, te 09u20, te 12u20, te 15u20 en te 21u20.  
— Op 20, 21, 22 en 23.6.1977 bijkomende afvaart te 03u20.  
— Op 24.6.1977 bijkomende afvaarten te 03u20, te 06u20 en te 18u20.  
— Op 25.6.1977 bijkomende afvaarten te 03u20, te 06u20, te 13u30 en te 18u20.

**Afvaarten uit Folkestone :**

— Alle dagen te 19u00 en te 23u30.

## BEGROTING VAN VERKEERSWEZEN GOEDGEKEURD

We vernemen bij het ter perse gaan dat de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen waaronder de technische kwesties van het visserijbedrijf vallen in het parlement goedgekeurd werd, zodat minister Chabert in de mogelijkheid verkeert opdracht te geven tot de uitkering van de goedgekeurde sloppingspremies.

Het is duidelijk dat dit nieuws met grote tevredenheid zal ontvangen worden door heel wat reders die aldus van de sloppingspremie zullen kunnen genieten. Wij verwachten dan ook van de betrokken ministeriële diensten van het Departement van Verkeerswezen dat voor de rechthebbenden zo spoedig mogelijk een gunstige regeling volgt.

## VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

## VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

Vert. voor België  
J. Theunissen  
Terneuzen Holland  
☎ 00-31-1150-4117

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

(5728V)

| Datum                         | Vangsten | Kgr.    | Fr.        | Min. | Maks. | Gem. |
|-------------------------------|----------|---------|------------|------|-------|------|
| <b>VISAANVOER TE OOSTENDE</b> |          |         |            |      |       |      |
| 10-6                          | 7        | 98.650  | 3.368.747  |      |       |      |
| 13-6                          | 12       | 148.260 | 7.448.944  |      |       |      |
| 14-6                          | 2        | 16.450  | 734.139    |      |       |      |
| 15-6                          | 2        | 38.800  | 1.257.757  |      |       |      |
|                               | 23       | 302.160 | 12.809.587 |      |       |      |

| Datum                            | Vangsten | Kgr.  | Fr.     | Min.  | Maks. | Gem. |
|----------------------------------|----------|-------|---------|-------|-------|------|
| <b>GARNAALANVOER TE OOSTENDE</b> |          |       |         |       |       |      |
| 9-6                              | 7        | 402   | 69.746  | 161   | 182,— |      |
| 10-6                             | 8        | 262   | 53.404  | 180,— | 216,— |      |
| 11-6                             | 5        | 166   | 40.826  | 242,— | 261,— |      |
| 13-6                             | 4        | 175   | 33.191  | 180,— | 200,— |      |
| 14-6                             | 3        | 134   | 27.982  | 189,— | 216,— |      |
|                                  | 27       | 1.139 | 225.149 | 161,— | 261,— |      |

| Datum                           | Vangsten | Kgr.   | Fr.     | Min. | Maks. | Gem. |
|---------------------------------|----------|--------|---------|------|-------|------|
| <b>VISAANVOER TE NIEUWPOORT</b> |          |        |         |      |       |      |
| 9-6                             | 4        | 486    | 66.074  |      |       |      |
| 10-6                            | 5        | 6.281  | 244.410 |      |       |      |
| 11-6                            | 1        | 82     | 10.801  |      |       |      |
| 13-6                            | 9        | 23.157 | 723.288 |      |       |      |
| 14-6                            | 5        | 593    | 67.680  |      |       |      |
| 15-6                            | 6        | 5.078  | 187.867 |      |       |      |

| Datum                              | Vangsten | Kgr. | Fr.    | Min.  | Maks. | Gem. |
|------------------------------------|----------|------|--------|-------|-------|------|
| <b>GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT</b> |          |      |        |       |       |      |
| 9-6                                | 2        | 99   | 18.331 | 180,— | 187,— |      |
| 10-6                               | 1        | 46   | 8.970  | 195,— | 195,— |      |
| 11-6                               | 2        | 108  | 22.868 | 209,— | 217,— |      |
| 13-6                               | 2        | 111  | 22.151 | 196,— | 203,— |      |
| 14-6                               | 1        | 46   | 8.556  | 186,— | 186,— |      |

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

- \* VOOR DE AANKOOP VAN NIEUW MATERIEEL
- \* VOOR HET AANSCHAFFEN VAN MACHINES
- \* VOOR ALLE ANDERE ONVOORZIENE UITGAVEN

STEEDS HEEFT DE  
**BANK**  
**BRUSSEL**  
**LAMBERT**  
EEN PASKLARE OPLOSSING

Loop gewoon in uw buurt één van onze kantoren binnen om er eens gemoedelijk te praten over wat U interesseert.

(8031V)

## NIEUWPOORT

### DONDERDAG 9 JUNI 1977

|       |        |       |        |
|-------|--------|-------|--------|
| N.349 | 13.378 | N.788 | 16.323 |
| N.1   | 19.264 | N.700 | 17.109 |

Kustvisserij: kleine vangstjes van 2 nachten v'ssen.

