

## DE NATIONALE VISSERIJZONE

# Belgische Wet van 10 oktober 1978 gevolggevend aan de resolutie van de Raad van Ministers van de E.E.G.

door Yol. Vanden Bosch

### 1. INLEIDING

Eeuwen lang heerste het principe dat elke Staat volledige soevereiniteit had over een bepaalde zeestreek voor zijn kust. In deze zeestreek, territoriale zee genoemd, was de visvangst voorbehouden aan de onderdanen van betreffende kuststaat, welke de bevoegdheid had de visvangst aldaar te regelen en te controleren.

Eens buiten deze zone, kwam men dan in de volle zee. Artikel 4 van de Konventie van Genève over de volle zee bepaalt dat elk land het recht heeft schepen onder zijn vlag te laten varen op volle zee. Dit geldt uiteraard ook voor vissersvaartuigen. Principieel zijn de schepen op volle zee, en dus ook de vissersvaartuigen, enkel onderworpen aan de jurisdictie van de vlaggestaat (artikel 6 Konventie inzake de volle zee, Genève). Volgens de Konventie van Genève van 1958 inzake de visserij en de instandhouding van de levende rijkdommen van de volle zee, heerst het principe van vrijheid van visserij. De toekenning van visrechten aan Kuststaten was de uitzondering. Het beginsel van de vrijheid van visserij is evenwel onderworpen aan de bepalingen vastgelegd in specifieke verdragen terzake. Bij de uitoefening van die vrijheid van visserij, moet tevens rekening worden gehouden met de belangen en rechten, welke andere Staten hebben bij de uitoefening van de vrijheid van de volle zee.

In praktijk is dit systeem reeds geruime tijd aan het aftakelen. Meer en meer Staten eisen uitsluitende visrechten op in een gedeelte van de volle zee, waar dan mogelijk aan andere Staten licenties kunnen worden gegeven.

Men stelde immers maar al te zeer vast dat ook aan het ongebreidelde bevissen der zee een einde kan komen. Men werd zich bewust van een zekere overfishing tengevolge van een steeds groter en meer gespecialiseerde visvangst. Het verlangen naar het behoud van de biologische bronnen deed een nieuwe internationale juridische orde ontstaan, welke door de economische ontwikkeling van de kuststaat werd uitgebouwd. Een meer doorgedreven visserijreglementering drong zich op, met als steeds ermee samenhangend het eigenlijk nog groter probleem van de controle op de naleving ervan.

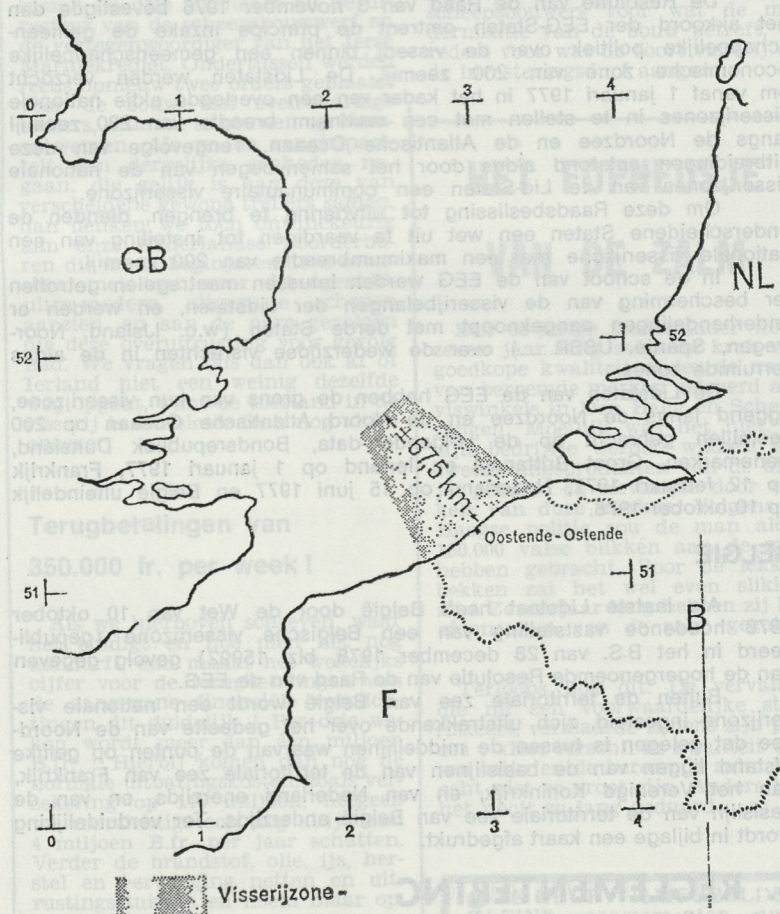
### 2 UITSLUITENDE VISSERIJZONE

#### BEGRIIP EN EVOLUTIE

Een hele reeks Staten zijn eenzijdig overgegaan tot het nemen van maatregelen betreffende hun visserijrechten, hetzij door een uitbreiding van de territoriale zone, hetzij door opeising van uitsluitende visserijrechten in een gedeelte van de volle zee. Zo breidde IJsland in 1958 en Noorwegen in 1961 de exclusieve visrechten uit tot 12 zeemijlen vanaf de kust.

In 1964 werd tussen België, Bondsrepubliek Duitsland, Denemarken, Frankrijk, Ierland, Italië, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Portugal, Spanje, Groot-Brittannië, Noord-Ierland en Zweden, het Londense Visserijverdrag afgesloten, welke op 15 maart 1966 in werking trad.

Door dit verdrag werd een facultatief regime gevestigd waardoor een eerste zone van zes mijl, gemeten van de basislijn van de territoriale zone van de kuststaat, voorbehouden bleef aan de vissers van die kuststaat, terwijl in een tweede zone van eveneens zes mijl de visserijrechten mochten worden uitgeoefend door de vissers van de kuststaat, alsmede door de vissers van de verdragsstaten op voorwaarde, dat zij daar gewoon waren te vissen van 1953 tot 1962. In die zone heeft de



Bovenstaande schets duidt de visserijzone aan zoals bedoeld in art. 1 van het wetsontwerp op basis van de onderaan vermelde geografische punten.

Deze schets werd gevoegd bij het verslag door de heer De Croo uitgebracht aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers (Gerd. St. 263 „1977-1978” - nr 2)

(Vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

kuststaat de bevoegdheid om de visserij te regelen en de naleving van de regeling af te dwingen. Bepaalde gebieden kan hij afsluiten ten behoeve van de plaatselijke bevolking.

Stilaan gingen meerdere Staten echter eenzijdig verder met de toeïgening. Verscheidene ontwikkelingslanden uit Latijns - Amerika en Afrika namen het initiatief om eenzijdig maatregelen te treffen tot het instellen van een 200-mijl zone, o.a. Brazilië, Mexico, Somalië, Uruguay. Deze tendens werd gevolgd door meerdere geïndustrialiseerde Staten, zoals Canada, Noorwegen, USSR, IJsland.

De uitsluitende visserijzone kan dus worden omschreven als een zeestreek, onderworpen wat betreft de visserijdoeleinden, namelijk de uitsluitende visrechten en uitsluitende reglementeringsbevoegdheid en controle aan de territoriale jurisdictie van de kuststaat.

## EEG — COMMUNAUTAIRE VISSERIJZONE

Het EEG-Verdrag heeft tot doel het vrij verkeer van personen, goederen, diensten en kapitaal.

