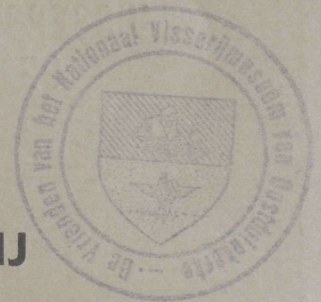


GEMEENTE KOKSIJDE  
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM  
OOSTDUINKERKE

# het visserij blad



VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ  
EN VAN DE GROEPING DER VISNIJVERHEDEN



VRIJDAG 15 SEPTEMBER 1978 — PRIJS 40 FR. — Nr. 33 — 45e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

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

# A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de Visserij :

## Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

## VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor Inlichtingen en formalltelten :

Beroepsvereniging

## HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

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

— volledig en deskundig advies en bijstand —

(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

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

Het gamma omvat volgende mappen :

**A. VISSERIJMAPPEN à 400 F. (B.T.W. Inbegrepen)**

NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN  
ZEEVIS  
SCHAAL- EN WEEKDIEREN  
SPORT- EN LIJNVISSERIJ

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

KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE  
NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN  
ZEEDELICATESSEN

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

## Bij S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27 OOSTENDE

NIEUWE AANKOMST VAN  
DE BESTE KWALITEIT

# Shäckels

5/8 VIERKANTE KOP

VANAF DUIZEND STUKS :

21 F PER STUK

# het visserijblad

Vrijdag 15 september 1978

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —  
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 132 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

## De Spaanse vloot een gevaar voor de E.E.G.

We hebben er reeds meer dan een maal op gewezen dat het voor de E.E.G.-vissers geen pretje zal zijn mocht Spanje tot de E.E.G. toegelaten worden. Inderdaad, indien dit gebeurt, zien we niet in dat Spanje niet alle en zelfde rechten zou bekomen als de andere lidstaten, dus ook ter visserij. Daar ligt nu een groot gevaar.

Spanje is inderdaad de grootste visserijnatie onder de Westerse landen, groter nog dan Noorwegen. In 1976 werd door de Spaanse vloot meer dan 1,5 miljoen ton vis aangevoerd en we kunnen hier werkelijk beamen dat de E.E.G.-gemeenschapswateren dergelijke vloot niet kan voeden zonder onoverbrugbare moeilijkheden te veroorzaken aan de visserij van de andere lidstaten. Als Spanje werkelijk in de E.E.G. opgenomen wordt, men spreekt van 1980, moet voorafgaandelijk een oplossing gevonden worden aan dit probleem. Spanje zou nu reeds verplicht moeten worden in het vooruitzicht van een eventuele aansluiting, om een saneringproject voor te leggen, waarbij heel wat vaartuigen, hetzij dienen stilgelegd, hetzij dienen gesloopt te worden. En ook de netmazen dienen zeer ernstig gecontroleerd van alle Spaanse schepen.

### De Spaanse visserijvloot:

Niettegenstaande Spanje op veel plaatsen geweerd werd, zoals in Noord-Afrikaanse wateren, uit de E.E.G.-wateren, ook uit de Canadese en U.S.A.-wateren, is de vloot praktisch dezelfde gebleven. Men telt nog altijd 100 treilers van meer dan duizend ton, 90 treilers tussen 500 en 1000 ton en verder bijna 1500 vaartuigen tussen 150 en 500 ton! Het zijn vooral deze laatste vaartuigen die een gevaar vormen voor de E.E.G.-gemeenschapswateren. We zullen niet spreken van de talrijke kleinere kustvaartuigen en allerkleinste vaartuigen die in feite minder in aanmerking komen, behalve voor de Golf van Gascogne. Hierbij komt nog dat de Spanjaarden de Noordzee en de gebieden omheen Groot-Brittannië en Ierland als hun traditionele visserijgronden aanzien! Regelmatig worden trouwens nog Spaanse schippers in deze wateren opgebracht.

Als er nu plots weer een armada van meer dan duizend vaartuigen tussen de 150 en 500 ton zou losgelaten worden op de E.E.G.-gemeenschapswateren, dan kan men zich zowat voorstellen wat dit zou geven. Men zou verplicht worden, bij een mogelijke toetreding van Spanje tot de E.E.G., de totale vangstkquota voor alle lidstaten te herverdelen. Volgens het aantal vissersvaartuigen en eveneens volgens hun traditionele visserij, zou praktisch de helft hiervan aan Spanje moeten toekomen. Wetende dat de Spanjaarden het daarbij zo nauw niet nemen, met wetten en reglementen, netmazen, kontingenten en kwota, zou dit zeker voor vele vissers uit de Negen lidstaten het einde betekenen. We kunnen ons eenvoudig niet voorstellen dat de visserij van de Negen dit zo maar zouden aannemen. Als Groot-Brittannië nog niet eens kan delen met de andere westerse E.E.G.-landen die een eerder bescheiden vloot hebben, dan is het uitgesloten, dat dit mogelijk kan zijn met een visserijmogendheid als Spanje. Spanje is dan ook aan een drastische herziening van zijn visserijpolitiek toe. Hierbij komt dan nog het recent konflikt met Portugal. Een bilaterale overeenkomst met dit land laat, zowel aan de Portugezen als aan de Spanjaarden toe voor beide landen tot 6 mijl uit de kust te komen vissen. Spaanse vissers mogen dus tussen de 6 en de 12 mijlszone uit de Portugese kusten opereren en omgekeerd voor de Portugezen. De Spanjaarden zijn echter met zo een vloot de Portugese kustwateren binnengevallen, dat de Portugezen, die doorgaans met verouderde en kleinere scheepjes optreden, werkelijk uitgevist worden. Gevolg hier van, is een beroep door de Portugezen op hun regering om aan deze massale inval paal en perk te stellen. Wij zelf zouden dus bijna kunnen parafraseren, van de inval van de Spanjaarden, verlos ons Heer!

(vervolg blz. 2)

## Overbevissing mag niet gezien worden per afzonderlijke vissoort

Het probleem van de overbevissing is van uitzonderlijk belang voor het voortbestaan van de visserij, vermits het uit deze optiek is dat men is overgegaan of nog altijd overgaat, tot het instellen van kwota en vangverbod en ganse gebieden voor het vissen op bepaalde soorten zelfs voor langere tijd gesloten verklaart. We menen dan ook dat een artikel over de overbevissing wel op zijn tijd komt. Over het algemeen wordt de overbevissing nog altijd gezien per afzonderlijke vissoort. Er wordt bv. te weinig van een bepaalde vissoort binnengebracht en onmiddellijk wordt de alarmbel geluid.

We gaan hier zeker zover niet gaan om te schrijven dat men in dit bepaald geval de zaak maar op haar beloop moeten laten. Er zijn inderdaad wel studies en onderzoeken nodig en eventueel maatregelen tegen de overbevissing te treffen. Waarmede we echter minder kunnen instemmen is het feit, dat de opzoeken en de maatregelen altijd eenzijdig genomen worden en afstemd op deze ene vissoort. Sommige marinebiologen en experts zijn nu ook min of meer tot het besluit gekomen, dat men de overbevissing moet zien en bestuderen in afhankelijkheid van de andere vissoorten, of anders gezegd in samenhang met andere vissoorten. Een typisch voorbeeld wordt hier door de heer Daan aangeraakt die wijst op de vele inspanningen die men zich getroost voor het herstel van de haringstock en terzelfdertijd de industrievisserij op de sprot totaal gaat verbieden. De heer Daan wijst er op, dat de sprot en de haring voedselkonkurrenten zijn en dat een te grote sprotstand dus in feite niet nuttig is voor het herstel van de haringstand.

We mogen hier natuurlijk niet uit besluiten, dat we nu de sprot omgekeerd moeten laten overbevissen om de haringstand ter wille te zijn uit de optiek van één enkele vissoort, juist iets waarvoor wij zelf niet te vinden zijn. Integendeel wijst dit er op, dat het probleem van de overbevissing moet gedacht worden in de zin van de multisoort, dat wil zeggen op de weerslag die bepaalde maatregelen voor bescherming van de ene soort kunnen hebben op de visstand van andere soorten. Het is inderdaad bevreemdend voorgekomen, niettegenstaande er eveneens veel op kabeljauw gevist wordt, dat de stand van de kabeljauw in feite vergroot is. Men heeft dan ook getracht een samenhang te vinden tussen de afnemende haringstand en de toenemende kabeljauwstand. Sommige biologen hebben dan ook onderzoeken gestart in de paaitijd en op de paaiplaatsen van kabeljauw en schol. De daar gevangen haring en sprot hadden allen in hun maag grote hoeveelheden eieren afkomstig van de kuit van de kabeljauw en de schol. In feite zou de haring dus een jager zijn op eieren van andere vissoorten, waardoor het duidelijk wordt, dat een te grote vermenigvuldiging van de haring en zelfs van de sprot, een invloed zou hebben op de kabeljauw, scholstand en andere. Dit voorbeeld wordt hier gegeven om duidelijk aan te tonen, dat het probleem van de overbevissing en van de hieruit voortvloeiende te nemen maatregelen in feite op een andere manier dient benaderd te worden dan het tot nog toe doorgaans gebeurde. Dit wil zeggen, dat men zich zou moeten goed realiseren wat het herstel of het bovenmatig opdrijven van een bepaalde visstand, omgekeerd kan betekenen voor het bestand van een andere vissoort.

Het typisch voorbeeld van bescherming van de haring is zuiver van uit de optiek van de haring bedacht. We menen dan ook dat men dit probleem dient te herdenken in samenhang met de invloeden die een te ver gedreven bescherming van een bepaalde soort kan hebben op andere vissoorten. Dit wil zeker niet zeggen, dat men nu tot totaal omgekeerde besluiten en beslissingen moet komen, maar dat alles meer genuanceerd dient gezien en bedacht te worden. Wat nu terug specifiek

(vervolg blz. 2)

# De Spaanse vloot een gevaar voor de E.E.G.

(Vervolg van blz. 1)

## ONDERHANDELINGEN TUSSEN EEG EN SPANJE VOORLOPIG ZONDER RESULTAAT

In een vorige uitgave hebben we er op gewezen dat Spanje de E.E.G. had uitgenodigd tot onderhandelingen voor de toekenning van bepaalde kwota en vergunningen in de E.E.G.-wateren. De Spaanse regering werd hiertoe praktisch door zijn eigen vissers verplicht die dreigen de grenzen voor alle import, door pikketbezettingen te doen sluiten, mede door de talrijke opbrengingen van Spaanse vissers, die zonder vergunning in de Franse wateren van de Golf van Gascogne vissen.

Verleden week dinsdag werd er te Brussel door vertegenwoordigers van de E.E.G. en Spanje onderhandeld zonder dat het tot een resultaat kwam. Dat wil zeggen, zonder dat het tot een voldoende resultaat voor Spanje kwam. Het is inderdaad zo, dat dit land, wil het zijn aangezicht niet verliezen ten overstaan van de eigen visserij, een ruime toelating moet kunnen afdwingen van Brussel.

De onderhandelingen gingen over een algemeen kader-akkoord tussen de E.E.G. en Spanje wat de visserij betreft en over de toekenning van bepaalde kwota en vergunningen voor de Spaanse visserij voor de periode van 1 oktober tot 31 december 1978.