### VRIJDAG 10 JUNI 1977

|       |         |       |        |
|-------|---------|-------|--------|
| N.720 | 194.428 | N.1   | 13.024 |
| N.788 | 17.923  | N.349 | 8.757  |
| N.498 | 10.278  |       |        |

De N.720 kwam de vrijdag zijn vangst verkopen. Gullcn, platvis, wijting, enkele bennen roggen, en de verdere « achtervis », alles samen 100 bennen. Een paar kopen kabeljauw kregen 2.800 fr., de gullen van 2.550 à 1.800 fr. de benne. De « mini »-gulletjes of de heel kleinste werden gekocht aan 1.040 fr. de benne. Grote wijting kreeg 2.250 fr., de kleine 1.200 fr. Moerroggen 3.300 fr., tilten 2.500, scherpstaarten 2.700 fr. de benne. Platvis 1.520 en voor de drielingen 1.550, visjes 820 fr. We kunnen opmerken dat de prijzen van de gullen, een daling kenden vergeleken bij de beginweek, maar klagen mogen we zeker nog niet!

### MAANDAG 13 JUNI 1977

|       |         |       |         |
|-------|---------|-------|---------|
| N.715 | 100.955 | N.346 | 143.676 |
| N.345 | 142.135 | N.723 | 176.656 |
| N.761 | 102.972 | N.1   | 16.399  |
| N.788 | 23.712  | N.498 | 5.613   |
| N.349 | 11.170  |       |         |

De maandagmarkt was goed voorzien van vis, dit van verschillende visgronden, zodat er keus was, zowel voor groothandel als voor de winkeliers! Er werd 23.200 kg. vis gelost en verkocht. Tongen waren er slechts in heel beperkte mate en die kregen van 159 à 222 fr. de kg. Grote stuks tarbot, gingen weg aan 225 fr. de kg., terwijl voor de grieten tot zelfs 145 fr. de kg. gegeven werd, dit voor de grootste. Kabeljauw kreeg toch zijn 3.400, tot 3.600 de benne (dit voor cheifaets!). De gullen van 2.600 à 1.900 fr. de benne. De heel kleinste gulletjes (mini's) werden gekocht aan 850 à 950 fr. de benne. Platvis: grote 1.500 à 1.900 fr., de drielingen 2.100, en visjes 1.500 fr. Grote wijting van 1.900 à 2.000, kleine van 1.100 à 1.300 fr. de benne.

Rogsoorten: moers 2.670, tilten 2.300, scherpstaarten 2.000 fr. de benne. Zeehonden kregen 1.300 fr., terwijl enkele bennen speerhaaien verkocht werden 1.980 fr. Dit over de maandagmarkt!

### DINSDAG 14 JUNI 1977

|       |        |       |        |
|-------|--------|-------|--------|
| N.1   | 15.527 | N.349 | 9.355  |
| N.498 | 11.179 | N.788 | 16.430 |
| N.700 | 15.189 |       |        |

Tongen van 142 à 200 fr.

### WOENSDAG 15 JUNI 1977

|       |         |       |        |
|-------|---------|-------|--------|
| N.590 | 117.201 | N.1   | 24.963 |
| N.349 | 5.878   | N.498 | 8.715  |
| N.788 | 18.390  | N.700 | 12.720 |

Op de woensdag kregen we slechts één vaarttuig van de West, en de kleine kustvissers. Alles samen 5.100 kg. vis. De kopen rare

kabeljauw en gullen werden ook « luid » geroepen, maar spijtig genoeg, waren er van deze soort maar enkele bennen. Een partij kleine gulletjes kreeg maar 680 fr., waar verleden week voor deze soort 1.000 fr. gegeven werd, en maandag 1.1. ook tot 950 fr. geboden werd. Grote wijting .100 fr., kleine van 1.020 à 1.400 fr.

Rogsoorten en platvis waren in kleine hoeveelheden op de markt, en werden verkocht aan 60 fr. en 40 fr. de kg.

De tongrepen blijven, mits een speling van enkele franken, op vaste prijs, t.t.z. van 160 à 233 fr. De kleinste 140 fr.

## OOSTENDE

### VRIJDAG 10 JUNI 1977

|                             |    |     |      |         |
|-----------------------------|----|-----|------|---------|
| <b>IJSLAND</b>              |    |     |      |         |
| O.129                       | 21 | 510 | —    | 682.615 |
| <b>Noordzee</b>             |    |     |      |         |
| O.279-Z.597                 | 14 | 610 | —    | 965.292 |
| N.708-N.709                 | 13 | 490 | —    | 771.720 |
| <b>Monkey Bank</b>          |    |     |      |         |
| N.45                        | 14 | 260 | —    | 366.905 |
| <b>Kanaal</b>               |    |     |      |         |
| N.705                       | 18 | 50  | 2400 | 436.155 |
| <b>MAANDAG 13 JUNI 1977</b> |    |     |      |         |