Het gemeenschappelijk visserijbeleid impliceert dan ook de vrijheid van de EEG-onderdanen om overal op EEG-gebied te vissen, en de visserijproducten vrij te verhandelen. Het structuurbeleid voor de zeevisserij binnen de gemeenschap werd geregeld door Verordening nr. 2141/70 van 20 oktober 1970, welke bepaalt dat de vissers van de EEG een gelijk recht van toegang hebben tot een uitbating van de visserijgronden in de wateren, die onder de jurisdictie van de lidstaten vallen. Op dit beginsel konden echter wel uitzonderingen worden gemaakt. Genoemde verordening werd afgeschaft en vervangen door nr. 101/76 van 19 januari 1976.

Aangezien de vissers der EEG-Staten beroofd werden van hun traditionele visgebieden en de andere «vrije» visgronden, tengevolge daarvan tevens overspoeld werden met vissersvaartuigen, diende de EEG hoogdringend over te gaan tot het nemen van beschermende maatregelen. Op 29 oktober 1976 werd door de EEG-Staten overeengekomen dat de Raad de bevoegdheid had om te onderhandelen over de voorwaarden waarin visrechten konden worden uitgeoefend in de zones van derde Staten, en omgekeerd onder welke voorwaarden derde Staten in de exclusieve communautaire zone mochten komen vissen. Dit akkoord steunt juridisch op het basisprincipe, opgenomen in hoger genoemde verordening.

De Resolutie van de Raad van 3 november 1976 bevestigde dan het akkoord der EEG-Staten omtrent de principe inzake de gemeenschappelijke politiek over de visserij binnen een gemeenschappelijke economische zone van 200 zeemijl. De Lidstaten werden verzocht om vanaf 1 januari 1977 in het kader van een overlegde actie nationale visserijzones in te stellen met een maximum breedte van 200 zeemijl langs de Noordzee en de Atlantische Oceaan. Tengevolge van deze uitbreidingen ontstond aldus door het samenvoegen van de nationale visserijzones van de Lid-Staten een communautaire visserijzone.

Om deze Raadsbeslissing tot uitvoering te brengen, dienden de onderscheidene Staten een wet uit te vaardigen tot instelling van een nationale visserijzone met een maximumbreedte van 200 zeemijl.

In de schoot van de EEG werden intussen maatregelen getroffen ter bescherming van de visserijbelangen der Lidstaten, en werden er onderhandelingen aangeknoopt met derde Staten (w.o. IJsland, Noorwegen, Spanje, USSR.....) over de wederzijdse visrechten in de aldus verruimde zones.

De Lidstaten van de EEG hebben de grens van hun visserijzone, liggend langs de Noordzee en de Noord Atlantische Oceaan op 200 zeemijlen gebracht op de volgende data, Bondsrepubliek Duitsland, Denemarken, Groot Brittannië en Ierland op 1 januari 1977, Frankrijk op 12 februari 1977, Nederland op 15 juni 1977 en België uiteindelijk op 10 oktober 1978.

## BELGIE

Als laatste Lidstaat heeft België door de Wet van 10 oktober 1978 houdende vaststelling van een Belgische visserijzone (gepubliceerd in het B.S. van 28 december 1978, blz. 15992) gevolg gegeven aan de hogergenoemde Resolutie van de Raad van de EEG.

Buiten de territoriale zee van België wordt een nationale visserijzone ingesteld, zich uitstrekkende over het gedeelte van de Noordzee dat gelegen is tussen de middellijnen waarvan de punten op gelijke afstand liggen van de basislijnen van de territoriale zee van Frankrijk, van het Verenigd Koninkrijk, en van Nederland enerzijds, en van de basislijn van de territoriale zee van België anderzijds. Ter verduidelijking wordt in bijlage een kaart afgedrukt.

## 3. REGLEMENTERING

### ALGEMEEN

Reeds vroeg drongen zich reglementen op inzake de visserij, aangezien geregeld conflicten rezen tussen vissers omtrent indringing in een bepaalde visstreek.

De ontwikkeling van de techniek en de wetenschap, en dientengevolge het gebruik van «fabrieksschepen», zorgde voor een als maar

groter bedreiging van de visvoorraad. Voor bepaalde vissoorten (zoals bv. zeehonden, zalm, walvissen.....) werden verdragen afgesloten waarin dan kwantitatieve en/of kwalitatieve bepalingen werden opgelegd of waarin bepaalde voorwaarden werden vastgelegd (bv. De overeenkomst betreffende de regeling van de wijtde der mazen van visnetten en van de minimumlengte der vissen; Verdrag inzake de uitoefening van de visserij op de Noord Atlantische Oceaan, London 1 juni 1967). De meeste verdragen hebben tot doel de oprichting van visserijcommissies, die tot doel hebben het nemen van besluiten of het geven van aanbevelingen.

### EEG

Door het instellen voor de Lidstaten van nationale visserijzones van 200 zeemijl, ontstond een vrije brede communautaire visserijzone, waarin de EEG dan gemachtigd werd dwingende maatregelen te treffen om de bedreigde visreserves tegen verdere uitputting te behoeden.

Binnen de EEG-landen stelt zich het probleem van het afleveren van licenties aan niet-EEG-landen om binnen de 200 mijlszone te kunnen vissen.

### BELGIE

In de nationale visserijzone (zie 2.3.) is er een visserijverbod voor alle vreemde schepen, waarmee wordt bedoeld schepen van niet EEG-Staten. De voorzieningen voortvloeiende uit het Verdrag van de EEG blijven immers onverlet.

## 4. TOEZICHT EN KONTROLE

### ALGEMEEN

Zoals in de inleiding vermeld, wordt de uitoefening van de visserij in de territoriale wateren geregeld en gecontroleerd door de Kuststaat. De Kuststaat kan maatregelen nemen om een niet onschuldige doorvaart vreemde vissersvaartuigen te voorkomen. Volgens artikel 14.5° van de Konventie van Genève van 1958 inzake de territoriale zee en de aansluitende zone is de doorvaart van vreemde vissersvaartuigen namelijk niet onschuldig, indien zij zich niet houden aan de wetten en de voorschriften van de Kuststaat om te voorkomen dat deze vissersvaartuigen in de territoriale zee vissen.

Over de controle en de politie op de visserij in volle zee, werd het eerst in 1882 een Konventie afgesloten, namelijk de Konventie van Den Haag, door België goedgekeurd bij de Wet van 6 januari 1884. De Wet van 4 september 1891 regelt de beteugeling der inbreuken op de bepalingen van deze Konventie. Wat het toezicht betreft in deze Konventie voorzien, werd op 1 juni 1967 een Verdrag te Londen afgesloten.

Elke Kuststaat is binnen haar rechtsbevoegdheidsgebied verantwoordelijk voor de uitvoering en de naleving der verdragsbepalingen. Buiten de nationale visserijgrenzen, wordt de naleving verzekerd door een stelsel van internationale controle, welke werd opgedragen aan «bevoegde functionarissen».

We stellen vast dat hier een inkrimping plaats heeft van de principiële bevoegdheid van de vlaggestaat. Binnen het gebied waar een Staat rechtsmacht bezit inzake visserij, is het deze Kuststaat die voor de uitvoering en de naleving van het Verdrag moet zorgen. Buiten dit gebied is een bijkomende controle onder de vorm van een internationale inspektie opgericht.

### EEG

In het kader van de EEG dienen maatregelen te worden getroffen om de naleving der akkoorden onderling en met derde Staten afgesloten, te controleren.