Niettegenstaande geen vooruitgang in de onderhandelingen werd geboekt, menen de betrokken experts, dat er toch een overeenkomst uit de bus zal komen, omdat beide onderhandelaars er belang bij hebben. Spanje, met de hete adem van de eigen visserij in de nek, kan zich echter moeilijk bereid verklaren voor een overeenkomst die niet duidelijk beter is dan de bestaande. Anderzijds heeft Spanje praktisch niets te bieden aan de EEG op visserijgebied en staat de EEG-visserijpartner ook afwijzend tegen te grote concessies aan vissers die het doorgaans niet te nauw nemen met de reglementen. Men is van de kant van de EEG wel bereid het huidige visserijregime te verlengen tot 31 december, maar de Spanjaarden wensen heel wat meer in afwachting van de toetreding van Spanje..... tot de EEG ! Als we inderdaad rekening houden met de enorme Spaanse visserijvloot (meer dan 1,5 miljoen ton aangevoerde vis per jaar) en het feit dat veel Spaanse vissersvaartuigen uit de visserijlimieten van Derde landen geweerd werden, dan menen we toch dat voor de EEG-visserij, de toetreding van Spanje tot de EEG, een zeer groot gevaar inhoudt. We hopen dat bij de toetredingsonderhandelingen vanwege onze vertegenwoordigers hier duidelijk op gewezen zal worden. De gemeenschapswateren kunnen in feite geen dergelijke partner bijnemen. Dat Spanje eerst zijn vloot mindert en, juist zoals bij ons, in Nederland en in Duitsland, eerst de vloot saneert en gevoelig terugbrengt. Dan zou er misschien kunnen onderhandeld worden. We hopen inderdaad dat de onderhandelaars voor een eventuele toetreding van Spanje tot de EEG ook wel rekening zullen wensen te houden met de eigen visserij. Er is nu reeds te Brussel een strekking om de Spanjaarden heel wat meer vergunningen en hogere kwota toe te kennen. Hiertegen zijn echter in het bijzonder de Britten en de Ieren gekant, in elk geval wat de vergunningen voor Spaanse vaartuigen in HUN wateren betreft. Dat dit zou gebeuren in de Franse gemeenschapswateren en in het bijzonder in de Golf van Gascogne, zou hen minder deren. Bij ons gaat het echter veelmeer om het principe. Eens met één voet in de gemeenschapswateren, zal het nog moeilijk zijn de Spanjaarden er uit te krijgen. Daarbij, als zij één vinger krijgen, dan kan men er gerust van aan, dat ze met de ganse hand van deze vinger zullen werken.

**REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD**

# Overbevissing mag niet bezien worden per afzonderlijke vissoort

(Vervolg van blz. 1)

de haring betreft, menen we dan ook, dat er wel bepaalde kleine contingenten mogen vrij gegeven worden, ook in gebieden waar er nu een radikaal verbod tot stand gekomen is. Wat nu de marinebiologen betreft, worden deze ook wel eens verrast door de natuurlijke omstandigheden die in bepaalde perioden uiterst gunstig kunnen zijn voor het broed en aldus niet of nooit verwachte jaarklassen kunnen voortbrengen. Men mag dus niet te star en te onafhankelijk gaan oordelen en besluiten. We hebben hierboven het woord marinebiologen gebruikt, maar beter ware het te spreken van typische haringbiologen, schol- en tongbiologen, enz., juist om er op te wijzen, dat men te eenzijdig en van uit één te enge hoek het probleem van de overbevissing aanpakt.

Wat nu de verhoogde kabeljauw- en scholstand in de Noordzee betreft, zouden we echter niet zo gemakkelijk, zoals bepaalde biologen en marine-experten dit doen, dit aan de geringer sprong en haringstand toeschrijven. Wij menen dat het wesen van de enorme vloot van de oostbloklanden hier ook wel voor een groot deel tussen zit. Dit is weerom het bewijs dat het probleem veel complexer is, dan men op het eerste zicht denkt en de samenhang van verscheidene factoren nog groter dan men geneigd is aan te nemen. In elk geval is het meer multidenken in samenhang met andere vissoorten toch door bepaalde experts in beweging gebracht en we menen, dat men daarop in de toekomst nog meer het accent zal wensen te leggen, hetgeen naar onze mening zeker de visserij in het algemeen te goede zal komen.

## UW RAADGEVER IN VERZEKERINGEN

### VERZEKERINGSKANTOOR MONTEYNE & VANMOERKERKE N.V.

Koningstraat 16, 8400 Oostende  
Tel. : (059) 80.23.01

- \* Scheepsverzekeringen
- \* Transport
- \* Alle andere takken

(8188V)

## Hulp op zee

We hebben in ons vorig nummer gewezen op de kritieke toestand waarin de Z.69 ter hoogte van Den Helder vertoefde en hoe hij door de Z.563 in slecht weder opgesleept werd, die tengevolge van een verkeerd manoeuvre zelf een weier in de schroef kreeg en tenslotte zelf moest opgesleept worden.

In plaats van ter hulp te komen en beide schepen, maar vooral de Z.69, die stuurloos was, naar de dichtstbijgelegen veilige haven op teslepen, die Den Helder of IJmuiden was, liet men de Z.69 aan zijn lot over, met als gevolg dat grote risico's gelopen werden en tenslotte een Hollands vissersvaartuig uit IJmuiden ter hulp ging.

We vernemen dat een der stuurlieden van een Zeebrugs vissersvaartuig eenvoudig antwoordde dat, vermits de Z.69 in een andere maatschappij dan de zijne verzekerd was, hij geen hulp zou bieden, zodat hij bemanning en schip aan hun lot overliet.

Tegen deze schipper werd klacht neergelegd bij de waterschout en bij de heer prokureur des konings.

Deze triestige kapitein moet weten dat hij in alle omstandigheden tot plicht heeft, is het niet een schip, dan toch een bemanning op zee te helpen, bij te staan en te redden.

Hopen we dat hier streng opgetreden worde, opdat dit een les weze voor hen, die het anders voor hebben.

## RECHTBANK VAN BRUGGE

### Werd

# Radio Mi Amigo onwettig bevoorraad ?

Over radio Mi Amigo en zijn uitbater, het eerste liggend voor de Britse kust, de ander veilig verblijvend op Spaanse bodem, is vermoedelijk het laatste woord nog niet geschreven. Maandag begon voor de Brugse rechtbank een proces tegen 14 personen, die vervolgd worden wegens bevoorrading van het Mi Amigo-schip, dat, volgens het tucht- en strafwetboek van de koopvaardij illegaal blijft, uitzenden. De illegaliteit beurt op het feit dat Sylvain Tack nog steeds geen officiële toelating heeft, om muziek en publiciteit door de eter te sturen. In verband hiermee zaten ook twee handelaars, een uit Brugge en een uit Oostende, op het bankje omdat ze langs deze illegale weg publiciteit voor hun zaak hadden gemaakt.

Hoofdbetichten waren evenwel de Zeebrugse reder G. Ackx, die samen met zijn bemanning vervolgd wordt om met de visserssloop «Vita Nova» in totaal drie bevoorradingstochten te hebben ondernomen naar de Mi Amigo, en de Oostendse reder André Van Lul, reder-eigenaar van de «Hosannah» die, volgens de beschuldigingsakte, 8 dergelijke reizen heeft ondernomen tussen augustus 1976 en februari 1977.

Lang niet alle beklagden waren gisteren aanwezig: 7 van de 14 lieten verstek gaan. Onder hen André Van Lul, die enkele maanden geleden met enkele kollega's naar Senegal vertrok om daar aan kustvisvangst te doen.

#### GEPRAAID IN VOLLE ZEE

Sylvain Tack is er tot nog toe in geslaagd aan de lange arm van de wet te ontsnappen. Omdat men

blijkbaar machteloos staat tegenover zijn schip, ging men zich concentreren op de mensen die zorgen voor de bevoorrading met etwaren, drank, fonoplaten en tapes. Tijdens een controle door de zeevaartpolitie werd begin 1977 de Zeebrugse visserssloop «Vita Nova» in volle zee gepraaid. De reder, de bemanningsleden, een diepzeedrukker en een Nederlandse disc-jockey, ene Jan de Boer, die thans in Hilversum liedjes aan mekaar praat, bevonden zich aan boord. Ze behoren meteen tot de beklagden.

De twee handelaars, voor wier zaak Mi Amigo ettelijke keren publiciteit heeft gevoerd, voerden gisteren aan dat ze wel contact hebben gehad met Sylvain Tack (een bekende zelfs dat een ontwerpcontract klaar lag), maar ontkenden formeel dat enig contract werd ondertekend of enige som werd betaald. Dat andere handelaars, o.m. uit het Brugse, destijds ook publiciteit maakten, maar thans niet worden vervolgd, deed gisteren in de rechtszaal wel enkele vraagtekens rijzen.

Omdat de advocaat van de afwezige Van Lul gisteren niet kon pleiten, werd de verdere behandeling van de Mi Amigo-affaire verdaagd tot 9 oktober.

Eenzijdig verbiedt het tucht- en strafwetboek illegaal uitzenden, maar anderzijds stelt zich de vraag of men mensen op zee mag laten verhongeren en dus niet bevoorraden.

We zijn benieuwd te weten wat men tegen een normale bevoorrading op zee zal inbrengen.

We zullen dus het verder verloop van dit proces op 9 oktober moeten volgen.

## PANIEK ONDER NOORDFRANSE KUSTVISSERS

# Geheimzinnige verrotting van eik in scheepskonstruktie

De reders en vissers van de Noordfranse houten kustvaartuigen doen, na elkaar alarmerende vaststellingen. De eik gebruikt in de konstruktie van hun vaartuigen, namelijk de kiel, de spanten, de verbindingen, de relingen, lijdt aan een geheimzinnige verrotting.

Reeds zijn 27 vaartuigen aangeast. De eerste verschijnselen van plaatselijke verrotting werden reeds verleden jaar vastgesteld. Met het nieuw dood seizoen, het opliggen, het kuisen en de kleine onderhoudswerken, werd nu nog een groter aantasting vastgesteld.

Een eerste onderzoek wees uit dat de eik die gebruikt werd in de konstruktie op sommige plaatsen aan verrotting toe is. Nochtans werd sinds jaren hetzelfde materiaal gebruikt, namelijk de eik komende uit de bossen van Saint-Saens, via een houthandelsfirma die reeds jaren lang voldoende gaf. Men staat dan praktisch ook voor een raadsel. Stalen van het aangetast hout zijn naar laboratoria opgestuurd om de aard van de verrotting en de schuldige hieraan vast te stellen. Men vraagt zich af of men hier niet te doen heeft met een zwam, soort mikroskopische paddestoel die zich in het hout ontwikkelt. Het is vooral in de havens van Etaples, Crotoy, Trepport en Dieppe dat de meeste aangetaste vaartuigen werden aangetroffen. Des te meer verbazend omdat het hier gaat om praktisch nog alle recente vaartuigen van maksimum tien jaar oud! Bij de getroffen reders en vissers en ook bij diegenen die nog niet onmiddellijk de verrotting hebben vastgesteld, heerst er natuurlijk paniek. Het is duidelijk dat de kans er groot inzit dat deze vaartuigen zullen kunnen afgekeurd worden. Het zou natuurlijk een drama worden voor al deze reders en vissers, want bijna allen hebben hun vaartuig met een lening gebouwd en deze mensen zitten zwaar in de schuld. Voor hen betekent stilliggen met de verplichting om verder af te korten, natuurlijk het faliet.

duidelijk dat men hieronder bedoelt dat de Overheid de schaden uit een bepaald fonds ten laste zou nemen.

Indien dit zou kunnen tot stand komen, vreet men echter voor een „voorgaande” zodanig, dat men gemakkelijkshalve voor alles en nog wat bij de overheden zou komen aankloppen. Normaliter moet men de verantwoordelijkheden laten vaststellen en de verantwoordelijken in gebreke stellen. Slechts wanneer het hier om een geval van heikracht gaat, van werkelijk „onvoorzien” zou de overheid aangevozen zijn tussen te komen.

## DE CRISIS IN DE SCHEEPVAART

De huidige crisis waarin de wereldzeevrachtmarkt verkeert, zal nog een aantal jaren voortduren. De vraag naar koopvaardij-schepen is het afgelopen jaar opmerkelijk verminderd, zo schrijft de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) in het jaarverslag over de scheepvaart in 1977, dat onlangs is verschenen.

De tonnage van de koopvaardijvloot nam vorig jaar toe met 7 pct. Een dergelijke bescheiden groei is in meer dan 10 jaar niet meer voorgekomen. Eind vorig jaar bedroeg de gezamenlijke tonnage van schepen die bij gebrek aan vracht waren opgelegd 48 miljoen ton. Dat is 13 pct meer dan eind 1976. Het overgrote aanbod van laadcapaciteit heeft de prijzen bijzonder gedrukt. De tarieven waren vaak niet eens voldoende om de kosten van brandstof en havenkosten te dekken.

«Als er geen radicale verandering komt in deze gang van zaken zal een groot aantal rederijen er binnen een paar jaar moeten mee stoppen» aldus de OESO.