|                             |    |     |      |           |
|-----------------------------|----|-----|------|-----------|
| <b>IJSLAND</b>              |    |     |      |           |
| O.282                       | 18 | 660 | —    | 798.664   |
| O.316                       | 18 | 860 | —    | 1.350.134 |
| <b>Noordzee</b>             |    |     |      |           |
| O.26-O.285                  | 14 | 680 | —    | 1.170.430 |
| <b>Monkey Bank</b>          |    |     |      |           |
| O.135                       | 12 | 360 | —    | 416.460   |
| <b>Kanaal</b>               |    |     |      |           |
| Z.502                       | 16 | 50  | 3010 | 552.586   |
| N.719                       | 15 | 170 | —    | 343.520   |
| O.254                       | 16 | 90  | 2100 | 498.156   |
| O.33                        | 19 | 150 | 2770 | 695.347   |
| <b>Noordzee</b>             |    |     |      |           |
| O.239                       | 12 | 300 | —    | 415.689   |
| <b>West</b>                 |    |     |      |           |
| O.66                        | 12 | 120 | —    | 284.775   |
| <b>Bisque Bay</b>           |    |     |      |           |
| Z.34                        | 18 | 20  | 3290 | 630.934   |
| <b>DINSDAG 14 JUNI 1977</b> |    |     |      |           |

|                    |    |     |     |         |
|--------------------|----|-----|-----|---------|
| <b>Monkey Bank</b> |    |     |     |         |
| O.128              | 14 | 230 | —   | 343.172 |
| <b>West</b>        |    |     |     |         |
| N.736              | 8  | 95  | 200 | 223.978 |

### WOENSDAG 15 JUNI 1977

|                 |    |     |   |           |
|-----------------|----|-----|---|-----------|
| <b>Noordzee</b> |    |     |   |           |
| N.40-N.41       | 12 | 775 | — | 1.096.550 |

## VERWACHTINGEN

### VRIJDAG 17 JUNI 1977

IJSLAND: O.318 (740 b., t.t.z. 550 kab.-gul, 40 kools, 40 schelvis-totten, 15 mieten, 60 bonen, 20 varia, 15 heilbot + 10 gr. heilbot).  
NOORDZEE: O.306-N.706: 620 bennen;  
Z.209-Z.509 (470 bennen, t.t.z. 10 kabelj., 460 gullen).

### MAANDAG 20 JUNI 1977

KANAAL: O.198, O.229.  
MONKEY BANK: O.232.  
WEST: N.3.  
NOORDZEE: O.303-O.127; O.114-O.274.

### DINSDAG 21 JUNI 1977

KANAAL: O.37, O.181.  
MONKEY BANK: O.134.  
NOORDZEE: O.141, O.369.

### WOENSDAG 22 JUNI 1977

NOORDZEE: O.206-O.309.  
O.243-N.752.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

|                 | 13-6-1977   |       |  |
|-----------------|-------------|-------|--|
| Schelvis grote  | .....       |       |  |
| Schelvis midden | 24,—31,40   | ..... |  |
| Schelvis klein  | 22,20-26,—  | ..... |  |
| Kabeljauw       | 22,—23,—    | ..... |  |
| Gul             | 27,40-46,—  | ..... |  |
| Wijting         | 20,20-33,40 | ..... |  |
| Schaat          | .....       |       |  |
| Zeebaars        | 49,—61,—    | ..... |  |
| Leng            | 34,20-39,20 | ..... |  |
| Schartong       | 27,—43,60   | ..... |  |
| Heilbot         | 24,—40,—    | ..... |  |
| Koolvis         | 88,—154     | ..... |  |
| Hondstong       | 21,40-26,20 | ..... |  |
| Zeeewolf        | 43,—49,60   | ..... |  |
| Staart          | 36,—42,—    | ..... |  |

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

|             | 13-6-1977 | 13-6-1977 | 14-6-1977 |
|-------------|-----------|-----------|-----------|
| Lappen      | .....     |           |           |
| Grote       | 165 -174  | 169 -181  | .....     |
| 3/4         | 178 -187  |           |           |
| Blok        | 175 -184  | 189 —,—   |           |
| Voor-kleine | 162 -170  | 189 —,—   |           |
| Kleine      | 154 -161  | 150 —,—   |           |
| Slips       | .....     |           |           |

Zeebrugge

|               |       |
|---------------|-------|
| Grote         | ..... |
| Blok          | ..... |
| Fruit         | ..... |
| Schone kleine | ..... |
| Kleine        | ..... |
| Tout petit    | ..... |
| Slips         | ..... |

NIET MEDEGEDEELD

Nieuwpoort

|          | 13-6-1977 | 13-6-1977 | 14-6-1977 |
|----------|-----------|-----------|-----------|
| Tong I   | 159 —,—   | 152 —,—   | 170 —,—   |
| Tong II  | 182 —,—   | 185 —,—   | 200 —,—   |
| Tong III | 230 —,—   | 200 —,—   | 234 —,—   |
| Tong IV  | 222 —,—   | 200 —,—   | 234 —,—   |
| Tong V   | 199 —,—   | 200 —,—   | 208 —,—   |
| Kleine   | 145 -161  | .....     | 138 —,—   |