Het principe is dat elke Lidstaat controle uitoefent op zijn visserijzone en op zijn vissersschepen. Dit dient te geschieden op een niet discriminatoire wijze. Regelmatig moeten de Lidstaten de Commissie inlichten.

Door de Raad werd op 25 juli 1978, in toepassing van de Resolutie van 3 november 1976 beslist tot een financiële tussenkomst door de Gemeenschap in de controle en de bewaking van de wateren van Denemarken en Ierland omwille van de uitgestrektheid ervan.

### BELGIE

Volgens artikel 2 van de Wet van 10 oktober 1978 zal het uitoefenen van de visserij in de hoger beschreven nationale visserijzones van België onder de Belgische rechtmacht en reglementen vallen.

Op te merken is, dat het om een belangrijke uitbreiding van de rechtmacht van de Staat gaat. Vroeger had de Staat immers principieel enkel en alleen macht in haar territoriale wateren.

De rechtmacht toegekend in de nationale visserijzone betreft echter enkel het uitoefenen van de visserij. Het internationaal statuut van de wateren als de volle zee en het rechtmatig gebruik buiten de visvangst wordt door deze maatregel niet aangetast.

(Vervolg blz. 3)

De Wet van 10 oktober 1978 belast de officieren van de visserij-wachtschepen met het toezicht op de toepassing van deze wet, dit onverminderd de bevoegdheden van de officieren van de gerechtelijke politie.

Zij hebben tevens tot taak overtredingen op deze wet op te sporen en vast te stellen in processen-verbaal. Deze hebben bewijskracht totdat het tegendeel wordt bewezen.

Om deze reden hebben zij het recht om zich ten alle tijde aan boord te begeven van alle vissersvaartuigen van welke nationaliteit ook, die binnen de Belgische visserijzone varen. Zij kunnen alsdan overleggen van alle scheepspapieren en van alle bewijsstukken opeisen.

Het op heterdaad betrapte schip kunnen zij naar een Belgische haven opbrengen met het doel onmiddellijk een vervolging in te stellen, en, zo zulks nodig mocht blijken, het schip voor rekening en risico van de eigenaar of de exploitant aan de ketting te leggen. De eigenaar of de persoon die voor diens rekening handelt, krijgt het schip aldus aan de ketting gelegd onmiddellijk vrij in ruil voor het stellen van een borgtocht of enige andere zekerheid, overeengekomen is, dat dit bedrag niet meer mag belopen, dan de in de wet vastgelegde maximum geldboete, (BF 40.000). Bovendien kan ingeval van betrapting op heterdaad, onmiddellijk beslag worden gelegd op het vistuig en de vangst; deze laatste wordt dan in het openbaar verkocht. Indien de verdachte achteraf wordt vrijgesproken, wordt hem de opbrengst van de verkoop van de vangst uitgekeerd.

Tenslotte bepaalt de wet dat de inbreuken bestraft worden met een geldboete van BF 1.500 tot BF 40.000. De rechter kan bovendien de opbrengst van de verkoop van de vangst alsmede van het vistuig die bij de vaststelling van het misdrijf in beslag zijn genomen, verbeurd verklaren.

Wat betreft de bevoegdheid der rechtbanken, is vastgelegd dat bij ontstentenis van andersluidende aanwijzingen in verband met de bevoegdheidsverklaring de rechtbanken van Brussel bevoegd zijn om over de inbreuken tegen deze wet recht te spreken.

## 5. BESLUIT

De uitbreiding door de Staten van hun macht over een gedeelte van de volle zee inzake de visvangst is een realiteit. Wetten voeren nationale visserijzones in. Deze maatregelen doen, zoals hoger gezegd, echter niets af aan het internationaal statuut van deze wateren als volle zee, noch aan het legaal gebruik ervan buiten de visvangst.

Het Europa van de visserij is in werking getreden. Commissies worden opgericht, voorstellen worden gedaan. Tot op heden blijkt er echter nog steeds geen volledig akkoord te bestaan tussen alle EEG-Staten.

Wat België betreft, werd uiteindelijk een nationale visserijzone ingesteld. Theoretisch bestaan de mogelijkheden tot het treffen van maatregelen en het opleggen van sancties; wat de praktijk zal meebrengen is nog een vraagteken. De toekomst zal het moeten uitwijzen.

### Afbakening met Nederland

1) 51°48'18"N	2°28'54"O
2) 51°39'41"N	2°45'40"O
3) 51°37'55"N	2°49'09"O
4) 51°34'36"N	2°55'56"O
5) 51°36'23"N	3°04'13"O
6) 51°28'23"N	3°12'08"O
8) 51°24'40"N	3°17'53"O

### Afbakening met Groot-Brittannië

1) 51°20'12"N	1°58'18"O
2) 51°40'42"N	2°14'18"O
3) 51°42'36"N	2°19'54"O
4) 51°46'36"N	2°26'24"O
5) 51°48'12"N	2°28'54"O
6) 51°59'00"N	2°37'36"O

### Afbakening met Frankrijk

1) 51°39'43"N	2°13'32"O
2) 51°13'26"N	2°28'33"O
3) 51°10'55"N	2°29'30"O

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# Drie nieuwe Ierse treilers kosten samen 420 miljoen B. Fr

Men vraagt zich waarlijk af waar het eindigt en hoe men het nog aandurfte. Dit is inderdaad nog alleen mogelijk in Ierland, waar men voor de Ierse visserij nog aan geen beperkende maatregelen toe is, vermits dit het enige land uit de EEG is, dat het potentieel aan visserijcapaciteit nog mag uitbreiden.

Nochtans zijn de financiële risico's die moeten opgenomen worden enorm. We hopen voor onze lezers een volgende maal een volledig detail te kunnen geven van de afmetingen, de motorsterkte en de uitrusting van deze vaartuigen. Het vele geld zit hem echter niet zodanig in de grootte van het vaartuig, maar vooral in de gesofistikeerde uitrusting, de apparatuur, de bewaartanks met verijsd zeewater en de polyvalente opvatting waardoor op verscheidene visserijen kan gevaren worden.

De treilers worden gebouwd in Nederland bij Hakvoort en Maas-kant. Het bouwkontraat werd verleden week ondertekend te Dublin tussen de drie eigenaars en de directeur van de scheepsbouwwerf en de vertegenwoordiger van het Ierse Marinekrediet. Ondertussen werden reeds opnieuw twee orders geplaatst voor de bouw van evenwaardige treilers, ditmaal te bouwen op Noorse werven. Als we de vangcapaciteit van dergelijke eenheden nagaan, die gelijk is aan deze van verscheidene gewone treilers samen, dan denken we toch onwillekeurig aan onze Nederlandse noorderburen die in de beginjaren 1970 eveneens, met toen voor dit ogenblik ultra-modern uitgeruste schepen aanzien, en aan de nare gevolgen die deze overuitrusting voor gevolg had. We vragen ons dan ook af of Ierland niet een weinig dezelfde weg opgaat, want de toestand in de visserij is ten slotte toch nog altijd onzeker.

## Terugbetalingen van 350.000 fr. per week !

Als we hierboven schreven, waar het eindigt en hoe men het nog aandurfte, dan maakt het wekelijks cijfer voor de terugbetalingen van de aangegane financiële verplichtingen dit duidelijk ! Per drie weken wordt meer dan één miljoen B.fr. ! Hierbij komen dan nog de normale uitbatingskosten, zoals verzekering op 140 miljoen, hetgeen we voorzichtig toch nog altijd aan 4 miljoen B.fr. per jaar schatten. Verder de brandstof, olie, ijs, herstel en vervanging netten en uitrustingsstukken en noem maar op.