## REDERS LEEST UW VAKBLAD

## VAN MANNEN EN DE ZEE

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

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

Wel worden de autoriteiten gezocht ergens een oplossing voor te stellen voor de vissers in nood, maar van kwijtschelding van aangegane leningen kan er zeker geen sprake zijn. Wel overweegt men uitgestelde terugbetalingen en zelfs nieuwe kredieten, maar uitstel is geen afstel en nieuwe kredieten voor de getroffen betekenen nieuwe verplichtingen. Wij zelf menen dan ook dat velen zullen trachten voort te varen met een schip in slechte toestand, of minstens de aantasting van hun vaartuig te verbergen. De inspectiediensten zijn echter ook al gealarmeerd en deze zullen waarschijnlijk wel aandachtig de vaartuigen onderzoeken. Het visserssyndikaat heeft in elk geval aan de autoriteiten een oplossing gevraagd die de voortzetting van de visserij voor al de getroffen mogelijk maakt. Het is

# Weetjes...

In Frankrijk zal men nog dit jaar 2 duizend kreeftjes van 8 cm die in broedvijvers grootgebracht werden, in zee-zetten ter hoogte van Houat, Etel, Lorient en Quiberon. De kreeftjes zijn gemerkt en bij vangst van een exemplaar worden de vissers verzocht deze bij hun aankomst in de vijvers te laten zetten en ze speciaal aan boord te bewaren. Men wenst aldus meer over hun groei en verplaatsing te kennen.

De „Capitaine Pleven II” van de rederij Pleven uit St.-Malo, die voor een driemaandelijke campagne vertrokken was, voor de visserij op New-Foundland, is wegens motorpech terug naar de thuishaven dienen opgesleept te worden. Het schip was amper op de visgronden met 50 man aan boord. Ja, het visje wordt duur betaald.

De kleine haringvissers van het gebied Boulogne, hebben te Brussel een sociaal kwotum haring gevraagd van 600 ton. Verleden jaar bekwamen zij ook een contingent maar belangrijk minder. De haring zou te vangen zijn tussen de Belgische grens en Cap Antifer.

In Frankrijk werden de toelagen voor het Bureau van Wetenschappelijk en Technisch Overzeesch Onderzoek met 135 miljoen B.fr. verhoogd tot nu bijna 2 miljard B.fr. in totaal.

De makreel neemt vooral in Gr.-Britannië, langzamerhand de plaats in van de haring. Nu is men reeds op de markt gekomen met kippers samengesteld uit makreel en met sukses. Deze nieuwe kipper is ook 30 procent beterkoop dan de vroegere haringkipper.

Bij het onderzoek naar de brandramp op de treiler „Roman” waarbij 3 bemanningsleden in de machinekamer de verstikkingsdood vonden (men had, na vergeefse reddingspogingen alles moeten sluiten om de brand te doen stikken) werd vastgesteld dat er geen enkel blusapparaat aan boord was, niet-tegenstaande dit verplichtend is.

De Britse regering heeft beslist een anti-pollutie controlestation op te zetten om de beschermings- en verweermaatregelen te coördineren in geval van rampen met olietankers. Dit station zal geleid worden door een zeemacht-officier.

De zeer gekende Britse Pettermotorenfabriek kreeg een buitenlands order te boeken voor 150 motoren van 22 PK voor de visvangst in de monding van rivieren en stromen in Somalia. Deze motoren worden ingebouwd in, door Rusland geleverde 6-meter scheepjes. Het gaat hier om een FAO-project, we-reldorganisatie voor de voeding.

Het rode getij, dat een paar

maanden terug op de Bretoense kust verantwoordelijk was voor grote vissterfte, heeft nu ook veel slachtoffers onder de vis gemaakt onder de kust van West-Cork in Groot-Britannië. De rode kleur van het water is een gevolg van de rassen vermenigvuldiging van een mikroskopische zee-alg, hetgeen vooral bij stil en warm weder gebeurt.

In de eerste zes maanden van het jaar werd in de vissershaven van Cherbourg een beduidend hogere aanvoer geteld dan verleden jaar. De aanvoer verhoogde met meer dan 16 procent om 3.660 ton vis en schelpdieren te bereiken. Dit werd vooral bereikt door een veelvuldiger aanleg van vissersvaartuigen uit Lorient.

In de voorhaven van Cherbourg werden de meerplaatsen voor plezier- en sportvissers uitgebreid tot 200. Een indrukwekkend aantal, als men het ons vraagt en zeker van aard om de beroepsvisserij te storen!

De implanting van de Bretoense kerncentrale zal gebeuren te Ploguergat wat ten Noorden van Brest, ofwel te Plogof boven Quimper. De centrale zal aan de boord van de oceaan ingeplant worden. De milieugroepen zijn tegen deze implanting in het verweer.

De beroepsvissers van Martigues bij Marseille in de Middellandse Zee, hebben persoonlijk naar de president van de Franse republiek geschreven over de diefstallen door pleziersvissers op hun uitgestalde netten en fuiken gepleegd. Sport- en pleziersvissers heet het, die grotendeels aan de dop, in ziekenverlof of op pensioen zijn. Ook aan onze kust is dit het geval.

In Port-Vendres in Frankrijk, werden 46 ton ansjovis van goede kwaliteit terug in zee geworpen omdat er geen kopers voor gevonden werden. De vissers nemen dit het bedrijf kwalijk omdat de zouterijen toch een tijd lang de voorradige ansjovis kunnen bewaren. Maar wat kosten de lonen en wat is de afzet?

## TARIEVEN VOOR HET VISLOSSEN

De vakbonden hebben na een vergadering welke ze belegd hebben maandag, hiernavolgende besloten voor het lossen van de vis:

- 1e IJslanders (zie bericht reeds vorige week verschenen).
- 2e Andere vaartuigen: minimum dagloon 1318 F zoals het bedrag van een betaalde feestdag.

Daarenboven vragen ze een toeslag van één frank per ben voor vangsten boven de 300 ben.

Dit werd door hen medegedeeld aan de reders en de visafslag.

Wat niet medegedeeld is en waarover niet gesproken werd, is het feit dat buiten deze lonen over het algemeen men een halve ben vis en dan nog van de beste, eist.

Ook hier zou het geven van vis radikaal dienen beperkt tot vier à vijf kg, wat in Engeland en andere landen het geval is.

## NEDERLAND

# NEDERLANDS VISSERIJPROJECT IN PORTUGAL

De «UK 106» met als thuishaven Urk, een middenslagtreiler, die reeds een jaar stillag, werd uit de hoek gehaald en omgebouwd voor een visserijproject in de Portugese wateren. Het vaartuig zal aan beugvisserij doen, een soort lijnvisserij, waarvoor 30 vissers nodig zijn. Vermits er slechts 6 slaapgelegenheden waren aan boord van de «Uk 106», werd dit omgebouwd om aan 25 man slaapgelegenheden te geven! Voor deze soort visserij benodigt men een kabel van ongeveer 30 km. lang.

Men viest hiermede tot op een diepte van 600 meter op platvis en rondvis. Men heeft dan ook een nieuwe lier en een nieuw echolood op het Nederlands vaartuig moeten aanbrengen omdat de bestaande onvoldoende waren. De lier kon dergelijke kabel niet opbrengen en het bestaande echolood ging niet diep genoeg om de vis te kunnen opsporen. Ook werd aan de opslagruimten gedokterd die nu de vis kunnen bewaren op een temperatuur van -4° C. en een opslagcapaciteit hebben van 50 ton.

Dit project werd door het Bureau van Internationale Migratie Ontwikkelingssamenwerking aanvaard omdat het zeer arbeidsintensief is. Het wordt gefinancierd door het Ministerie van Ontwikkelingssamenwerking die in het buitenland kleine tewerkstellingsprojecten patronneert van naar hun land terugkerende gastarbeiders. Voor de uitbating van dit vaartuig heeft men een koöperatieve gesticht waaraan 27 Portugese vissers van de omgedoopte «Uk 106» in «Flor Holandesa» (Nederlandse Bloem) deelnemen. Men ziet brood in dit project omdat de nieuwe «Flor Holandesa» (de 10 jaar oude Uk) heel wat beter geschikt en uitgerust is, dan de verouderde Portugese kleine kustvaartuigen. Deze vaartuigjes kunnen slechts een vijftal dagen op zee blijven en hebben ook geen aangepaste frigo-opslagruimten. De «Flor Holandesa» kan tot 18 dagen buitengaats blijven en veel verder uit de kust. Dit vaartuig is ook niet zo erg aan slecht weeder verbonden zoals de verouderde Portugese kustvaartuigen.

De grote initiatiefnemer de Portugese dos Santos, verbleef reeds 10 jaar in Nederland en gaat nu

met de nieuwe koöperatieve zijn geluk terug in het moederland beproeven. Hij is overtuigd te zullen slagen omdat hij de visserij goed kent en weet waar het schoentje bij de plaatselijke visserij wringt. De Portugese kust is bijzonder geschikt voor deze soort visserij en de gebieden zijn zeer visrijk. Gezien Portugal over een grote kust beschikt en de Portugese vloot zeker niet zo enorm uitgebreid is, als bv. de Spaanse, is er nog ruimte genoeg voor dit nieuw experiment. Het is duidelijk, moest dit initiatief slagen, dat er wel meer beroep zal gedaan worden op één en ander stilliggend Nederlands vaartuig.

Anderzijds is een dergelijk ingezet vaartuig van bijzonder groot belang voor de lokale tewerkstelling. Inderdaad, behalve een dertigtal vissers komt er ook nog aan land in het lossen, behandelen en be- en verwerken van de vis, werkgelegenheid.

## OPNIEUW OVERBEVISTE VIS IN BESLAG GENOMEN

Bij het ministerie van Landbouw opereert in Nederland de Algemene Inspectiedienst Deze laatste heeft nu te Breskens van de kotter Breskens 25 rond de duizend kgr. vis in beslag genomen wegens overbevissing door het vaartuig. In Nederland is het zo dat de vaartuigen allen een individueel kwotum toegewezen krijgen. Het moet zijn dat de BR25 dit kwotum reeds overschreden heeft want de Algemene Inspectiedienst heeft op basis hiervan de door dit vaartuig aangevoerde vis in beslag genomen. De BR25 wachtte zich wel om de vis in de afslag te zetten en bracht deze in de handelshaven aan land waar de partij in beslag genomen werd. Voor het geval dat de reder zich hier niet goedschiks zou aan onderwerpen, was eveneens de rijkspolitie te water in de nabijheid aanwezig. Deze heeft echter niet moeten tussen komen.

REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD

# KORTE BERICHTEN

## KLACHTEN OVER DE DETAILVERKOOP DOOR GARNAAL- REDERS

We ontvingen een paar klachten vanwege de kleinhandel en dit in verband met de immer hoger oplopende detailverkoop aan boord van de garnaalvaartuigen zelf. Betrokken kleinhandelaars beweren dat ganse bennen garnaal op deze manier aan de markt onttrokken worden en verdwijnen en dat er absoluut geen controle op deze verkoop gehouden wordt.

Zonder de stelling van deze kleinhandelaars te onderschrijven vermits de garnaalreders ten slotte ook hun eigen garnaal mogen inkopen en verder verkopen, ofwel een schatting opgeven van de door hen verkochte garnaal, kunnen we wel gedeeltelijk begrip opbrengen voor sommige argumenten van bepaalde kleinhandelaars. Aldus wordt een rondleerder gekonfronteerd op zijn ronde, met gewezen klanten die niet meer nemen, omdat ze de garnaal beterkoop rechtstreeks aan de bron kunnen bekomen. Er is hierop dus maar één remedie, dit is dat de vissers op garnaal, een voldoende hoge kleinhandelsprijs zouden vragen zodanig dat de gewone kleinhandel zich hierop kan richten of minstens er niet zo erg meer onder te lijden heeft. Een beetje wederzijds begrip komt altijd voor beide, partijen van pas.

## REEDS (NAUTICAL) ALMANAC 1979

De uitgave over 1979 van de Reed's Zeealmanak is van bijzonder groot belang omdat deze het nieuw betonningssysteem bevat, de hergroepering van de radiobakens en de gescheiden route's in het Kanaal.

Onder de vele rubrieken is speciaal te vermelden een gebruiksaanwijzing van de handbediende elektronisch rekenmachine voor kust en hoogzeenavigatie duidelijk gemaakt aan de hand van diagrammen en voorbeelden. Nieuwe tabellen met behulp van de Cos. Lat. and Sec Lat voor D. Lang en omgekeerd, vereenvoudigen nu behoorlijk de berekeningen.