PLADIJS

Oostende

|            | 13-6-1977   | 13-6-1977 | 14-6-1977 |
|------------|-------------|-----------|-----------|
| Grote      | 25,20-25,80 | .....     |           |
| Grote iek  | 28,—,—      | .....     |           |
| Kleine iek | 27,80-32,—  | .....     |           |
| Derde slag | .....       |           |           |
| Platjes    | 16,—28,—    | .....     |           |

Zeebrugge

|     |       |
|-----|-------|
| I   | ..... |
| II  | ..... |
| III | ..... |
| IV  | ..... |
| V   | ..... |

NIET MEDEGEDEELD

Nieuwpoort

|               | 13-6-1977 | 14-6-1977 | 15-6-1977 |
|---------------|-----------|-----------|-----------|
| Moelen        | .....     |           |           |
| Grote pladijs | 40,—,—    | 40,—,—    | 40,—,—    |
| Drielingen    | 40,—,—    | 40,—,—    | 40,—,—    |
| Platjes       | 33,—,—    | 30,—,—    | 30,—,—    |

TE KOOP

VISSERSVAARTUIG

In 1958 in hout gebouwd op de werf Deweert te Oostende, voorzien van een nieuwe motor Cater Pillar van 1973 van 370 PK, slechts twee jaar in dienst en een nieuwe motor Lister van 40 PK, lengte 24 m., breedte 6 m., hebbende een bruto-tonnage van 74,57 en een netto van 20,48, met de volledige uitrusting aan boord. Was verzekerd voor 4.800.000 fr. Het vaartuig is gelegen aan de werf S.C.A.P. te Oostende.

Schrijven bureelblad onder nr. 4594N—8035V of zich wenden bij de Werkhuizen S.C.A.P. te Oostende.

(4594N—8035V)

PAKHUIZEN VAN DE VISMIJNEN

Een nieuwe verhoging door de indexstijging van de maanden februari, maart, april en mei 1977 met meer dan 2 punten, doet de lonen vanaf 1 juni 1977, stijgen met 3 fr per uur.

- geschoolde arbeiders 149,15 fr.
- geoefende arbeiders (chauffeurs) 140,55 fr.
- gewone arbeiders 134,10 fr

FRANKRIJK

Bijna 80 ct subsidie de liter brandstof in Frankrijk!

En de discriminatie?

Na een langdurig onderhoud tussen afgevaardigden van de visserij en de heer Chapon, sekretaris-generaal van de Handelsmarine, heeft men tot slotte 10,5 Franse Centiemen of zowat 80 centiem in onze munt als subsidie per liter brandstof toegekend. Nochtans zou deze subsidie in tegenstrijd zijn met de reglementen der E.E.G., hetgeen niet belet dat Frankrijk toch langs één of ander achterpoortje zijn vissers bijspringt en er aldus toch een zekere diskriminatie ontstaat met de vissers der partnerlanden.

Vorig jaar in 1976 was de tussenkomst van de Franse regering nog 15 Franse centiemen of zowat 1,12 B. Fr. zodat de Franse visserskringen niet erg te spreken zijn over deze vermindering. Nochtans mogen zij zich nog gelukkig achten want er was in feite voor 1977 maar 0,56 B. Fr. voorzien, maar het overschot van ongeveer 100 miljoen B. Fr. op het voorziene budget van 1976 werd ten slotte bij de 380 miljoen B. Fr. subsidie voor 1977 gevoegd zodat men nog tot bijna 0,80 B. Fr. per liter brandstof geraakte.

Hier blijkt eens te meer de laksheid en de grote onmacht van de Rederscentrale, die juist goed is om miljoenen lidgeld te innen, er een nutteloze stel bedienden op na te houden, die zich moeten bezig houden met alles, uitgenomen met de belangrijke vraagstukken de visserij aanbelangend en waar het secretariaat zich alleen bezighoudt met de pers maar op vakkundig gebied beneden alles blijft.

ERNSTIG ONGEVAL IN DE VISSERSHAVEN TE NIEUWPOORT

Bij het aan boord gaan van de N.700, om te gaan varen, is Ronny Vanhoutte zo ernstig uitgegleden dat hij zijn voorarm brak en voor zes weken out is.

Gelukkig zal het vaartuig kunnen verder uitvaren, dank zij een jonge schipper die hem vervangt.

Wij wensen schipper Vanhoutte een spoedig herstel.