De drie eigenaars zijn anderzijds al reder van een middenslagtreiler, respectievelijk van 86-, 85- en 75-voeter, of anders uitgedrukt, een 26-meter, een bijna 26-meter en een 22,70 meter. Men zou dus moeten aannemen dat de bouwers toch enigszins weten wat ze aangaan en

de risico's en de mogelijkheden van het vak kennen. De treilers zullen in paar of alleen vissen naargelang het seizoen en de aard der visserij.

Aldus zullen zij vanaf april tot augustus op de Porcupine Bank en Rockall ende Hebriden vissen, waar zij vooral met de Spaanse treilers zullen gekonfronteerd worden in de jacht op heek, scad, blauwe wijting en makreel. Van oktober tot maart zullen zij dan op de Westkust-gronden van Ierland vissen op haring, makreel en scad (horsmakreel, bij ons posten genaamd). Dank zij de speciale bewaartanks van zeewater met ijs vermengd, zullen zij langer kunnen vissen op de makreel en de haring en blauwe wijting, daar deze in dergelijke opslag tanks onder de beste omstandigheden bewaard blijven.

Wij hebben gemeend dit onder de aandacht van onze pessimistische landbouwambtenarij te moeten brengen en ook ter aandacht van onze scheepsbouwers en reders, voor wie deze aanwijzingen toch niet van belang ontbloeit zijn. De scheepsbouwers voor wat de modernisatie van de bouw betreft, de reders voor wat de soort visserij en de investeringsdurf aangaan.

## HET FOPNEUSJE VAN DE ZALM

Een 52-jarige Nederlander heeft zeven jaar lang zalm en krab van goedkope kwaliteit onder de naam van beroemde merken geleverd aan viswinkels in Den Haag en Scheveningen. Moeilijk was het niet. In zijn bedrijfje werden wikkels van tweederangsprodukten van de blikjes gehaald en vervangen door wikkels van dure merken. Volgens de Haagse politie zou de man aldus 150.000 valse blikken aan de man hebben gebracht. Voor de lekkerbekken zal het wel even slikken zijn. Zeven jaar lang hebben zij het «fopneusje» van de zalm gegeten.

Terloops nog dit. De vervalser, die nu een voorwaardelijke straf riskeert, verklaarde tijdens zijn proces : «Het verschil in kwaliteit tussen mijn en de beroemde zalm kan echt niet zo groot zijn. Anders had het nooit zo lang geduurd.....»

● TE HUUR GEMFUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDEN. 1 ENKAMERS douche. speciale winterprijs. nl 2.000 fr Zw « Mon Séjour », Londenstraat 8. Oost. Int tel (059) 50 19 71 80 27 52. (7116N - 8199V)

# De Oostendse vissershaven geen jachthaven

Deze week verscheen in een Vlaams dagblad, om de gewoonte niet te verliezen, een sensatiebericht, steeds uit dezelfde hoek ingefluisterd, als zou de Oostendse vis-

sershaven een jachthaven worden. Niets is minder waar. Maar het is een feit dat, gezien de Oostendse vloot sedert enkele jaren steeds in aantal vermindert, de plaatsruimte

zowel in de hallen als in de haven zelf voor de visserij niet meer zo omvangrijk hoeft te zijn.

Anderzijds zijn alle werven langs de nieuwe werfkaai als werf voor vissersvaartuigen, verdwenen.

Er bestaat dus geen werf Jules Denye, Deweert, Borrey, Loy en Panesi meer welke vissersvaartuigen bouwden. Dat deze werven door andere firmas ingenomen zijn voor de yachten, is sedert jaren een werkelijkheid.

Nu is er een yachtwerf Panesi, Bons Sport Nautique, Gus Versluys, Noordzee Yachtwerf en tenslotte de Industrie des Pêcheries, die deze gronden ingenomen hebben, die anders vuilnisbelten zouden geworden zijn en nu nuttig gebruikt worden. Sommige van deze werven bestaan al jaren. Ze lopen dus in niemands weg.

En wat de haringhalle betreft, is het sedert vandaag niet, dat deze gebruikt wordt voor andere doeleinden.

We herinneren ons dat Bob Dubois deze pakhuizen reeds gebruikte voor de verwerking van haring in vaten. Moet men ze misschien laten ledig staan om door de kinderen de vensters te laten ingooien en alles te vernielen wat nu nuttig kan gebruikt worden.

Voorheen moesten de yachten meestal naar Holland voor herstellingen. Deze kunnen nu hier geschieden en kan volk tewerkgesteld.

En mocht er ooit (?) weer haring komen, dan is er toch nog plaats genoeg om de enkele vaartuigen die zich daaraan begeven, toe te laten te lossen en te verkopen.

Destijds werd er in de vissershaven een ontwerp naar voren gebracht om de haringhalle te veranderen in koelhuizen waar opgevangen verse vis zou kunnen ondergebracht worden. De verwezenlijking van dit ontwerp werd door de Rederscentrale en de visgroothandel gekelderd. De kosten hiervan zouden grotelijks door de Feoga gedragen zijn. Nu zijn de uitgaven met dit geld voor dezelfde doeleinden weggelopen.

Dat men in visserijkringen niet te spreken is over het ontwerp een gedeelte van de haringhalle aldus nuttig te gebruiken, zijn fabels, gedictieerd door onverantwoordelijken die elk nuttig initiatief willen kelderen, maar de eersten zullen zijn wanneer dok- en sluisrechten zullen moeten verhoogd worden bij gebrek aan inkomsten, om ook hier tegen te protesteren.

En is het Schepen Dumarey welke men de teoloegang van de Oostendse visserij moet verwijten?

Als de Rederscentrale dit zo gemakkelijk kan, dat zij dan zelf de middelen aantoot om die teoloegang te keer te gaan.

Woorden uitkramen, journalisten allerlei onzin doen schrijven is echter veel gemakkelijker. De steen gooien naar de directie van de vissershaven en naar de bevoegde schepen, die nochtans niets onverlet laten om werkings- en onderhoudskosten van die haven tot het minimum te herleiden, is dagelijkse kost. Maar zelf beter doen, daar wachten we nog steeds op.

P. Vandenbergh

## Rellen op komst in Frankrijk tussen beroeps- en sportvisserij

De geschillen tussen de beroeps- en de sportvisserij nemen in Frankrijk een gevoelige uitbreiding zodanig zelfs, dat het Centraal Comité voor de Visserij, zich deze zaak aangetrokken heeft.

In bepaalde sektoren langs de Franse kust mag men werkelijk spreken over een invasie van sport- en gelegenheidsvissers zodanig, dat de beroepsvisserij zich bepaalde gebieden letterlijk ontzegd ziet. Het Centraal Comité voor de Visserij, na kontaktnamen met de lokale Commissies, heeft dan ook in een nota gericht aan het departement van de Handelsmarine onder wiens bevoegdheid de visserij valt, waarin een aantal poedig te nemen strenge maatregelen voorgesteld worden om een einde te stellen aan de knevelarijen en onderduimse handelingen van de sport- en gelegenheidsvissers.