De rubriek over de getijden is volledig herwerkt aan de hand van voorbeelden. Ook werd hier een groter lettertype gebruikt. Nieuwe getijdenvoorspellingen voor de ganse Franse kust, met de verschillen weergegeven over 30 Franse havens vindt men er eveneens. De transmissie sekwenties van de radiobakens worden nu beter aangepast weergegeven. Kortom aan de uitgave 1979 werd een bijzondere zorg besteed en werden heel wat verbeteringen aangebracht. In verband met de vele veranderingen en verbeteringen worden de lezers verzocht het half-jaarlijks supplementformulier in te vullen en terug te sturen, om zeker te zijn dat zij in april de lijst zouden toegestuurd krijgen met de intussen

sinds het van de pers gaan, nieuw opgetreden veranderingen in de navigatieregulemeten.

Ook de Belgische - Nederlandse Zeemansalmanak welke op 15 december verschijnt zal met dit alles rekening houden.

Beide uitgaven zijn ter drukkerij van het „Nieuwsblad van de Kust” verkrijgbaar.

## BILATERAAL VISSERIJVERDRAG TUSSEN JAPAN EN NIEUW-ZEELAND

Een bilateraal verdrag is onlangs tussen Japan en Nieuw-Zeeland ondertekend waarbij aan de Japanse visserijvloot bepaalde kwota vis toegekend worden in de 200 mijlszone van Nieuw-Zeeland en aan dit laatste land werd de toegang tot de Japanse markt voor de eigen produkten toegezegd, waaronder ook eigen viskonserven en diepgevroren visprodukten.

## Rusland

### RUSSISCH BOUWORDER VOOR SPAANSE WERF

Drie jaar terug werd door Rusland een order geplaatst voor de bouw van een garnaalscheepje. Het prototype dat aan Rusland geleverd werd, moet waarschijnlijk erg goed aangekomen zijn, vermits een voorlopig order voor 12 garnaalscheepjes werd geplaatst met kans van nog verscheidene tientallen. In Spanje zijn de lonen ook niet bijzonder hoog en de kostprijs van deze scheepjes zal waarschijnlijk best bevallen zijn.....

## Amerika

### OOK IN DE USA KWOTABEPALINGEN EN BESCHERMINGS- MAATREGELEN

In de Golf van Maine in de Verenigde Staten werd de visserij op de kabeljauw voor gesloten verklaard. Er was voor 1978 een kwotum van 8 duizend ton bepaald die reeds einde augustus met 500 ton overschreden werd. Men heeft dan ook de vangst op kabeljauw tot einde 1978 verboden. Slechts als kleine bijvangst uitgerust zijnde voor de andere visserijen, is het binnenbrengen van kabeljauw nog toegelaten.

## Spanje

### SPAANSE TREILERS OPGEBRACHT IN MOZAMBIQUE

Spaase diepzeetrellers aan de zuidoostkust van Afrika werden naar de haven van Beira in Mozambique opgebracht en vastgehouden. Twee schippers worden beschuldigd in Mozambikaanse wateren gevestigd te hebben zonder vergunning. De derde schipper wordt er van beschuldigd vis afgezet te hebben in Zuid-Afrika, waarmee Mozambique in onenigheid leeft, kwestie van de door Zuid-Afrika toegepaste apartheidspolitiek.

### NIGERIA NODIGT SPAANSE VISSERS UIT

Een Nigeriaanse missie is in Spanje aangekomen in de haven van Bermeo om Spaanse vissers te overtuigen naar Nigeria te komen vissen onder Nigeriaanse vlag en om Nigerianen in de moderne visserij op te leiden. Men heeft ook beloofd een visserijhaven te gaan oprichten aan de monding van de Nigerstroom. De missie staat onder leiding van het hoofd van de Nigeriaanse marine, Commodore Edwin Kentebe.

### BIJNA EEN MILJOEN BOETE VOOR SPAANSE VISSTROPER

De 36-meter Spaanse treiler «Candida-Vierra» werd opgebracht naar Plymouth wegens illegaal vissen zowat 50 mijl in de Britse wateren. Het vaartuig had geen vergunning aan boord, wel een verlopen vergunning sinds eind december 1977. De schipper beweerde bij het opbrengen dat hij vanwege de Spaanse regering de verzekering kreeg dat hij 50 mijl uit de Britse kust mocht vissen. Het was het Brits beschermingsvaartuig de «Guernsey» die de Spanjaard op zijn radar kreeg ongeveer 70 mijl uit de Bishop Rock en op dit ogenblik 50 mijl binnen de Britse 200 mijlszone. Er was 500 kgr vis aan boord voor een waarde van nagenoeg 13 duizend frank. De verdediging van de Spaanse schipper kon slechts om verzachtende omstandigheden verzoeken gezien deze laatste zeer voorkomend en gewillig was en eerlijk zijn positie aanvaardde. Dit moet waarschijnlijk de rechters niet veel bewogen hebben, want er werd een boete uitgesproken van 950 duizend B. Fr samen met de kosten en het in beslag nemen van de vis, bijna één miljoen B. Fr. Het schip moest aan de kaai blijven liggen tot de boete betaald werd. De boete en de kosten werden binnen enkele uren betaald en het vaartuig kon dan ook Plymouth onmiddellijk verlaten voor een nieuwe visserij, hopen we buiten de gemeenschapswateren.

## VERANDERINGEN IN DE « LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN » AUGUSTUS 78

### Verandering van nettotonnemaat.

Z.499 — «COUDEKERCKE» — Eigendom : Rederij Coudekercke PVBA, Victoriaalaa 47 - 8400 Oostende.  
Nettotonnemaat 41,94 ipv 43,05.  
Zeebrief : 10 augustus 1978.

### Verandering van eigendom + thuishaven

Z.518 — «CUTTY SARK» wordt O.518 «CUTTY SARK»  
Eigendom : Versluys - Vermote PVBA, Kapellestraat 167 - 8401 Bredene, tel. (059) 70.47.23 - (059) 70.85.19  
Zeebrief : 9 augustus 1978

### Verandering telefoonnummer

Maesen Emiel, Gistelsesteenweg 228 - 8400 Oostende, eigenaar van de O.123 «JAMI»,  
Tel. (059) 80.19.82 ipv (059) 70.19.82.

### Bijvoegen van telefoonnummer.

Rederij «De Noordhinder» PVBA eigenares van de Z.30 «WESTHINDER» en van de Z.506 «NOORDHINDER»,  
Tel. (050) 51.34.33 bijvoegen.

## Engeland

### VIERKOPPIGE BRITSE VISSERS- BEMANNING DOOR CARGO GERED

De Britse kleine houten treiler „Efficient” een 50 Brt vaarttuig met een 4-koppige bemanning aan boord, met als thuishaven Grimsby, maakte ongeveer 60 mijl uit de kust, zoveel water dat de pompen het niet konden bijhouden. De bemanning verzocht dan om hulp en er werden vuurpijlen afgeschoten die door een containercargoo opgemerkt werden. De bemanning werd aan boord genomen waarop een vijftal minuten nadien het vissersvaarttuig in de golven verdween.

### BRITSE DIEPZEE- HEKTRAILER IN HAVEN VAN NORTH-SHIELD UITGEBRAND

De „Ben Edra” de grootste hektrailer van North-Shield is aan haar meerplaats in de haven uitgebrand.

Het vaarttuig, metende 370 Brt met een 1.200 PK-motor, lag in de haven voor ombouwingswerken voor de makreelcampagne op de zuidwestkust van Engeland. Het vaarttuig lag aan de werf. Het vuur zou in de logies ontstaan zijn. Een vijftigtal brandweerlieden bekampten het vuur. Er werd zoveel water aan boord van het vaarttuig gepompt dat men een ogenblik vreesde dat het ging kapseizen en nog later zinken. Nadat het vuur bedwongen werd, moet uitgemaakt worden of het vaarttuig nog kan hersteld worden of naar de schroothandelaar zal dienen verwezen te worden. De „Ben-Edra” werd in 1973 in bedrijf genomen en was nog maar 5 jaar oud.

### EEN BRITS-RUSSISCH VISSERIJ-INCIDENT

Twee grote Britse diepzee-treilers, de „Coriolanus” en de „Arctic Bucaneer” kregen het aan de stok met Russische marineschepen in de Barentssee. Beide Britten waren vissende in de zogezegde «grijze zone», dit is een zone die opgedeeld is tussen Rusland en Noorwegen. In het bilateraal akkoord tussen beide landen is vermeld, dat vissersvaartuigen uit derde landen met een vergunning uitgereikt door Rusland of Noorwegen in dit gebied van de Barentssee mogen vissen. De Britse vaartuigen waren voorzien van een Noorse vergunning. Ze werden echter door de Russen verplicht het gebied te verlaten. Volgens zelfde overeenkomst mogen schepen voorzien van een Noorse vergunning slechts door de Noorse overheid gecontroleerd worden. De Britse vaartuigen deden geen beroep op Noorwegen om het incident bij te leggen en vrachten verder te vissen.

### CUBA ZEGT KONTRAKT OP VOOR BOUW VISSERS- SCHEPEN IN SPANJE

Nadat een eerste order voor de bouw van tonijnschepen op de Asconawerf in Spanje voor Cuba uitgevoerd werd, is een nieuw order voor de bouw van 4 tonijnschepen van meer dan 100 m. lang, uitgerust met een motor van 4000 PK, door de Cubaanse Staatsvisserij Marpesco afgezegd.

De Asconawerven worden door een staking van hun 1.800 werknemers getroffen, staking die reeds meer dan 7 maanden duurt. Gezien de vaartuigen dienden geleverd te worden tegen midden 1978 en deze nu nog onmogelijk dit jaar kunnen klaar komen, heeft Cuba het contract opgezegd. De werf Ascona zit nu met 4 tonijnschepen elk ter waarde van 300 miljoen B. F. die voor 70 pct afgewerkt zijn.

De werf is door dit feit failliet.

## Noorwegen

### NOORSE DIRECTEUR VOOR VISSERIJ KNUT VARDAL NEEMT ONTSLAG !

De 37jarige Knut Vardal, directeur van de Noorse visserij, heeft zijn ontslag bij de regering ingediend. Knut Vardal was een hele persoonlijkheid in de visserij en zijn naam werd bij alle internationale bilaterale besprekingen van Noorwegen geciteerd. Hij was ook één der voornaamste onderhandelaars bij de Russische-Noorse besprekingen die geleid hebben tot een overeenkomst in het Hoge Noorden in de Barentssee en wat men noemt de «grijze zone». Hij onderhandelde onder meer ook met de Britse minister Silkin bij diens bezoek aan Noorwegen of werd bij de voornaamste besprekingen betrokken. Men gist naar de reden van het ontslag van de heer Vardal. Sommigen menen te weten dat hij nogal een harde houding aannam ten voordele van de eigen visserij, zodat onderhandelingen met andere landen nogal langdurig gerokken werden en niet zonder moeilijkheden verlopen. Ook zou hij nog al eens in konflikt geraakt zijn met de eigen minister van visserij en zelfs met de minister van buitenlandse zaken. Vardal zelf weigert enig commentaar op zijn beslissing te geven. Hij keert terug naar het familiebedrijf dat onder meer een fabriekschip en een paar seintreilers telt. De opvolger van de heer Vardal wordt Hallstein Rasmussen, geboren in 1925 en die Noorwegen op verscheidene internationale ontmoetingen vertegenwoordigde. Hij is voor het ogenblik hoofd van een departement van FAO voor visserijzaken.

## Frankrijk

### FRANSE SCHIPPER MAG VAN GELUK SPREKEN

Voor dezelfde Plymouth rechtbank werd een Franse schipper veroordeeld tot een boete van 15 duizend B. Fr. en tot 15 duizend B. fr. kosten. Het vaarttuig werd voor een routinecontrole 40 mijl ten zuiden van Plymouth door een Brits beschermingsvaarttuig, de «HMS Pollington» opgehouden. Men wensde vooral de Franse schipper te verwittigen dat in dit gebied veel met potten en fuiken gevist wordt door de Britten. Toen het net ingehaald werd, stelde men vast, dat buiten op het net stukken rubber, voortkomende van binnenbanden, aangebracht werden, waardoor kleine vis niet meer op deze plaatsen kon ontsnappen. De schipper verklaarde dat hij in dit gebied reeds verscheidene malen scheurde en netten verloor en dat dit de enige reden was voor het aanbrenge van de rubber banden. In ieder geval werd de rubber aangeslagen en het aanbrenge van de rubber aan schip na betalen van de boete en de kosten vrijgelaten.