SPORTVISSERIJ EN YACHTING WORDEN EEN KOSTELIJK ZAAKJE TUSSENKOMST VAN HELIFLIGHT

Zondag 12 juni heeft men de assistentie moeten inroepen van een «Seaking-helikopter» van de basis van Koksijde om een lijnvisser van boord van sportvissersvaartuig in zee af te halen. De man had zich verwond bij een val aan boord en leek op het eerste zicht tamelijk ernstig gekwetst. Men oordeelde het dan ook geraadzamer hem dringend naar een ziekenhuis te laten vervoeren en daarom werd de heliflight ingeschakeld. Naderhand bleek dat de man er minder ernstig aan toe was dan eerst gevreesd werd, zodanig dat hij zelfs na verzorging in het ziekenhuis naar huis kon keren. We vinden deze tussenkomsten van de heliflight zeer nuttig en noodzakelijk, maar wijzen er toch op dat de reddingsdiensten wederom op een feestdag dienden uit te rukken voor de sportvisserij en dat onze opmerkingen dat bv. gekamoefleerde beroepsvisserij zou dienen gereguleerd te worden met toepassing van de belastingsplicht, zeker niet onredelijk voorkomt. Anderzijds kan de visserij voor het grootste gedeelte geen hulp meer krijgen van de Staatsleepboten wanneer ze die nodig hebben.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

|                      | Oostende    |           | Zeebrugge   |           | Oostende    |           | Zeebrugge |           | Nieuwpoort |           |
|----------------------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|
|                      | 13-6-1977   | 13-6-1977 | 14-6-1977   | 14-6-1977 | 15-6-1977   | 15-6-1977 | 13-6-1977 | 15-6-1977 | 13-6-1977  | 15-6-1977 |
| Tarbot . groot (123) | 154         | -162      |             |           |             |           | 225       |           | 230        |           |
| middel (123)         | 138         |           | 138         |           |             |           | 150       |           | 145        |           |
| klein (123)          | 124         |           |             |           |             |           | 130       |           | 125        |           |
| Griet : groot (123)  | 114         | -120      | 118         |           |             |           | 115       |           | 110        |           |
| middel (123)         | 98          | -102      | 100         |           |             |           |           |           |            |           |
| klein (123)          | 68          |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Schelvis : groot     | 40          | -48       | 45          |           |             |           |           |           |            |           |
| middel               | 26          | -33       | 35          | -37,80    |             |           |           |           |            |           |
| klein                | 14          | -27,60    | 20,20-30,20 |           | 23,40-26,60 |           |           |           |            |           |
| Heek : groot         | 80          | -89       |             |           |             |           |           |           |            |           |
| middel               | 72          | -76       |             |           |             |           |           |           |            |           |
| klein                | 54          | -63       |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Lom                  |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Leng                 | 38          |           | 44,60       |           |             |           |           |           |            |           |
| Rog (I)              | 36          | -58       | 32,60-57,20 |           |             |           |           |           |            |           |
| Keilrog (123)        |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Rog (23)             |             |           |             |           |             |           | 55        |           | 60         |           |
| Tilten (23)          |             |           |             |           |             |           | 46        |           | 50         |           |
| Scherpstaart (23)    |             |           |             |           |             |           | 43        |           | 52         |           |
| Halve mans (23)      |             |           |             |           |             |           | 35        |           | 40         |           |
| Teelt (2)            |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Katrog (2)           |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Kabeljauw            | 40,40-63    |           | 61          | -66       | 39          | -50       | 70        |           | 70         |           |
| Gul (groot)          |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Gul (middel)         | 17          | -49,60    | 18,60-54,20 |           | 25          | -39,40    | 55        | -40       | 55         |           |
| Gul (klein)          |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Hozemondhamme        | 104         | -154      | 139         |           |             |           |           |           |            |           |
| Wijting : groot      |             |           |             |           |             |           | 40        |           | 41         |           |
| klein                | 21,20-39,20 |           |             |           | 39,60-40,40 |           | 25        | -26       | 26         |           |
| Schar                |             |           |             |           |             |           | 20        |           | 30         |           |
| Steenhol             | 36          | -75,80    | 45          | -88,40    |             |           | 40        |           | 35         |           |
| Zeehaai              | 35,80-37    |           | 41          |           |             |           |           |           |            |           |
| Hondshaai            | 15,80-25,80 |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Doornhaai            |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Pieterman            |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Makreel              |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Horsmakreel          |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Zeekeeft             |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Schaat               |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Zeebaars (klipvis)   |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Kongeraal            | 14          | -30       |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Schartong            | 24          | -52       |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Volle haring         |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Ijle haring          |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Haringshaai          |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Steenholk            |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Heilbot              |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Koolvis              |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Steur                |             |           | 24          | -34,60    |             |           |           |           |            |           |
| Zeeewolf             | 32          | -37,80    | 39,80-42    |           |             |           |           |           |            |           |
| Pollak               | 37,60-40    |           | 43,20-46,80 |           |             |           |           |           |            |           |
| Zonnevis             | 65          | -171      |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Koningsvis           |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Vlaswijting          |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Zeeduivel            |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Schotse schol        |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Zeehond              |             |           |             |           |             |           | 25        |           | 33         |           |
| Bot                  |             |           |             |           |             |           | 10        |           | 10         |           |
| Rode Poon (roobaard) |             |           |             |           |             |           | 50        |           | 55         |           |
| Grauwe Poon (knorh.) | 10          |           | 19,40       |           |             |           | 6         | -15       | 7          |           |
| Rode Knorhaan        | 32          | -58,60    |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Posten               |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| Langoesten (midden)  |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |
| (klein)              |             |           |             |           |             |           |           |           |            |           |

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

## VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 8 juni werd aangevoerd : 440 kisten kabeljauw, 22 kisten wijting, 6 kisten tarbot en griet, 78 kisten schol, 38 kisten makreel en 142 kisten diversen.