De nationale federatie van sportvisserij heeft hierop reeds gereageerd en zich verbaasd en geschokt getoond over de nijldige reaktie van de beroepsvisserij. Volgens die federatie gebruiken slechts 22 procent van haar aangesloten leden, slechts 15 maa lin een gans jaar het schakelnet, terwijl slechts 28 procent van haar leden gedurende 30 dagen fuikuen en potten gebruiken. De federatie zegt er echter niet bij dat waarschijnlijk dezelfde boten, en zij het schakelnet en de fuiken en potten en daar bovenop nog andere manieren van visserij beoefenen, onder meer het sleepnet, het diepduiken, enz.

### INDRUKWEKKENDE

### KLACHTENLIJST

In het noorden van Frankrijk schijnt slechts Boulogne specifieke bezwaren te hebben tegen een overdreven gelegenheidsvisserij. Vanaf Normandië wordt het echter erger, waar in een klein vissersplaatsje zoals Blainville een vijftigtal beroepsvissers tegenover een honderdtal sportvissers staan. Het is vooral tijdens de zomer dat het van kwaad tot erger wordt. Te St. Brieux zou men 5.000 sportvissers tellen, meer dan 4.000 te Morlaix en boven de 2.000 te Camaret ! ? Te Guilvinec en omtrek telt men 600 kustscheepjes van de lokale beroepsvisserij tegenover 4000 gelegenheidsvissers !

Te Concarneau beklagt men zich over de aanwezigheid in dit

gebied van 4.000 sportvissers die over meer dan 10.000 vishaken beschikken, meer dan 1.500 fuiken en potten en daarbij nog over 60 km. staande-, schakel en warrelnetten ! In de kuststreek van Nantes zit de beroepsvisserij eveneens opgescheept met een 500-tal sportvissersbootjes, terwijl talrijke autobussen uit het binnenland een leger van sportvissers met netjes, lijnen en zelfs fuiken afzetten die grote afgedankte treilers gaan bezetten om ergens in de nabijheid van de kusten een groot gebied bestrijken.

Te La Rochelle komen eveneens honderden met autobussen uit het binnenland om vooral de mosselen en schelpen aan kunstwerken en dergelijk ledig te plunderen. Ook in de Vendée beklagt men zich over dergelijke praktijken.

Wat de Middellandse Zee betreft, kunnen we bijna de cijfers over de gelegenheids- en sportvissers niet geloven. Men spreekt van meer dan 50.000 geregistreerde vissers te Toulon, 36.000 te Nice, meer dan 30.000 te Marseille, 8.000 geïmmatrikuleerde bootjes in een plaats als Martigues. Het is duidelijk dat tegenover deze massa, de beroepsvisserij in het verweer geduwd wordt.

### OVERTREDINGEN DOOR

### DE PLEZIERVISSERIJ

Laat ons hier onmiddellijk duidelijk stellen dat de woorden sport-, plezier- en gelegenheidsvissers in vele gevallen te zwak zijn om de activiteiten van velen onder hen een naam te geven. Voor velen is het een winstgevende zaak. De verwijten die de beroepsvisserij hen toestuur, zijn er van te weinig stuurmanschap, een gebrek, of totaal gebrek aan kennis van zeevaartreglementen, afwezigheid van veiligheids toestellen aan boord, tweedehands materiaal en motoren, dit alles voor wat het vakmanschap betreft.

Hier voegt zich nog aan toe het gebruik van netten met te kleine netmaaswijdte, het vangen, aan boord houden en het verkopen van ondermaatse vis, het leegplunderen door duikers van de potten en fuiken van de beroepsvissers, het hinderen van de beroepsvissers.

Verder beklagen de beroepsvis-

sers zich eveneens over het verkopen in het zwart, door rechtstreekse leveringen aan hotels, restaurants en partikulieren en zelfs aan visverkopers, terwijl geen enkele sportvisser ergens belastingen of heffingen betaalt. Deze ziekte is echter daar alleen niet vast te stellen.

### DOOR DE BEROEPS-

### VISSERIJ VOORGESTELDE

### MAATREGELLEN

Via het kanaal van het Centraal Comité voor de Visserij, heeft de beroepsvisserij een aantal overheidsmaatregelen voorgesteld die duidelijk moeten vastleggen wat sport- en/of pleziervisserij is om de misbruiken te keer te gaan.

Hiertoe behoort in de eerste plaats het verbod voor nachtvisserij en voor duikvisserij. Het is inderdaad door deze visserijen dat gestroopt wordt en de fuiken en potten van de beroepsvisserij geleidigd worden. Verbod om te vissen met netten, fuiken en potten. Uitreikingen en bezit van een vergunning. Verbod om de vis ongecontroleerd aan derden te verkopen. Verbod ondermaatse vis aan land te brengen. Beperking van de toegelaten gebieden voor deze visserij. Instelling van een controle-dienst en vaststelling van een maximumvangst per boot en per pleziervisser. Verder nog een verbod op het willekeurig trekken van schelpen en mosselen.

Bepaalde beroepsvissers en lokale komités hebben reeds gedreigd het recht in eigen handen te nemen, indien niet binnenkort maatregelen getroffen worden om aan de willekeur en misbruiken van de sportvisserij paal en perk te stellen.

De beroepsvissers hebben er niets op tegen dat de sportvissers zich als beroeps- of als gedeeltelijke of tijdelijke beroepsvisser laten inschrijven. Er tertzelfdertijd buiten en binnens aan nemen zij echter niet langer. Wij zelf herinneren ons in dat verband de zeer grote uitbreiding bij ons van de warrelnetvisserij en van andere vormen van sportvisserij die zich ook langzaam ontwikkelen, alhoewel nog niet zo intens als bij onze zuiderburen en waartegen een bestaande redersvereniging een weinig praktisch resultaat schijnt te bekomen.

# Weetjes...

— Het schijnt dat de klachten vanwege Britse kopers over de kwaliteit van door IJslandse treilers ingevoerde vis, een gevolg kregen, gezien de verleden week in Fleetwood aangevoerde vis van een bijzonder goede kwaliteit was. Dit had zeer goede prijzen voor gevolg. De «Reynir» met slechts 635 van onze bennen maakte aldus 1,54 miljoen B. fr. hetgeen een gemiddelde per ben geeft, voor meestal schelvis, kabeljauw en gul, van 2.400 B.fr. Een ander IJslander, de «Bylgja» maakte 2,15 miljoen voor 110 bennen, hetzij een gemiddelde van 1950 fr de ben.

X X X

— De vissers in de Britse haven «Kerry» gaan niet akkoord dat een lokaal bedrijf drie Spaanse treilers in gebruik zou nemen voor de bevoorrading van het bedrijf. De vissers van het bedrijf beweren dat dit bedrijf de door eigen vaartuigen aangebrachte vis nog niet kan verwerken. Zij zullen zich dan ook tegen dit plan verzetten.

X X X

— De Britse Visserijfederatie zoekt steun bij de federaties van de partnerlanden om druk uit te oefenen te Brussel voor een aanpassing van de oriëntatie, richtings- en opvangprijzen voor de vis. Deze moet inderdaad binnenkort voor 1980 vastgesteld worden. Men verwijst hier vooral naar de fel gestegen brandstofprijzen als motief voor een verhoging.

X X X

— Aan de hand van door Britse kranten naar voren gebrachte fotos worden door Nederlandse vaartuigen, die de makreelvisserij bedrijven in de Keltische Zee, verdacht van heel wat haring mee te pikken, die dan op de één of andere manier in het thuisland in de handel wordt gebracht.

X X X

— Ook te Hull beklagt men er zich over dat er zo weinig schepen aan de afslag komen. Aldus was er verleden week in de eerste drie dagen geen enkel vaartuig aan de markt. Op donderdag kreeg men dan..... een IJslandse treiler, de «Berger» met 1.350 van onze bennen aan de afslag. Men zou geneigd zijn zich af te vragen waar al die vissersvaartuigen naartoe zijn!