### FRANSE SCHIPPER IN DE FAROE VEROORDEELD

De schipper van de Franse treiler «Jean Germaine de Lorient» van de rederij Lucas, werd verleden week veroordeeld te Thorshavn in de Faroe voor een boete van iets meer dan 180 duizend B. F. wegens niet reglementair vissen. Bij een inspectie werd inderdaad vastgesteld, dat de netmazen de voorgeschreven grootte niet hadden. Het vaarttuig werd opgebracht toen het vissende was zowat een 28 mijl uit de kust, ten westen van Mykines. Behalve de boete, werd het vistuig en de vangst verbeurd verklaard.

### DE VIJF LIJKEN VAN DE «MARY-WESTON» TERUGGEVONDEN

We gaven onze lezers vorige week een klein relaas over de aanvaring op de Seine tussen de Britse «Mary-Weston», de kleine Britse cargo van ongeveer 1.000 ton met een ander vaarttuig, dit ter hoogte van de haven van Rouaan. De «Mary-Weston» kapseisde en geen enkel van de vijf bemanningsleden kon gered worden. De kapitein die op de brug stond, kwam in het water terecht maar verdrong. De andere 4 bemanningsleden zaten in de omge-

keerde cargo die met de kiel bovendreef, opgesloten. Niettegenstaande hun geklop en het maken van verscheidene gaten kon geen enkele bovenbehaald worden. Nu werden de lijken van twee opgesloten vrijgemaakt, één in de machinekamer en één in het kombuis. Twee anderen werden uit het water opgevisst. Samen met de verdronken kapitein, zijn aldus de 5 lijken geborgen. Het vinden van de twee lijken aan boord werd vergemakkelijkt door het feit dat naderhand het wrak zichzelf terug gerecht heeft.

Gedurende verscheidene dagen werd de navigatie op de Seine bemoeilijkt, niet zozeer door de ligging van het wrak, maar vooral door de reddingsoperaties.

### EEN DODE EN VERSCHIEDENE ZIEKEN IN FRANKRIJK NA ETEN VAN WILDE MOSSELEN

Men heeft het over wilde mosselen, wanneer deze getrokken worden door niet-beroepsmensen op kunstwerken, rotsen en stranden. Zo heeft een familie verleden week te Fécamps mosselen getrokken bij laag water en deze des anderdaags klaar gemaakt en gegeten. Dit gebeurde in het week-end. In de nacht van zondag werd de ganse familie, waaronder de moeder en 4 kinderen, ernstig ziek. Ze werden hij hoogdringendheid naar het hospitaal gevoerd waar men de moeder, de 14-jarige zoon, een 9-jarig en een 5-jarig meisje heeft kunnen redden. Voor een 13-jarig jongetje kwam geneeskundig ingrijpen echter te laat. De Franse overheid heeft onmiddellijk gereageerd en met radiowagens werd de bevolking van Fécamps en omstreken verwittigd voor het gevaar van het eten van wilde mosselen. Te Le Havre werd intussen een reglement uitgevaardigd waarbij het plukken of rapen van alle schelp- en weekdieren verboden werd en de politie-diensten uitgezonden werden om de hand aan dit reglement te doen houden. Anderzijds werden wilde mosselen en andere schelpdieren verzameld om onderzocht te worden. Zolang de resultaten van dit onderzoek niet gekend zijn, weigert de overheid de schuld op het verbruik van wilde mosselen te leggen. Anderzijds betreuren de handelen in het bedrijf de te rappe besluiten van bepaalde instanties om onmiddellijk de schuld op de mosselen en de schelpdieren te leggen, gezien dit veel schade aan het bedrijf zal berokkenen. Men onderstreept daar ook dat dit het eerste geval is in deze streek. Volgens sommigen zijn de mosselen te dicht getrokken geweest in een gebied waar de uitlozingen van het rioolwater plaats hebben. In feite was de vergiftiging, ook voor het overleden jongetje niet dodelijk, maar de dood is er in feite door verstikking gekomen vanwege het te rap terugkomende uitgebraakte voedsel die de luchtwegen verstopte.

### VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# Industrievisserij : rooibouw op rationele exploitatie ?

(Vervolg van vorige week)

## HET BIJVANGST-PROBLEEM

In hoofdstuk II is erop gewezen dat de visserij op kevers en sprot een bijvangst veroorzaakt aan consumptievijvis, waarvan een groot deel ondermaats is. We zullen hieronder dit bijvangstprobleem wat nader bekijken, waarbij de kever- en sprotvisserij afzonderlijk behandeld zullen worden. De visserij op zandspiering wordt hier verder buiten beschouwing gelaten omdat de hierin optredende bijvangsten zeer gering zijn.

## BIJVANGSTEN IN DE KEVER-VISSERIJ

De voornaamste bijvangsten in de kever-visserij zijn die aan schelvis en wijting.

Onderstaande tabel geeft enkele cijfers over deze bijvangst in de afgelopen jaren :

Alle vangsten in 1000 ton; bron ICES 1977e

	1974	1975	1976
totale aanvoer kevers Noordzee	736	560	445
bijvangst schelvis + wijting (alleen noordelijke Noordzee)	113	130	140

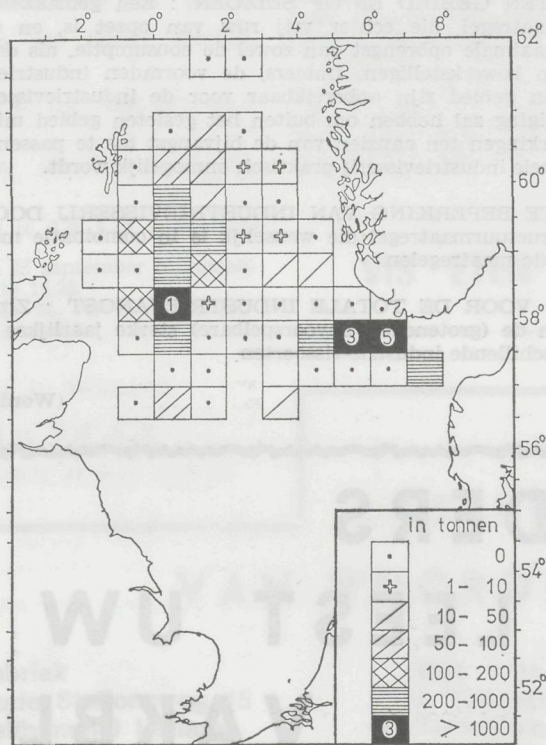
Een belangrijk deel van de bijvangst aan schelvis en wijting is bovenmaats. Deze vis wordt gedeeltelijk uitgesorteerd, op ijs bewaard, en aangevoerd als consumptievijvis. De volgende tabel geeft een beeld van de proporties onder- en bovenmaatse consumptievijvis in de bijvangst :

Totale aanvoer rondvis Noordzee (alle landen) in 1974.

	voor menselijke consumptie	industrievisserij	
		bovenmaats	ondermaats
wijting	67	96	26
schelvis	143	19	32
kabeljauw	180	28	3

alle vangsten in 1000 ton; Bron : ICES 1977e.

Hoewel de bijvangst aan ondermaatse consumptievijvis in gewicht maar een betrekkelijk klein percentage uitmaakt van de totale aanvoer



FIGUUR 8 — Bijvangst haring in de visserij op kevers in 1974.

van de betreffende soort, zijn de aantallen waar het om gaat beslist de moeite waard.

Tabel 4 geeft hiervan een indruk.

Uit deze tabel blijkt tevens dat de industrievisserij niet de enige boosdoener is; ook de visserij voor menselijke consumptie vernietigt grote aantallen jonge consumptievijvis; in dit geval in de vorm van discards.

Naast de bijvangst aan schelvis en wijting levert de visserij op kevers ook een bijvangst op aan jonge haring. Dit is vooral het geval bij de ingang van het Skagerrak, waar de verspreiding van kevers samenvalt met die van jonge haring. In dit gebied zijn in het verleden bijvangsten aan haring gerapporteerd van 15 t.h. waarbij het echter waarschijnlijk is dat de visserij zich incidentieel op de aanwezige haringconcentraties heeft gericht (figuur 8).

In het centrum van de kever-visserij zijn de bijvangsten aan jonge haring gering, zodat ook de totale jaarlijkse bijvangst beperkt blijft :

Totale Deense Noordzeevangst aan kevers en bijvangst aan haring (beide in 1000 ton), uit ICES 1977b.

jaar	kevers	haring
1974	474	15
1975	249	19
1976	244	4

In het algemeen vormt de bijvangst aan jonge haring bij deze tak van industrievisserij een veel kleiner probleem dan de bijvangst aan jonge rondvis.

Reeds vanaf 1973 heeft de NEAFC er naar gestreefd de bijvangsten aan rondvis in deze visserij aan banden te leggen. Aanvankelijk gebeurde dit door het instellen van een maximum bijvangstpercentage van 10 t.h. (per aanvoer) voor ondermaatse rondvis (schelvis, wijting en kabeljauw). Later kwam daar nog de bepaling bij dat de gehele bijvangst aan rondvis (onder- en bovenmaatse tezamen) niet meer dan 20 t.h. van iedere aanvoer mocht bedragen.

Ondanks deze maatregelen bleven de bijvangsten aan rondvis de afgelopen jaren erg hoog (tabel 4), reden waarom de ICES op verzoek van de EEG in 1977 een speciale werkgroep in het leven riep om advies te geven over aanvullende beschermingsmaatregelen.

In haar eerste rapport (ICES 1977e) bekijkt deze werkgroep de mogelijke effecten van een gesloten gebied voor de kever-visserij (de «Norway Pout box») van verschillende omvang en tijdsduur. Een overzicht van de schattingen van deze werkgroep wordt aangegeven in tabel 5, waarbij opgemerkt moet worden dat deze cijfers zeer globaal zijn en momenteel van Deense kant nog worden aangevallen. Figuur 9 geeft de omvang weer van de verschillende sluitingsgebieden.

Voor een juiste afweging van de voor- en nadelen van diverse gesloten gebieden is het noodzakelijk dat de winst respectievelijk het verlies aan rondvis en kevers wordt uitgedrukt in geld (en eventueel ook in werkgelegenheid). De ICES-werkgroep, geheel bestaande uit biologen, heeft zich uiteraard niet op dit terrein gewaagd. Toch is een dergelijke aanpak op korte termijn zeer dringend gewenst.

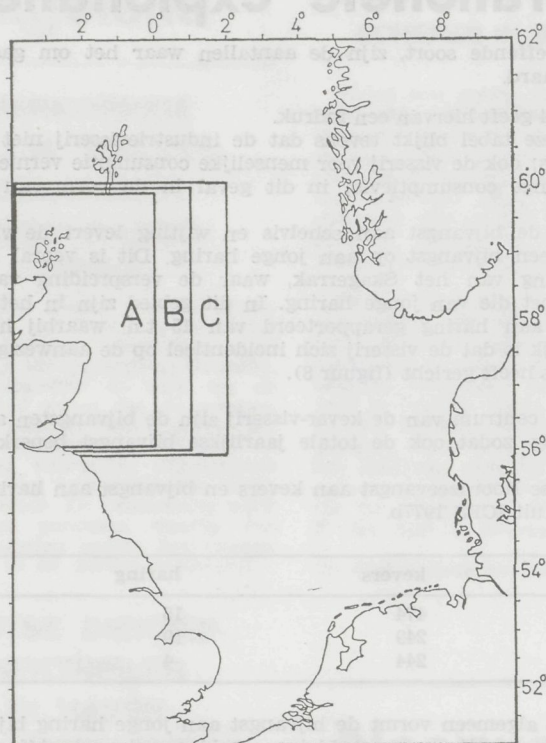
Bij het beoordelen van de schade die de industrievisserij lijdt door het sluiten van bepaalde gebieden moet niet alleen gelet worden op het verlies aan kevers, maar ook op het verlies aan bovenmaatse consumptievijvis (die vaak een belangrijk deel van de besomming oplevert). Dit aspect komt in tabel 5 niet tot uiting.