Prijzen in gulden, per 1 kg. : tarbot 13,16-12,78, grote tong 14,11-18,39, grootmiddel tong 12,51-12,34, kleinniddel tong 4,14-13,88, tong 1 15,05-14,89, tong 2 12,57-12,54.

Per 40 kg. : tarbot 401-240, griet 324-206, kabeljauw 1 198-196, kabeljauw 2 172-144, kabeljauw 3 172-144, kabeljauw 4 144-140, kabeljauw 5 88-84, wijting 3 114, makreel 1 73-64, makreel 2 60-34, schar 76-52, schol 1 152-148, schol 2 152-148, schol 3 144-134, schol 4 88-72, bot 32-30, rode poon 72-55, steenbolk 78-72, horsmakreel 21-14.

De besommingen waren : in gulden : HD.16 11.900, KW.137 14.000, VD.6 9.300, drie Deense kotters : E.202 21.600, RL.520 12.600, RI.388 19.800.

Aan de donderdagmarkt van 9 juni werd aangevoerd : 3.132 kg. tong, 40 kisten tarbot en griet, 545 kisten kabeljauw, 46 kisten wijting, 209 kisten schol, 162 kisten schar, 97 kisten makreel en 214 kisten diversen.

Prijzen in gulden : Per 1 kg. : tarbot 13,53-13,06, grote tong 13,68-13,08, grootmiddel tong 12,71-12,45, kleinniddel tong 14,33-14,01, tong één 14,55-13,52, tong twee 11,70-10,80.

Per 40 kg. : kabeljauw twee 234-182, kabeljauw drie 192-158, kabeljauw vier 174-160, kabeljauw vijf 156-52, schol één 162-120, schol twee 154-112, schol drie 128-92, schol vier 81-62, wijting drie 120-96, magreel één 62-50, makreel twee 41-29, schar 78-26; tarbot 380-214, griet 330-200, mullen 234, grote rode poon 132, kleine rode poon 67-30, bot 30-26, steenbolk 62-57, inktvis 148, horsmakreel 14-10.

De besommingen waren : in gulden : HD.126 152.000, HD.67 6.100, KW.51 17.800, KW.226 6.500, UK.18 7.600, UK.128 13.540, WR.33 2.600, VD.19 2.890, VD.20 1.380, YE.25 1.970, IJM.18 3.550, IJM.27 2.680. Verder waren er twee Goereesche kotters en één IJmuidenaar met totaal f 45.100 aan besomming.

Aan de vrijdagmarkt van 10 juni werd aangevoerd : 9.221 kg. tong, 95 kisten tarbot en griet, 770 kisten kabeljauw, 1.033 kisten schol, 157 kisten wijting, 204 kisten makreel, 2 kisten koolvis en 504 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per stuk : haai 296.

Per 1 kg. : tarbot 13,03-12,40, grote tong 13,58-13,04, grootmiddel tong 12,15-11,86, kleinniddel tong 12,55-12,33, tong één 13,10-12,89, tong twee 11,12-11,03.

Per 40 kg. : haai 135, steenbolk 76-68, inktvis 194-124, tarbot 370-201, griet 309-145, kabeljauw één en twee 232-184, kabeljauw drie 170-146, kabeljauw vier 160-138, kabeljauw vijf 66-55, schol één 120-100, schol twee 120-104, schol drie 110-76, schol vier 85-46, wijting drie 124-82, schar 56-24, koolvis drie (blank) 80, makreel één 66-51, makreel twee 53-21,60, bot 32-23, rode poon één 92, rode poon twee 67-28, horsmakreel 15-11.

Aan de maandagmarkt van 13 ju-

ni werd aangevoerd : 8.086 kg tong, 1148 kisten kabeljauw, 85 kisten schelvis, 420 kisten wijting, 2507 kisten schol, 231 kisten makreel en 257 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg. : tarbot 12,67-11,98 grote tong 13,90-13,19, grootmiddel tong 12,06-11,65, kleinniddel tong 12,72-12,38 ; tong één 13,27-12,77; tong twee 11,24-10,89.

Per 40 kg. : rode poon 47-20, mullen 200-182; krab 27-15; inktvis 142-45; steenbolk 50-45; tarbot 380-182, griet 328-165; kabeljauw één 220-161 kabeljauw twee 162-126; kabeljauw drie 150-120; kabeljauw vier 142-114; kabeljauw vijf 124-41; schelvis één 124; schelvis twee 136-124; schelvis drie 120-90; schelvis vier 98-74; schol één 96-82; schol twee 94-71; schol drie 72-50,80; schol vier 62-52; wijting drie 100-84; makreel één 51-46; makreel twee 30-21,60; schar 55-24.