X X X

— De laatste schakel in een keten van veiligheids - radiostations voor de visserij langs de Britse kust werd nu aangebracht met de installatie van een openlijnradio in «Lands - End». De keten van stations loopt verder over Wick, Stonehaven Oban en Humber. Vanaf 17 uur tot 9 uur in de morgen is er een speciale wacht op deze stations op de frekwentie 2381 kHz. Deze open lijn is er om de vissers er toe aan te zetten regelmatig in contact te treden met deze stations en hun laatste positie op te geven. In geval van «ver-

dwijning» of «zonder nieuws blijven» van een vissersvaartuig, weet men waar het vaartuig was bij de laatste positie-opgave, hetgeen het zoeken merkkelijk vergemakkelijkt.

X X X

— De in het begin van dit jaar aan de grond gekomen Nederlandse treiler «Noordzee» in de haven van Plymouth, werd eindelijk, na verscheidene vergeefse pogingen, gelicht. Deze operatie duurde drie weken, nadat eveneens ondergronds zeevier ter lengte van drie meter die de romp overwoerde, verwijderd werd. De treiler werd gelicht door aanwending van lucht-bakken. Het marchanderen met de eigenaar of met de verzekeringsmaatschappij voor de toekenning van een reddersloon kan nu beginnen.

X X X

— In de laatste vier maanden komt 42 procent van de aanvoer van vis in de afslag van Fleetwood voor rekening van buitenlandse treilers, namelijk 29 procent door IJslanders, 9 procent door de Fransen, 3 procent door Belgen, en 1 procent door Nederlanders. Noteren we nog dat de Belgen in Engeland vooral Grimsby aandoen om hun vis te markten.

X X X

— Door een Grieks vrachtschip werd gemeld dat de IJslandse treiler «Eldhamer» met machinedefekt in de buurt van Rockall lag en om bijstand vroeg. De IJslander was op weg naar Fleetwood. Na een zoekactie werd de treiler door een vliegtuig ontdekt die een patrouillevaartuig van de Navy vertoogde. Deze laatste, de «HMS Jura» heeft de IJslandse treiler op sleptouw genomen naar Breasclete op het eiland Lewis.

X X X

— Een purse - netseiner uit Whalsay moest met zijn makreel, gevangen ongeveer 150 mijl Z.O. van Shetland, een lange reis naar Lerwick doen om er zijn 2.800 bennen te gaan verkopen voor vismeel. De faktorijschepen uit de Oost-bloklanden waren inderdaad naar de westkust uitgeweken en geen enkele der lokale visverwerkings-industrieën betoonde belangstelling voor de makreel.

X X X

— Had men verwacht dat de invoering van de 200 mijls - zone een nadelige invloed zou gehad hebben op het totale wereldvolume van de gevangen vis, dan is men bedrogen uitgekomen. Volgens de F.A.O. zou het wel mogelijk zijn, dat aan de hand van de voorlopige cijfers, voor de eerste maal de kaap van 75 miljoen ton zou overschreden zijn. In 1977 was dit teruggevallen tot beneden de 74 miljoen ton.

X X X

— Volgens de verslagen van de F.A.O. over de wereldvangst in de visserij, zou de aanvoer in de ont-

wikkelde landen met 2 procent teruggelopen zijn, terwijl in de ontwikkelingslanden de aanvoer verhoogde met 9 procent. Samen geeft dit een lichte verhoging in de wereldvangst.

X X X

— De gezamenlijke landen van de Europese gemeenschap hebben in 1978 voor zowat 90 miljard B.fr. visprodukten ingevoerd. Onder die landen nam Frankrijk de eerste plaats in beslag met 26 procent van dit bedrag. Hierdoor komt Frankrijk op de derde plaats van de invoerende landen na de Verenigde Staten en Japan.

X X X

— De petroleumtanker «Chenonceaux» die er de oorzaak van was van het bezoedelen van de havenwateren van de Franse stad Fos hoorde zich door de rechtbank een boete opleggen van 350.000 B.fr. Het handelde maar om een ontsnapping van 30 ton door een verkeerd manoeuvre. Deze hoeveelheid was echter voldoende om heel wat schade te veroorzaken, onder meer toen de petroleum de jachthaven bereikte en vele pleziervaartuigen bezoedeld werden. Er zullen dan ook nog verscheidene burgerlijke procedures ingeleid worden tegen de «Chenonceaux» door de eigenaars van deze jachten.

X X X

— Een klein garnaalvissersvaartuig had een eigenaardige ervaring voor de kust van Duinkerke, namelijk met een grote haai van 8 meter lengte en meer dan 3 ton gewende. De haai werd op sleptouw genomen en met een kraan aan wal gebracht. Toen werd vastgesteld dat het dier nog leefde, doch zwaar gewond was. De staart van de haai was afgerukt, waarschijnlijk door de schroef van het vaartuig.

X X X

— De Franse vertegenwoordiger op St. Pierre - et - Miquelon heeft, ter gelegenheid van het bezoek van de Canadese federale Minister voor visserij aan deze eilandengroep, zijn ongerustheid uitgesproken over het feit dat Canada de overeenkomst van 1972, waarbij de vissers uit St. Pierre - et - Miquelon, gelijkgeschakeld werden aan de Canadese vissers, weer in vraag zal worden gesteld.

X X X

— De Britse Minister Alick - Buchanan is voor het ogenblik op een rondreis in de Britse vissershavens om contacten op te nemen met vertegenwoordigers en woordvoerders van het bedrijf in verband met het instellen van een verguningsstelsel en in verband met de nakende besprekingen te Brussel, betreffende de reglementering van de visserij in de gemeenschapswateren. Wat dit laatste betreft, kunnen we gemakkelijk het antwoord raden, namelijk zoveel mogelijk voor de Britten en zo weinig mogelijk voor de partners.

X X X

— Gezien tegenover een voorgaande periode van één jaar, de haven Grimsby heel wat meer aanvoer telt, en zelfs in de zomermaanden wekelijks 30.000 kits (bijna 38.000 van onze bennen) in de afslag kreeg, heeft men beslist tot een bijkomende rekrutering van 10

vaste vislossers over te gaan. Misschien zouden de Britten van onze vislossers kunnen overnemen, want de meer-aanvoer komt toch van Belgische vis.

X X X

— In de monding van de Thames ging op 9 september de jaarlijkse treilerace door, waaraan zowat 30 vaartuigen deelnamen. Men schijnt bij onze overburen nog tamelijk goed in de brandstof te zitten om «races» te organiseren. Waarom niet eens met zeilen geprobeerd?

X X X

— In Groot Brittannië heeft een werf een gans nieuw type van aluminium romp ontwikkeld voor kleine 8 - meter kustvaartuigjes voor de visserij met potten. Men kan met 2 buitenboordmotoren van elk 35 PK een snelheid van 20 mijl ontwikkelen, ofwel 18 mijl met een diesel van 100 PK. De vissers met potten (voor paling, kreeft enz.) benodigen geen trekkracht.

X X X

— Ook bij de Britten is men van gisteren niet en trachten de werven met vaartuigen voor de dag te komen, die juist ontsnappen aan de toepassing van sommige reglementering. Men is nu op de markt met een prototype vaartuig van 13,5 meter dat juist dezelfde dek- en visruimte biedt als die van 15,12 m. die echter wel onder de speciale veiligheidsreglementatie valt, waardoor heel wat meer aan veiligheidsapparatuur en veiligheidsopvang dient uitgegeven. Bij onze noorderburen vallen de vaartuigen vanaf 50 voet onder de veiligheidsnorm-wetgeving.