Men dient zich ook te realiseren dat in de huidige situatie een belangrijk deel van de gespaarde rondvis uiteindelijk toch weer als discards vernietigd zal worden in de visserij op consumptievijvis. Bij een grote aanvoer van consumptievijvis daalt de prijs voor de kleinste categorieën namelijk zo sterk dat het niet meer de moeite loont deze kleine exemplaren aan te voeren. Op het moment dat zij echter als discards overboord gezet worden, zijn ze al dood, waardoor ze zowel voor de industrievisserij als voor de visserij op consumptievijvis verloren zijn. Naast een vermindering van de bijvangsten in de industrievisserij is dus ook een oplossing van het discardprobleem (bv door verdere verhoging van de maaswijdte) dringend gewenst.

Een andere mogelijkheid tot extra bescherming van de consumptievijvis zou kunnen bestaan uit het verlagen van de toegestane bijvangstpercentages. De ICES-werkgroep heeft deze mogelijkheid niet verder onderzocht, hoofdzakelijk vanwege de te verwachten problemen op het

(Vervolg blz. 8)

(Vervolg van blz. 7)



FIGUUR 9 — Verschillende mogelijkheden van een gesloten gebied voor de kevervisserij, bestudeerd door de ICES in 1977.

gebied van de controle. Toch zou het de moeite waard zijn deze maatregel in overweging te nemen, omdat hiermee de visser gestimuleerd wordt om selectief te gaan vissen.

Een gesloten seizoen is in feite een tamelijk ruwe maatregel, waarbij de voorraden industrievis binnen het betreffende gebied niet benut kunnen worden, terwijl men de visserij buiten dat gebied niet al te strenge beperkingen op kan leggen omdat er anders helemaal niet meer te vissen valt.

Vooruitlopend op de definitieve resultaten van het biologisch (en eventueel ook economisch) onderzoek heeft de Engelse regering in 1977 alvast besloten het in figuur 9 aangegeven gebied A tot nader order te sluiten voor de kevervisserij.

#### SPROT

Op het ogenblik staat de sprotvisserij nog al in een kwaad daglicht vanwege de bijvangst aan jonge haring. In feite is het bijvangstpercentage aan haring de afgelopen twee jaar echter lager geweest dan ooit tevoren.

De industrievisserij op sprot was van oorsprong eigenlijk niet te onderscheiden van die op jonge haring; men viste nu eens op de ene, dan weer op de andere soort, al naar gelang welke van de twee soorten het meest talrijk was. Door het lang uitblijven van wettelijke beschermingsmaatregelen heeft deze visserij in de loop der jaren een enorme schade toegebracht aan de haringstand. In het begin der 70-er jaren liep het aandeel dat van iedere haringjaarklas op deze manier vernietigd werd, op tot zelfs 60 à 70 t.h. Pas vanaf 1976 zijn er internationale maatregelen van kracht geworden om de jonge haring te beschermen door middel van een maximum bijvangstpercentage per aanvoer en daarnaast een quotum voor de totale jaarlijkse bijvangst.

De lage bijvangsten in 1976 en 1977 zijn waarschijnlijk voor een deel het resultaat van deze nieuwe maatregelen. Daarnaast vormen ze ongetwijfeld ook een afspiegeling van de zeer zwakke haringjaarklassen die op dat moment in zee aanwezig waren.

Men zou kunnen kijken naar de mogelijkheid om de bijvangst aan jonge haring verder in te perken door middel van gesloten gebieden. De verwachten resultaten van een dergelijke maatregel zijn echter onzeker vanwege de sterk wisselende verspreiding van de jonge haring van jaar op jaar en zelfs van maand op maand. Men verwacht meer resultaat van een strengere controle van de huidige 10 t.h. bijvangstregeling en

van een desnoods verdere verlaging van de maximale bijvangst beneden 10 t.h.

Ook is voorgesteld het maximum percentage niet alleen toe te passen op de bijvangst in gewicht, maar ook in aantal. Hiermee zou een extra bescherming van de allerjongste haring verkregen kunnen worden, die in aantallen soms een hoger bijvangstpercentage vormt dan in gewicht. Een zekere hoeveelheid bijvangst aan jonge haring zal wel nooit helemaal te vermijden zijn gezien de gedeeltelijke overlapping van de verspreidingsgebieden van beide soorten. Het is echter bekend dat het bijvangstpercentage van gebied tot gebied (en ook per seizoen) sterk verschilt en dat er ieder jaar plaatsen zijn waar een praktisch «schone» sprotvangst verkregen wordt. Naarmate men de aanwezige hoeveelheid sprot in de Noordzee echter vollediger wil benutten, zal men gedwongen worden om ook op plaatsen te vissen met een relatief hoog bijvangstpercentage aan haring. Het opvissen van het laatste gedeelte van de sprot kost daardoor een onevenredig groot deel van de jonge haring.

Op de vraag welk aandeel van een nieuwe haringjaarklas opgeofferd mag worden ten behoeve van de sprotvisserij, zal in hoofdstuk V verder worden ingegaan.

#### VOOR- EN NADELEN VAN DIVERSE BESCHERMINGSMATREGELEN

Zoals hierboven reeds is gebleken, hebben we ter beperking van de bijvangsten een aantal verschillende mogelijkheden tot onze beschikking. We zullen de diverse reeds genomen maatregelen, als mede enkele theoretische mogelijkheden op een rijtje zetten.

— **MAXIMUM BIJVANGST PERCENTAGE** : Het grote voordeel is dat de visser gestimuleerd wordt om zo selectief mogelijk te vissen. Theoretisch is dit dan ook zonder meer de beste oplossing. In de praktijk kleven er echter enkele bezwaren aan. Om te beginnen is het noodzakelijk dat er een vrij uitgebreid controle-systeem wordt ingevoerd, hetgeen uiteraard geld kost. Verder levert een bepaald bijvangstpercentage onvoldoende bescherming in het geval dat de meegevangen consumptievis zeer klein van stuk is: in zo'n geval kan een laag bijvangstpercentage toch een aanzienlijk verlies in aantallen consumptievis betekenen. Tenslotte moet het bijvangstpercentage eigenlijk van jaar tot jaar bijgesteld worden, afhankelijk van de jaarklassterkte van de consumptiesoorten in de vangst.

— **QUOTUM VOOR TOTALE JAARLIJKSE BIJVANGST** : Dit kan toegepast worden in combinatie met een maximum bijvangstpercentage, om te voorkomen dat bij een sterke toename van de industrievangst de totale hoeveelheid bijvangst te hoog wordt, ondanks het feit dat men zich aan de bijvangstpercentage houdt. Ook in dit geval gelden dezelfde bezwaren als hierboven.

— **GESLOTEN GEBIED EN/OF SEIZOEN** : Een gemakkelijk te controleren maatregel, die echter vrij ruw van opzet is, en op zichzelf nooit de maximale opbrengst van zowel de consumptie- als de industrievisserij kan bewerkstelligen. Immers, de voorraden industrievis binnen het gesloten gebied zijn onbereikbaar voor de industrievisserij, terwijl men de meiging zal hebben om buiten het gesloten gebied minder stringente beperkingen ten aanzien van de bijvangst toe te passen aangezien anders de hele industrievisserij praktisch onmogelijk wordt.

— **DIRECTE BEPERKING VAN INDUSTRIEVISSERIJ DOOR LICENTIES** : Structuurmaatregel die wenselijk is in combinatie met een van bovenstaande maatregelen.

— **QUOTA VOOR DE TOTALE INDUSTRIEVANGST** : Zinloze maatregel gezien de (grotendeels onvoorspelbare) sterke jaarlijkse fluctuaties van de verschillende industrie-vissoorten.

(Wordt vervolgd)

REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Met 7 schepen vrijdag, tien maandag, twee dinsdag en nog eens twee woensdag moesten we het te Oostende weer stellen. De aanvoer bleek dus weer eens weinig omvangrijk en bestond in hoofdzaak uit IJslandvis (2.000 bem), gul van de West en de spanvissers en haai van de Noordmannen. Zeer weinig tong, slechts 500 kg., bijzonder weinig rog en rariteiten als zonnevis, rode knorhaan, heilbot, pollak, schar en tarbot die je met een vergrootglas moest gaan zoeken. De prijzen zijn redelijk goed geweest met zelfs opvallend betere noteringen voor zeehaai en schelvis van IJsland. Die schelvis werd nochtans in behoorlijke hoeveelheid

aangevoerd, de O.202 zette zowat 400 bennen in de markt. Rode zeebaars was veel minder op de markt en kreeg stijgende prijzen oplopend tot 2200 fr de ben.

Kabeljauw heeft de topprijzen van voorgaande week maandag niet meer gehaald, 80 fr was de hoogste prijs die geboden werd en die viel dinsdag al terug tot 70 fr. Grote gul hebben we zeer weinig gezien, kleine gulsoorten waren er des te meer. Voor die sorteringen bleven de prijzen schommelen rond de 30 fr het kg.

Zeer mooie resultaten van IJsland, vooral dan voor de O.202 die nog eens een opbrengst van boven de 2 miljoen liet noteren. Het was lang geleden dat van IJsland nog dergelijk cijfer bereikt werd. Schipper en bemanning mogen dus wel geluk gewent worden met die vangst van 1300 bennen die hoofdzakelijk bestond uit koolvis en schelvis. Koolvis die rond de 30 fr kreeg, schelvis die verkocht werd tussen 28 en 33 fr en leng met prijzen die schommelden tussen 36 en 54 fr naargelang het witte of blauwe waren.

Flinke resultaten toch ook wel voor de schepen die van de Noord kwamen. Haai, gul, wijting en rog waren hier de meest gebrachte soorten. Grote wijting tot 43 fr. Kleine wijting tussen 14 en 19 fr. Schol die duur blijft en prijzen haalt tussen 35 en 44 fr het kg. Roggen die redelijk duur bleven en van 45 tot 65 fr noteerden. Haai deed het beter dan verleden week, grote sortering kreeg tot bij de 30 fr, middensortering werd verkocht tussen 17 en 19 fr. De hoogste opbrengst was hier voor de N.752 die 725.223 fr bereikte.

Voor de kustvisserij is het weer een triestige week geweest. Maandag en dinsdag zelfs helemaal geen garnaal. Op het einde van de voorgaande week waren anderzijds de vangsten wel iets toegenomen zodat soms aardige dagresultaten bereikt werden. De garnaalprijs schommelde tussen 63 en 87 fr. Per dag werd hooguit 900 kg aangevoerd. Zaterdag kregen we slechts 706 kg en prijzen tussen 75 en 87 fr. Laten de najaarsstormen nog maar blijven waar ze zijn, hier kunnen we ze zeker missen.

## ZEEBRUGGE

	kgr	ben.	zee-	Besom.
	tong	vis	dag.	
DONDERDAG 7 SEPTEMBER				
Z.510 W	1200	50	—	407.480
Z.573 Kr	—	195	—	641.880
				1.049.360

VRIJDAG 8 SEPTEMBER				
Z.516	—	90	8	366.560
Z.576 W	1800	130	10	677.260
				1.043.820

WOENSDAG 11 SEPTEMBER				
O.315 N	200	220	10	487.600
Z.599 Kr	—	35	4	151.260
Z.570 Ku	500	35	5	173.530
Z.431 Ku	1500	200	12	568.860
Z.126 Ku	2500	170	12	765.190
Z.512 Ku	500	70	10	376.900
Z.578 Ku	700	50	9	309.100
Z.196 N	200	370	12	993.240
Z.497 Ku en N	100	200	9	532.420
Z.189	500	180	9	630.150
Z.12	700	—	6	150.320
				5.138.560

DINSdag 12 SEPTEMBER				
Z.505 Ku	600	25	8	157.650
Z.19 Ka	1500	220	16	1.000.280
Z.176	500	200	10	608.550
Z.596	800	205	10	535.300
Z.584	400	200	9	507.520
Z.418	400	190	9	503.360
Z.569	40	105	11	465.970
				3.778.630

WOENSDAG 13 SEPTEMBER				
O.313 N	1500	320	13	945.833
Z.600 Kr	—	125	7	318.970
Z.580 Ku	700	30	6	206.050
Z.568 Ku	700	90	8	388.230
Z.427 Kr	—	90	8	339.780
Z.16 Ku	2000	240	9	1.031.200
				3.230.083

## VERGADERING VISSERSHAVENKOMMISSIE TE OOSTENDE

Volgende week donderdag komt deze commissie bijeen onder voorzitterschap van schepen Dumarey. De dagorde vermeldt: vislossen en beurtregeling bij de visverkoop.