Aan de dinsdagmarkt van 14 juni werd aangevoerd : 530 kg tong, 5 kisten tarbot en griet; 15 kisten kabeljauw, 3 kisten wijting, 11 kisten schol, 24 kisten schelvis, 4 kisten makreel en 92 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg. : grote tong 14,47 grootmiddel tong 12,39-12,51; kleinniddel tong 14,00-13,61; tong één 14,32-13,80; tong twee 12,20-11,61.

Per 40 kg. : tarbot 360-216; griet 252-172 ;kabeljauw vijf 90; schol vier 114-98; schelvis vier 52-51; schar 55-34; makreel twee 53; rode poon 82-60; horsmakreel 31-17; bot 26-22; inktvis 174.

De besommingen waren : UK 25 f 880; VD 19 2700; VD 20 1490; YE 25 4200; IJM 18 2500; IJM 27 2670.

## VERBODEN TONG- EN SCHOLANVOER VOOR DE RECHTBANK

De zaak tegen zes visserij-rederijen uit IJmuiden, die vorig jaar de vangstbeperkingsregeling voor tong en schol zouden hebben overtreden is maandag door de politierechter aangehouden. De officier van justitie had hier om gevraagd omdat binnenkort een uitspraak van de hoge raad kan worden verwacht. De advocaat-generaal bij het gerechtshof in Den Haag is namelijk bij de hoge raad in beroep van cassatie gegaan tegen het arrest van dit gerechtshof, waarbij negen vissers uit Goedereede en Stellendam werden ontslagen van rechtsvervolgning. Zij waren eerder in Rotterdam tot geldboetes veroordeeld. De zaak waar het om gaat is of de beschikking wel door de minister van Landbouw en Visserij, waarbij de vangsthoeveelheden onder de vissers is verdeeld, had mogen worden uitgevaardigd. Het hof in Den Haag vond van niet en de hoge raad moet nu uitmaken of dit het juiste antwoord is. Wel werd een zaak tegen een reder behandeld die het vangst-formulier niet „onverwijld” maar een paar dagen later had ingezonden. De politierechter veroordeelde tot tweehonderd gulden boete. De eis was vijfhonderd gulden.

## Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 6-6 tot en met 10-6-1977

Door 90 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

| Hoeveelheid in kg. | Vissoort  | Opbrengst    | Prijs in kg.          |
|--------------------|-----------|--------------|-----------------------|
| 50.255 kg.         | TONG      | f 618.040,00 | van f 19,67 - f 10,69 |
| 15.096 kg.         | TARBOT    | f 105.903,92 | van f 15,50 - f 5,98  |
| 197.410 kg.        | SCHOL     | f 514.065,59 | van f 5,40 - f 0,94   |
| 32.415 kg.         | KABELJAUW | f 75.728,96  | van f 6,85 - f 1,16   |
| 6.565 kg.          | GRIET     | f 27.929,37  | van f 5,60 - f 5,78   |
| 19.400 kg.         | SCHAR     | f 25.816,30  | van f 2,13 - f 0,58   |
| 4.665 kg.          | WIJTING   | f 9.921,89   | van f 2,93 - f 1,91   |
| 8.665 kg.          | POON      | f 6.726,93   | van f 1,56 - f 0,90   |
| 1.805 kg.          | STEENBOLK | f 2.435,76   | van f 1,75 - f 0,99   |
| 661 kg.            | HARDER    | f 2.625,88   | van f 4,36 - f 3,70   |
| 212 kg.            | TONGSCHAR | f 858,75     | van f 4,92 - f 2,99   |
| 181 kg.            | KRAB      | f 591,63     | van f 5,58 - f 2,60   |
| 181 kg.            | MULLETS   | f 629,19     | van f 3,90 - f 2,24   |
| 62 kg.             | HOOK      | f 184,67     | van f 4,41 - f 2,35   |
| 250 kg.            | INKTVIS   | f 837,54     | van f 3,99 - f 1,15   |
| 7.130 kg.          | DIVERSEN  | f 4.609,24   | van f - f             |
| 345.747            |           | 1.197.706,42 |                       |

## VISSERIJ-WERELDPRODUCTIE IN CIJFERS

Volgens het jaarboek van de F.A.O. 1975 was Japan terug de voornaamste wereldproducent. De eerste 20 landen volgens belangrijkheid zijn de volgende :

|                     | Ton        |
|---------------------|------------|
| 1 Japan             | 10.508.451 |
| 2 Rusland           | 9.876.173  |
| 3 China             | 6.880.000  |
| 4 Peru              | 3.447.485  |
| 5 Verenigde Staten  | 2.798.703  |
| 6 Noorwegen         | 2.550.438  |
| 7 Indie             | 2.328.000  |
| 8 Zuid-Korea        | 2.133.371  |
| 9 Denemarken        | 1.767.039  |
| 10 Spanje           | 1.532.878  |
| 11 Indonesie        | 1.389.861  |
| 12 Thailand         | 1.369.900  |
| 13 Filipijnen       | 1.341.636  |
| 14 Zuid-Afrika      | 1.314.713  |
| 15 Chili            | 1.128.240  |
| 16 Canada           | 1.023.750  |
| 17 Vietnam          | 1.013.500  |
| 18 Groot-Brittannië | 999.132    |
| 19 IJsland          | 884.791    |
| 20 Frankrijk        | 805.785    |