X X X

— Aan de heer Eamon Gallacher, directeur van de visserij van de E.E.G., werd in Dublin, ter gelegenheid van een vergadering gehouden door de Ierse visserijorganisatie, de vraag gesteld of de EEG reeds een onderzoek heeft ingesteld over het feit dat veel Nederlandse vaartuigen tamelijk grote hoeveelheden haring in hun thuishavens lossen, die vermoedelijk in, voor haringvangst gesloten Ierse zones opgehaald werd, alhoewel men er op de makreel gaat vissen. Hierop antwoordde Gallacher alleen dat voorstellen ter tafel liggen voor nauwere controle.

X X X

— In Cornwall is een schipper - mede-eigenaar van een vissersvaartuig, door de rechtbank veroordeeld tot 12 maanden gevangenis wegens het verduiken van inkomsten over de jaren '74 tot '78 ! Bij ons hebben we taksbetalers die niet mogen ontduiken en anderen die het wettelijk wel mogen zoals de syndikale bonzen waarvan aanvaard wordt, dat het grootste gedeelte van hun wedde NIET moet aangegeven worden en zoals bij onze eigen wetmakers waarvan 50 procent van hun wedde belastingvrij is !

X X X

— In Ierland heeft Minister van landbouw en visserij, de heer Lenihan, in de vissershaven Clogherhead, een nieuw visserijbedrijf voor diepgevroren visfilets geopend. Dit bedrijf kostte 50 miljoen B. fr. en stelt 135 werknemers te werk. De modernste invriestechnieken worden er toegepast.

# Weetjes

— Een recente studie wees uit dat bijna één derde van de aan de grond gelopen diepzeetrelers gebeurde op het ogenblik dat het sturen in de hand was van iemand anders dan de schipper of de stuurman. Bij ons was dit eveneens het geval met de 0.288. De studie besluit dan ook, dat men moet zorgen om altijd over een competente wachtman in het stuurhuis te beschikken.

X X X

Het grootste gedeelte van de Spaanse diepzeevriezers die ter hoogte van de Zuid-Afrikaanse kust vissen, zijn de haven van Vigo binnengevaren uit teken van protest tegen de enorme prijsverhoging van de brandstof. Deze Spaanse schepen bevoorraden zich zich binst hun campagne in Zuid-Afrika, waar de brandstofprijs nu rond de 16 B.fr. de liter ligt ! Ze hebben de Spaanse regering gevraagd een petroleumtanker ter plaatse te sturen voor de bevoorrading der schepen. De petroleummaatschappij vraagt echter 9,5 fr. de liter, terwijl de diepvriesvaartuigen slechts 6,65 B. fr. wensen te geven.

X X X

Te La Rochelle deed zich aan boord van de nieuwe treiler „Ogien” een gasontploffing voor waarbij het kombuis aan diggelen vloog en ook een gedeelte van het achterdek gelicht werd. Het keukenfornuis had een lek en de opgehoopte gas dat tot ontbranding kwam, veroorzaakte de ontploffing met als gevolg, één dode en zes gekwetsten waarbij twee zwaar verbrand, over wiens toestand men zich nog niet kan uitspreken. Het ongeval deed zich voor toen de schipper en twee matrozen bezoek van hun echtgenote kregen. De dode is een echtgenote van een bemanningslid. Men was de laatste bennen vis aan het lossen.

X X X

Bij een bezoek van de Franse directeur voor de visserij, de heer Es-sig, toonde deze zich gewonnen voor een zekere vermindering van de eigen middelen voor de bouw van nieuwe vissersvaartuigen op voorwaarde dat het geldt voor jonge eigenaars-schippers en men een gedeelte met eigen middelen zelf investeert.

X X X

Wat het verlies van een miljarden kostende ombouw van het passagiersschip de „France” voor de Franse werf en Franse werknemers betreft, blijkt nu dat ook bepalend was, het feit dat de Franse syndikaten zich hebben verzet tegen het uitvoeren van overuren en hierdoor de, door de nieuwe Noorse reder gevraagde maksimum herstelduur niet konden halen. De Duitse syndikaten waren hierin heel wat soepelder. Mede omdat ook de eisen van de Duitse werkgever voor de betaling van overuren niet zo buitensporig waren, dan bij eventuele overuren bij de Fransen.

X X X

— Een Grimsby gillnettreiler die op een zandbank strandde ter hoogte van Spurn - Point in de Humbermonding, weerstond vier pogingen voor het vlotbrengen vooraleer de machtige Humberleeboot «Lady Theresa» de treiler vlot zou krijgen. Bij laag water had men

hiervoor eerst in het zand met een bulldozer een kanaal gegraven waardoor de treiler rapper los kwam.

X X X

— De 40 Britse treilers waaronder veel diepvriestrelers, die aan de Schotse makreelvisserij zouden deelnemen, hebben deze visserij 4 weken uitgesteld omdat ze dan, na de Schotse visserij, onmiddellijk kunnen aanpakken op de najaars- en wintermakreelvisserij voor de kusten van Cornwall, zodat geen onderbreking meer tussen komt.

X X X

— De biologen van het Nederlands Instituut voor Visserijonderzoek maken zich bezorgd over de toekomst van de Noordzee - tong. Het gaat hier vooral om de jaarklassen 1977 en 1978 die zeer onder de strenge winter geleden hebben en waarvan de vangst normaal zou moeten beginnen in de jaren 1980 en 1981. Slecht nieuws dus voor onze tongvissers, maar de biologen hebben al zo dikwijls pessimistische voorspellingen gemaakt, die helemaal niet uitkwamen.

X X X

— In een bespreking te Londen, die zal gehouden worden op 21 september, zal de Britse Minister voor de visserij zich met het bedrijf beramen over de makreelvisserij in verband met een mogelijke vermindering van het te vangen kwotum of de instelling van een vergunningsstelsel.

X X X

— De Britse Visserijfederatie heeft zich beklaagd bij Minister Peter Walker, dat Groot - Britannië, volgens de E.E.G. - verdeelsleutel voor de visvangst in de gemeenschapswateren, slechts 30 procent toegekend krijgt, terwijl de Britse 200 - mijlszone in feite 60 procent levert van al de te vangen vis in de gemeenschapswateren. In die 30 procent zou dan nog een groot deel vis begrepen zijn van een mindere handelswaarde zoals makreel. Volgens dezelfde federatie worden de overeenkomsten tussen de E.E.G. en derde landen, door-

## Internationale boten tentoonstelling te Hamburg

Volgende maand oktober en meer bepaald van 20 tot 28 oktober gaat te Hamburg in Duitsland een grote boottentoonstelling door waaraan door niet minder dan 1000 inzenders deelgenomen wordt.

Het gaat hier echter om een tentoonstelling van sportvaartuigen, jachten, zeilboten evenals de hiermee gepaard gaande toebehoren.

De voornaamste standen worden ingenomen door Nederlandse, Britse en Scandinavische firma's, terwijl ook dit jaar de Duitse firma's goed vertegenwoordigd zullen worden. Alhoewel Nederland en Groot Brittannië op dit terrein de toonaangevers zijn, trachten de Scandinavische landen meer en meer naar voren te treden, via de kwaliteit van hun producten. Dit is trouwens een tendens die we ook

Men verzoekt ons het overlijden te melden van

**MEVROU**

**Judith WAE GHE**

**Weduwe van de Heer Henri CATTOOR**

Geboren op 8 februari 1905 te Heist-aan-zee en overleden in de Kliniek O.L.V. ter Linden te Knokke op 10 september 1979.