## OOSTENDE

VRIJDAG 8 SEPTEMBER				
NOORDZEE				
O.127-303	10	1150	—	1.296.520
Z.209-509	13	750	—	1.082.228
NOORD				
O.26	12	320	—	486.006
WEST				
Z.502	13	80	2400	489.335

MAANDAG 11 SEPTEMBER				
IJSLAND				
O.202	18	1330	—	2.152.156
O.216	18	750	—	1.163.804
WEST				
N.736	5	100	—	149.510
N.3	7	400	—	437.210
O.66	9	140	—	334.388
Z.526	6	60	500	184.661
NOORD				
O.243	12	500	—	637.287
N.752	10	480	—	725.223
O.123	11	450	—	633.060
O.285	11	400	—	620.470

DINSdag 12 SEPTEMBER				
MONKEY BANK				
O.232	14	300	—	565.233
NOORD				
N.45	10	310	—	479.670

## VERWACHTINGEN

VRIJDAG 15 SEPTEMBER 1978	
NOORDZEE:	O.141/O.369 (700 m.);
NOORD:	N.41 (300 m., t.t.z. 100 gul, 15 rog, 150 haai, 35 gutvis).

MAANDAG 18 SEPTEMBER 1978	
IJSLAND:	O.318 (800 m., t.t.z. 10 kab, 300 kools, 350 bonen, 120 leng, 20 varia).
O.129,	MONKEY BANK: O.118, O.114.
NOORD:	N.579, O.83, O.128.
KANAAL:	O.180, N.705.
NOORDZEE:	N.708/N.709, N.706, O.309.

DINSdag 19 SEPTEMBER 1978	
NOORD:	O.229.
KANAAL:	Z.499.
MONKEY BANK:	O.274, Z.34.

WOENSDAG 20 SEPTEMBER 1978	
MONKEY BANK:	O.135.
WEST:	O.275, O.306, N.736.

## OOSTENDE - DOVER FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 17 tot 23 september 1978.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

Dagelijks te 4.15 8.35 11.05 15.40 20.45

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks.

Dagelijks te 5.15 8.15 14.15 17.15 20.15

Op 17 september bijkomende afvaarten te 11.15 23.15

Op 18, 19, 20, 21 en 22 september bijkomende afvaarten te 2.15 23.15

Op 23 september bijkomende afvaarten te 2.15 11.15

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

Dagelijks te 1.45 6.00  
Op 18, 19, 20, 21, 22 en 23 september bijkomende afvaarten te 3.45.

Afvaarten uit Dover Western Docks:

Dagelijks te 1.00 10.40 12.40 16.45 19.45

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

Dagelijks te 0.20 9.20 12.20 18.20 21.20

Op 17 en 23 september bijkomende afvaart te 15.20.

Op 18, 19, 20, 21, 22 en 23 september bijkomende afvaarten te 3.20 6.20.

Afvaarten uit Folkestone:

Dagelijks te 19.00 23.30.  
Op 17, 18, 19, 20, 21 en 22 september bijkomende afvaart te 21.15.

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

## VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

## VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

Vert. voor België  
J. Theunissen  
Terneuzen Holland  
☎ 00-31-1150-94117

Reparatie-werkplaats voor België  
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.  
Dijkstraat 7, Rupelmonde  
☎ 031-752051 - 742051

(5723V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	116-9-78
Schelvis grote	30.— 32.60
Schelvis midden	28.— 30.—
Schelvis klein	26.—
Kabeljauw	57.— 62.—
Gul	31.40- 43.30
Wijting	—
Schaat	68.— 70.—
Zeebaars	41.80- 44.40
Leng	35.40- 54.—
Schartong	24.40- 36.—
Heilbot	142.— 219.—
Koolvis	28.60- 31.60
Hondstong	36.— 51.—
Zeewolf	35.50- 46.—
Staart	—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	11-9-1978	12-9-1978	13-9-1978
Lappen	267 —	—	—
Grote	207 -215	—	—
3/4	199 -210	—	—
Blok	149 -153	—	—
Voor-kleine	—	—	—
Kleine	—	—	—

Zeebrugge

	11-9-1978	12-9-1978	13-9-1978
Grote	224 -263	251 -260	261 -270
Blok	228 -232	218 -231	232 -247
Fruit	207 -213	200 -206	204 -211
Schone kleine	168 -174	172 -180	174 -179
Kleine	131 -134	135 -144	138 -146
Tout petit	107 -115	114 -115	109 -114
Slips	95,—100	100 -107	103 —,—

Nieuwpoort

	11-9-1978	12-9-1978	13-9-1978
Tong I	226 -237	—	237 —,—
Tong II	226 -231	—	240 —,—
Tong III	210 -234	—	230 —,—
Tong IV	165 -216	—	218 —,—
Tong V	135 -163	—	178 —,—
Kleine	104 -130	—	143 —,—

PLADIJS

Oostende

	11-9-1978	12-9-1978	13-9-1978
Grote	37,50-42,50	—	40,20,—
Grote iek	30,60-35,—	40,—,—	36,—,—
Kleine iek	36,—39,—	—	35,20,—
Derde slag	34,20-37,80	43,60,—	33,—,—
Platjes	17,60-31,60	—	23,—26,20

Zeebrugge

	11-9-1978	12-9-1978	13-9-1978
I	32,—36,—	32,—36,—	36,—40,—
II	30,—34,—	34,—36,—	29,—33,—
III	28,—31,—	30,—32,—	29,—32,—
IV	22,—25,—	23,—26,—	24,—25,—
V	—	—	—

Nieuwpoort

	11-9-1978	12-9-1978	13-9-1978
Moeien	36,—,—	—	44,—,—
Grote pladijs	35,—,—	—	45,—,—
Platjes	20,—,—	—	29,—,—
Drielingen	—	—	—

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

8-9	6	3.442.964			
11-9	10	7.144.495			
12-9	2	1.058.073			
13-9	3	968.004			
-	21	12.613.536			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

7-9	7	900	67.145	71,—	79,—
8-9	6	818	59.889	63,—	79,—
9-9	8	706	57.717	75,—	87,—
13-9	7	1.591	124.631	75,—	83,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

8-9	1	11.182	207.951		
11-9	6	37.215	1.497.877		
13-9	4	9.910	377.144		

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

7-9	2	193	16.871	84,—	89,—
8-9	3	266	23.335	73,—	97,—
9-9	1	123	13.064	103,—	108,—
13-9	4	415	36.129	73,—	97,—

NIEUWPOORT

VRIJDAG 8 SEPTEMBER

N.710 207.951 + RC 2.994  
Dit vaartuig kwam noodgedwongen op vrijdag naar de markt met 11.200 kg vis waarbij 10.000 kg of 200 bennen speerhaaien. Te kort van ijs was dit vaartuig verplicht op de eindweek te markten, wat toch beter was dan door te vissen tot maandag, maar dan haaien op de markt te zetten met een reukje. Buiten verwachting viel alles goed mee wat de prijs betrof en kregen de grootste soort 980 F de benne (70 bennen !) en de tweede sortering (120 bennen) 910 en 900 F. De rest of 9 bennen werden gekocht aan 380 F. Met slechts 15 bentjes andere vis bij, maakte dit vaartuig een mooi reisje, dit in vijf dagen, van 210.000 F.

MAANDAG 11 SEPTEMBER

Z.589 295.065  
N.590 113.519  
N.579 489.020  
N.172 102.250  
N.15 295.143  
N.720 202.610

De maandag stonden er zes vangsten op de markt, samen 37.215 kg vissoorten, met inbegrip van 3.000 kg tongen. De grootste pak waren gulsoorten. Veel variatie was er nu niet en de weinige stuks tarbot of grieten en zonnevis werden dan ook goed verkocht. De tongen kregen voor de vier grootste soorten boven de 200 F of van 208 à 237 F. De 5e 165 en de kleine van 100 à 110 F de kg. Kabeljauw was duur en werd gekocht aan 4000 en zelfs tot 4500 F de benne. De gulsoorten van 3200 à 1600 F de benne, wjl de «voorkleine» 1430 F kregen en er boven de 1000 F geroepen werd op de mini's. Weinig grote wijting, die dan ook 2100 en 2200 F de benne kreeg. Kleine wijting, dit volgens sortering en kwaliteit van 750 à 1200 F de kg. Platvis 1900 F, drielingen 1750 en voor de visjes werd 870 à 1000 F gegeven. Alle andere soorten, robaard, rode soldaten, tongscharren, rog-

soorten, tot zelfs de zandhaaien, maar al deze soorten in kleine hoeveelheden, werden ook goed verkocht. Het eindcijfer voor deze maandag kwam dan ook goed uit de slag met 1.497.877 fr.

WOENSDAG 13 SEPTEMBER

N.346 114.485  
N.761 105.785  
N.738 126.907  
N.788 29.967

Vier vaartuigen op de woensdagmarkt, met samen ongeveer 10.000 kg vis of 200 bennen. Er was wat rare vis bij en 400 kg tongen. Grote tarbot werd gekocht aan 270 F en middenslag aan 200 F de kg. Koningsvisjes rond de 130 F de kg en zonnevis kreeg eventjes 180 F de kg. De tongen van de grootste tot en met de 4de soort werd verkocht aan 237 à 217 F. De 5e soort 178 en voor de kleine werd geroepen aan 140 en 145 F de kg. Kabeljauw 4050 F de benne. De gulden van 1900 tot 1400 F voor de voorkleine. De minis 920 F. Grote platvis 2170 en voor de drielingen werd 2220 F gegeven. De kleine visjes 1400 F. Grote wijting 1850 F, kleine van 970 tot 1300 F de benne. Rogsoorten : moers 3620, tilten 3070 F. De tongscharren : voor de drie gesorteerde soorten 85 F, middenslag van 45 à 57 en de kleine 30 F de kg. Zeehonden, slechts enkele bennen op de markt kregen 1300 en 1400 F. Kleine variaties, knorhaan, rode soldaten enz., werden heel duur verkocht.

Met het stormweer in acht genomen en de korte periode dat deze vaartuigen slechts hebben kunnen vissen, waren het toch goede reisjes.

Het eindcijfer gaf 377.144 F.

MAAND AUGUSTUS

Vis :  
149.440 kg : 6.025.639 F  
Garnaal :  
4.939 kg : 430.229 F  
Totaal :  
154.379 kg : 6.455.868 F

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	11-9-1978	11-9-1978	12-9-1978	12-9-1978	13-9-1978	13-9-1978		
Tarbot : groot (123)	237 —,—	269 -305		242 -279	259 —,—	249 -281	270 —,—	270 —,—
middel (123)	150 —,—	189 -234		158 -198	170 —,—	175 -190	180 —,—	189 —,—
klein (123)		134 -162		114 -135		159 -165	110 —,—	130 —,—
Griet : groot (123)	117 —,—	135 —,—		135 -152		151 -157	120 —,—	
middel (123)	83 —,—	112 -116		110 -118		107 -126		
klein (123)		100 —,—		85 —100		84 —90,—		
Schelvis : groot	33,—38,—		50,60,—		44,—49,—			
middel	35,—,—		29,40-35,—		27,—30,—			
klein	30,20-33,—		17,—27,—		17,—25,—			
Heek : groot			121 -126		106 -113			
middel			78,—79,—		84,—,—			
klein								
Lom								
Leng	42,40,—		42,40,—		42,—43,60			
Rog (I)		60,—72,—		57,—62,—		48,—53,—		
Keilrog (123)	58,—78,20						60,—,—	
Rog (23)	38,80-63,—		42,—55,—		40,—58,—		60,—,—	72,—,—
Tilten (23)		52,—58,—		48,—51,—		29,—35,—	55,—,—	62,—,—
Scherpstaart (23)		58,—71,—		49,—62,—		44,—49,—	48,—,—	58,—,—
Halve mans (23)		35,—42,—		36,—40,—		31,—36,—	40,—,—	42,—,—
Teelt (2)								
Katrog (2)		16,—20,—		15,—21,—		15,—19,—		
Kabeljauw	69,—80,—	65,—71,—	50,—70,—	60,—74,—	51,—65,—	40,—46,—	80,—88,—	82,—,—
Gul (groot)	19,80-50,—	60,—70,—	21,—58,—	58,—64,—	18,—46,—	40,—43,—	30,—60,—	30,—40,—
Gul (middel)		36,—44,—		40,—42,—		34,—35,—		
Gul (klein)		31,—34,—		30,—36,—		28,—29,—		
Hozemondhamme	140 -156							
Wijting : groot	14,—39,—	36,—42,—	18,40-41,60	36,—40,—	16,80-26,—	42,—45,—	42,—,—	36,—,—
klein		14,—16,—		14,—15,—		14,—16,—	15,—24,—	22,—,—
Schar	17,60-28,—	18,—21,—	20,40-28,80	14,—21,—	21,—24,—	12,—16,—	16,—,—	20,—,—
Steenschol	29,40-102		30,—93,40	30,—,—	27,—73,—			
Zeehaai	7,60-29,40	33,—,—	21,80-30,—	33,—,—	12,—28,80	33,—,—	11,—,—	8,—10,—
Hondshaai	13,50-23,60							
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)				21,—,—				
Kongeraal								
Schartong								
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk								
Heilbot								
Koolvis								
Zeewolf			41,40-53,60		44,60-55,—			
Pollak			38,—53,40					
Zonnevis	39,—55,40							
Koningsvis	154 -210							
Vlaswijting				34,—,—		32,—,—		
Zeeduivel				106 -198		110 -185		
Schotse schol		105 -169		63,—68,—		15,—,—	25,—,—	28,—,—
Zeehond		21,—,—		15,—,—		15,—,—	25,—,—	28,—,—
Bot								
Rode Poon (robaard)								
Grauwe Poon (knorh.)		28,—,—		38,—,—		30,—50,—		
Rode Knorhaan	14,20-23,—	17,—,—	8,60- 9,—	19,—,—		21,—,—		25,—,—
Posten	44,—71,20							
Langoesten (midden)		12,—20,—		17,—,—				
(klein)								