De negen eerste landen zijn dezelfde als voor het jaar 1974. Wel produceerde Japan ongeveer 265 duizend ton min dan in het voorgaande jaar, maar Rusland 640 duizend ton meer. Peru die zijn tonnen vooral uit de industrievisserij op ansjovis haalt, zag zijn aanvoer verminderen met 700 duizend ton maar blijft nog onbedreigd op de 4e plaats. Ook Noorwegen zag zijn aanvoer met bijna 200 duizend ton verminderen. Denemarken viel terug met zowat 68 duizend ton, terwijl Spanje daarentegen zijn productie met 40 duizend ton verhoogde, en van de 11e naar de 10e plaats in de wereldranglijst opklom. Groot-Brittannië viel terug in zijn aanvoer met iets meer dan 100 duizend ton en kwam hierdoor van de 16e op de 18e plaats. IJsland verhoogde zijn productie met nagenoeg 50 duizend ton en komt hierdoor Gr.-Brittannië bedreigen. Frankrijk bleef met iets meer dan 805 duizend ton kwasi stationnair.

Met de zware handicap die Japan thans te verduren krijgt door het wegvallen van zijn visserij in de Russische Noord-Siberische wateren, is het mogelijk dat dit land hierdoor haar eerste plaats aan Rusland zelf zal moeten prijsgeven.

Onder de West-Europese landen is het nog altijd Noorwegen die onbedreigd aan de kop staat met 2,55 miljoen ton, op de 2e plaats gevolgd door Denemarken met 1,767 miljoen ton, Spanje met 1,532 miljoen en verder Groot-Brittannië en Frankrijk met respectievelijk bijna 1 miljoen en 08 miljoen ton.

De hieronder weergegeven tabel bevat alle zeevisproducten met volgende orde van belangrijkheid :

|                |        |
|----------------|--------|
| 1 Zeevis       | 76 %   |
| 2 Schaaldieren | 2,72 % |
| 3 Weekdieren   | 5,47 % |
| 4 Algen        | 1,66 % |
| 5 Zoetwatervis | 14 %   |

## EERSTE KWARTAAL MINDER AANVOER VAN VERSE VIS TE IJMUIDEN

In het eerste kwartaal van dit jaar was de aanvoer van verse vis op de visafslag van het Staatsvisserijshavenbedrijf 378.000 kilogram minder dan in dezelfde periode van het vorig jaar.

De totaalaanvoer beliep een hoeveelheid van ruim 9 miljoen kilogram. De aanvoer van verse haring, makreel, kabeljauw en wijting gaf een sterke daling te zien. De aanvoer van schelvis, koolvis en schol nam iets toe. In geld uitgedrukt liep de opbrengst terug van f 17.541.769 naar f 17.406.806. Deze cijfers werden verstrekt door het bureau economische zaken socio-grafisch onderzoek van de gemeente Velsen.

# A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE  
TEL. (059) 70 88 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



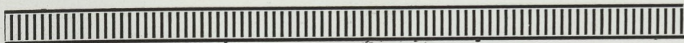
Agent en depothouder voor de Visserij :

## Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

## PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK



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

**Drukkerij P.V.B.A.**

**„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”**

H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 059/70 77 13 - 14

**BUREEL**

VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust”.

Het gamma omvat volgende mappen :

**A. VISSERIJMAPPEN à 360 F. (B.T.W. inbegrepen)**

1. NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
2. ZOETWATERVIS
3. ZEEVIS
4. SCHAAL- EN WEEKDIEREN
5. MIDDELLANDSE ZEEVISSOORTEN
6. VISSOORTEN UIT DE ZUIDELIJKE ZEEEN
7. SPORT- EN LIJNVISSERIJ

**B. VISSERIJMAPPEN à 300 F. (B.T.W. inbegrepen)**

1. KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE NOORD ATLANTISCHE OCEAAN
2. ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 40 F. portkosten.

REDERS en VISSERS

koopt steeds bij Uw

**KOOPERATIEVE**

# HAND IN HAND

Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54 41 17 / 54 41 92 - 54 46 56

Na de uren:

Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(7773V)

## REDERS

## LEEST UW

## VAKBLAD

# EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

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

Beroepsvereniging

# HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80 11 01

(7390V)



Samenwerkende Vennootschap

**H. BAELSKAAL, 27 - 8400 OOSTENDE**

**Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 812.29**



Gedekte risico's:  
eigen schade — schade aan derden —  
opslepingen — totaal verlies —  
lichamelijke schade aan derden —  
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig



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