**Lees "HET VISSERIJBLAD"**

# De nieuwe kaart der Vlaamse Banken

VERKRIJGBAAR

op de drukkerij

« NIEUWSBLAD VAN DE KUST »

en

« HET VISSERIJBLAD »

H. Baelskaai 30, Oostende  
Tel. (059) 70.77.13 - 14

(6246N—8187V)

## Nederlandse vissers in procedure tegen de Ierse Staat

Zoals onze lezers zich nog wel zullen herinneren werd er verleden jaar in april door de Ierse regering een maatregel uitgevaardigd tegen de vaartuigen van meer dan 33 meter lang of meer dan 1200 PK

Deze maatregel die zogezegd genomen werd door de oeverstaat ter bescherming van de visstand en niet diskriminerend mocht zijn, dat wil zeggen zowel gericht tegen de eigen visserij als tegen deze van de EEG lidstaten, werd toch als diskriminerend aangezien omdat Ierland zelf praktisch niet over dergelijke schepen beschikte, maar hier in het bijzonder, de Nederlandse, Franse en zelfs Britse vaartuigen getroffen werden. Nederlandse vaartuigen die toch in de door deze maatregel betrokken zone aan visserij waagden, werden opgebracht naar de havenstad Cork. Deze rechtbank had de maatregel door de eigen regering echter niet als wettelijk aangezien en sprak de Nederlanders vrij. Anderzijds werd er

een klacht neergelegd door de Nederlandse overheid bij het Europees Gerechtshof te Luxemburg, die de Ierse maatregel als diskriminerend aanzag en de Ierse regering in het ongelijk stelde. Nu hebben de Ierse reders een eis voor schadevergoeding ingediend bij de zelfde rechtbank te Cork tegen de Ierse Staat. De Nederlandse vaartuigen werden er inderdaad verscheidene dagen vastgehouden en waren verplicht naar hun thuishaven terug te keren. De tien betrokken reders eisen dan ook een tamelijke schadevergoeding, namelijk in totaal meer dan tien miljoen B Fr of gemiddelde meer dan één miljoen B Fr per vaartuig. Het wordt natuurlijk een moeilijke zaak voor de Ierse rechtbank uit Cork. We menen zelfs dat het mogelijk is dat de rechtbank zich onbevoegd zal kunnen verklaren. Feit is anders wel dat de Ierse Staat door haar aktie ontegensprekelijk schade berekend heeft aan de Nederlandse betrokken reders en vissers.

### KAART DER VLAAMSE BANKEN

Deze zijn opnieuw verkrijgbaar in de drukkerij van « Het Visserijblad », H. Baelskaai 30, Oostende.

## NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 6 september werd aangevoerd : 2.980 kg tong; 21 kisten tarbot en griet; 65 kisten kabeljauw; 71 kisten wijting; 229 kisten schol; 58 kisten schar; 235 kisten makreel en 136 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot 17,89-17,50; grote tong 18,41-17,60; grootmiddel tong 15,95-14,88; kleinmiddel tong 15,48-12,97; tong één 11,89-9,75; tong twee 8,57-7,77; zalm 19,96.

Per 40 kg.: tarbot 421-236; griet 241-212; kabeljauw drie 232; kabeljauw vier 162-144; kabeljauw vijf 124-82; schol twee 180-158; schol drie 132-102; schol vier 90-72; wijting drie 92-70; makreel één 50; makreel twee 45-20; makreel drie 22-19,20; steenbolk 61; schar 96-60; bot 45-41; rode poon twee 84-70; horsmakreel 38-35.

De besommingen waren :

UK 17 f7.500; 18 f10.400; 48 f8.700; VD 18 f2.500; 19 f13.400; WR 17 f2600; 136 f9.200; IJM 18 f4.900.

Aan de donderdagmarkt van 7 september werd aangevoerd : 2.420 kg tong; 43 kisten tarbot en griet; 157 kisten kabeljauw; 10 kisten schelvis; 89 kisten wijting; 556 kisten schol; 93 kisten schar; 47 kisten makreel en 81 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: heilbot 6,20; grote tong 17,77-17,29; grootmiddel tong 15,91-15,50; kleinmiddel tong 13,42-12,89; tong één 11,09-9,57; tong twee 8,50-7,57; tarbot 17,73-16,81.

Per 40 kg.: tongschar 146; bot 38-28; horsmakreel 30-18; haai 100-40; hake 212; hammen met kop 178-112 poontjes 41; herders 25-6; tarbot 502-242; griet 337-197; kabeljauw één 266; kabeljauw twee 200; kabeljauw drie 192-148; kabeljauw vier 174-140; kabeljauw vijf 130-104 schelvis drie 130; schelvis vier 96; schol één 120-108; schol twee 120-110; schol drie 114-84; schol vier 88-70; wijting drie 82-76; makreel één 55-45; makreel twee 25-21; schar 94-51; krab 46; rode poon één 160; rode poon twee 94-66.

De besommingen waren :

VD 18 f2.000; 19 f2.900; WR 17 f1.700; IJM 18 f4.300; één Deen de VE 244 f48.800; drie Goedereders en een Texelaar met totaal f66.000.

Aan de vrijdagmarkt van 8 september werd aangevoerd : 9.395 kg tong; 67 kisten tarbot en griet; 616 kisten kabeljauw; 12 kisten schelvis; 996 kisten wijting; 998 kisten schol; 118 kisten schar; 377 kisten makreel en 139 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 16,87-15,79; grote tong 17,95-16,95; grootmiddel tong 16,00-15,48; kleinmiddel tong 12,97-11,80; tong één 11,45-9,43; tong twee 8,58-7,50.

Per 40 kg.: hammen met kop 190-90; horsmakreel 17-11; rode poon 132-72; krab 50-46; bot 45-40; tarbot 504-220; griet 354-196; kabeljauw één 212; kabeljauw twee 254-230; kabeljauw drie 174-130; kabeljauw vier 152-112; kabeljauw vijf 140-80; schelvis vier 100-94; schol één 120-98; schol twee 108-94; schol drie 100-80; schol vier 83-65; wijting drie 82-41; makreel één 50; makreel twee 27-21; makreel drie 19; schar 80-33; tongschar 190-120.

De besommingen waren :

KW 125 f24.570; 167 f30.180; 221 f22.570; 226 f19.350; 185 f18.670; UK 17 f8.490; 18 f7.410; 48 f3.350; 234 f9.320; IJM 11 f5.600; 14 f3.440; 18 f5.160; 115 f33.340; SCH 256 f9.250; VD 18 f2.010; 19 f2.750; 77 f5.590.

Aan de maandagmarkt van 11 september werd aangevoerd : 8.250 kg tong; 236 kisten tarbot en griet; 1.210 kisten kabeljauw; 29 kisten schelvis; 1.259 kisten wijting; 1.545 kisten schol; 99 kisten schar; 183 kisten makreel; 167 kisten diversen

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 15,70-14,99; grote tong 18,79-18,07; grootmiddel tong 12,00-11,26; tong één 9,72-9,42; tong twee 7,71-7,26.

Per 40 kg.: bot 38; tongschar 212-131; hammen met kop 182-108; horsmakreel 21-16; steenbolk 24; rode poon drie 86-64; krab 35-16; poontjes 28-24; haai 142-110; tarbot 490-208; griet 342-204; kabeljauw twee 182-168; kabeljauw drie 148-118; kabeljauw vier 140-112; kabeljauw vijf 122-66; schol één 132-100; schol twee 112-92; schol drie 94-76; schol vier 86-66; schelvis twee 130; schelvis drie 134-96; schelvis vier 114-70; wijting drie 63-36; makreel één 45; makreel twee 24-21,60; makreel drie 19,20; schar 67-50.

De besommingen waren :

KW 4 f12.500; 11 f29.200; 22 f9.500 24 f10.900; 29 f33.400; 51 f22.300; 55 f17.900; 88 f22.400; 113 f8.100; 117 f22.600; 145 f22.200; 149 f21.200; 152 f24.500; 173 f24.000; 175 f12.900; 185 f1.530; 189 f17.800; 194 f33.300; 214 f17.100; 226 f1.940; WR 32 f37.300; 57 f39.100; IJM 44 f50.500; 154 f20.400; 207 f12.000; 211 f21.400.

### DEN HELDER

In de week van 4 tot en met 9 september werden door 70 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd : 25.380 kg tong opbrengst f275.076,42, prijs in kg f19,30-7,14; 15.239 kg tarbot f132.231,04 f18,71-5,13; 101.480 kg schol f199.490,98 f2,89-1,46; 33.015 kg kabeljauw f62.470,29 f4,60-1,29; 2.495 kg griet f14.148,07 f6,77-4,47; 14.150 kg schar f17.093,66 f2,60-0,81; 12.745 kg wijting f14.004,93 f2,06-0,94; 4.450 kg poon f5.882,67 f2,26-0,96; 1.250 kg makreel f736,63 f0,90-0,48; 950 kg bot f713,38 f0,80-0,75; 899 kg tongschar f3.112,17 f4,30-1,93; 550 kg steenbolk f535,50 f1,09-0,83; 315 kg haai f803,25 f2,55; 300 kg harder f1.236,28 f4,59-4,00; 215 kg ham f1.537,19 f7,60-5,00; 202 kg diversen f720,39. Totaal 213.675 kg f729.792,85

### REDERS

### LEEST UW VAKBLAD

## BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

**De vissers kunnen voor hun PUNTEN hiernavolgende beschermkledij bekomen :  
Een punt is ÉÉN FRANK waard !**

**KNIELAARS**

LAARS gevoerd met wol

DIJLAARS

HEUPLAARS

OVERALL blauw goed maat 50 tot 56  
maat 58

BROEK blauw goed

VEST blauw goed maat 48 tot 56  
maat 58

BROEK met borststuk maat 48 tot 56  
maat 58

**JUMPERS blauw goed**

small en medium

large

extra-large

ZUIDWESTER (lange kap)

OLIEHEMD zonder kap  
met kap

OLIESCHORT

OLIEBROEK met bretels

GUTTERS

AIRCOAT BROEKEN

broeken met bretel

maat 42 56

58 60

JUMPERS aircoat

**Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende, bij HAND IN  
HAND ZEEBRUGGE en bij „Sailors Shop”. Kaai 13, Nieuwpoort, tel. (058) 23.54.08**

(NISC)

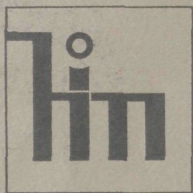


# HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

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

**Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 192.29**



■  
 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.

■