De plechtige lijkdienst grijpt plaats op zaterdag 15 september 1979 om 10.30 u. in de Sint Donaaskerk te Zeebrugge.

Samenkomst aan de kerk om 10u.15.

Personen, die bij vergetelheid geen rouwbericht zouden ontvangen hebben, waarvoor de familie zich langs deze weg verontschuldigd, worden verzocht huidig bericht als dusdanig te willen aanzien.

**Tijdokstraat, 40, 8380 ZEEBRUGGE.**

gaans ook genomen op de kap van de Britten !

X X X

— In verband met een Franse koper die de Britse markten voor levering van vis, kreeft en schelpdieren afschuimt, en zogezegd uitblinkt door slechte betalingen onder het voorwendsel dat de vis van mindere kwaliteit is, komen er nog dagelijks nieuwe staaltjes van zogenaamd bedrog en weigering van betaling aan het licht volgens de Britse pers. Zonder stelling in deze zaak te willen nemen, delen wij toch mee, in het geval dat deze Franse vogel ook over onze streken zou vliegen, dat het hier gaat over de firma «Sea King Sarl» uit Parijs met als firmant of vertegenwoordiger de heer Simon Grewal. Onze bedrijven zullen wel zelf weten, dat ze zich bij leveringen aan het buitenland altijd wel met de meest mogelijke waarborgen dienen te omringen, kwestie der betalingen.

X X X

— Aan de vissers van Hull die hun job verloren bij het teloorgaan van de Britse IJslandvisserij, wordt nu de kans geboden tot een herscholing voor kust- en midden-slag visserij. Er zijn 48 plaatsen voor herscholing voorzien voor diepzeevissers die minstens 4 jaar activiteit hadden en minstens 20 jaar oud zijn. Zeggen we nog dat

Hull het voornaamste slachtoffer was van het wegvalen van de Britse IJslandvisserij.

X X X

Als gevolg van de immer voortschrijdende plaag van scheidingsdiefstallen in de vissershaven van Grimsby, heeft men de studie opgenomen voor de installatie van een gesloten T.V. circuit. Men had hier vroeger reeds aan gedacht, maar dan er van afgezien wegens de hoge kosten. Als men nu hier toch zal toe overgaan, kan het nochtans niet onmiddellijk doorgaan, omdat de ontvangstcentrale in het politiegebouw dient opgesteld te staan en men... aan een nieuw politiegebouw aan toe is, waarvan de plannen en natuurlijk de bouw, nog niet af zijn.

Zo'n post ware misschien ook interessant in onze vismijnen.

X X X

Op een Schotse werf in Aberdeen worden twee nieuwe 23,5-meter treilers gebouwd, waarvan de eerste geleverd wordt einde 1979 en de volgende begin 1980. De treilers worden uitgerust met een motor van 600 pk, met 1.500 toeren/minuut. En zeggen dat de voorzitter, de heer Meek, van de White Fish Authority, het regelmatig heeft over een overuitrusting in Engeland en Schotland aan vissersvaartuigen.

## TAAIE SPANJAARD NODZAAKT 15 UUR TIJD OM HEM TE SNAPPEN

Een Spaanse schipper die binnen de 12 mijle van het Schotse St-Kilda viste, werd in overtreding gezien door het patrouillevaartuig «HMS Kestra». Gemaand om mede te komen, gebaarde de Spanjaard van krommen haas en liep de «Kestra» uit. Ten einde raad moest deze assistentie vragen van de snellere «H.M.S. Ambuscade» om de vervolging tot een goed einde te brengen. Deze duurde toch altijd nog 15 uur. Het Spaans vaartuig de «Onidar Ruer» werd naar Capbelltown overgebracht en daar voor de rechtbank gebracht. De uitspraak was het aanslaan van de vis en het visting en een boete van 420 duizend B.fr. De Spaanse schipper en de treiler zelf kwamen uit Bilbao. Het schip zou niet vrijgegeven worden vooraleer de boete betaald werd of een overeenkomstige bankwaarborg gegeven. We zien niet goed in wat de Spaanse schipper of eigenaar ging winnen met uit de greep te blijven, want dan ging een voortdurende jacht op het vaartuig opgaan en vroeg of laat loopt men toch tegen de lamp.

# Mevrouw Henri Cattoor overleden

Bij het ter perse gaan bereikte ons het bericht van het overlijden na een kortstondige ziekte van Mevrouw Henri Cattoor, geboren Judith Waeghe, beter gekend door al wat visserij betreft, Zeebrugge en Heist, met haar voornaam Judith. Zij had in februari de ouderdom van 74 jaar bereikt en was tot vóór enkele maanden nog steeds de actieve vrouw, die de zaak van haar overleden man Henri Cattoor, gedurende gans haar huwelijkseven geleid had en in haar laatste levensjaren volgde.

Met deze moedige en werkzame vrouw, die het gans haar leven niet onder de markt heeft gehad en een flinke zaak had opgebouwd, verdwijnt in de visserij nog een van deze figuren, van wie we mogen zeggen dat zij geliefd was door om het even wie, klient of geen en dat ze steeds bij wie ook aangezien werd als een werker, flinke zakenvrouw en uitstekende moeder.

Heden zaterdag heeft om 10.30 uur de begrafenis plaats en is er op dat uur een lijkdienst in de parochiale kerk St. Donaas.

Aan haar kinderen en familie biedt ons blad haar innige deelneming aan in de zware rouw welke hen komt te treffen.

## BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

### BELGIE

18/110 (T) Lombardsijde — Zeewaartse schietoefeningen.  
Zie B.a.Z. 1/44 en 1/45-1979.

Gedurende de periode van 17 tot en met 28 september 1979 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector, als volgt :

- week van 17 tot 21 september 1979 : op maandag 17, dinsdag 18, woensdag 19, donderdag 20 en vrijdag 21 september 1979;
- week van 24 tot 28 september 1979 : op maandag 24, dinsdag 25, woensdag 26, donderdag 27 en vrijdag 28 september 1979.

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

(Med. A.A. Sch. Lombardsijde 20-8-1979 — H. 65307)

### NEDERLAND

18/111 Westerschelde. — Oostgat. Sardijngeul. Proefboei opgenomen.

Op ong. 50 m. W van groene lichtboei SG 1 (ong. 51°26'.9N — 3°32'.8E) is de tijdelijke groene lichtboei «Proef C» opgenomen.

B.a.Z. 21/144 (T) - 1978 sub c vervalt.  
(Zie Belg. krt D 11, D 101, 103 en 104/11)

(Ned. B.a.Z. 2775)

18/112 Westerschelde. — Zuidergat. ENE van Oude Hoofd.  
Diepte boven steen gewijzigd.

Zie B.a.Z. 15/105-1979.

Op ong. 51°23'.7N — 4°02'.1E de ondiepte 150 dm wijzigen in 123 dm.

(Zie Belg. krtm. 103, 104/08 en 104/09).

(Ned. B.a.Z. 2870)

# Terug een typerend ongeval met een vaartuig onder goedkope vlag

Ongeveer een maand terug, kwam een kleine vrachtvaarder aan de grond niet ver van de plaats van de ramp met de «Amoco Cadiz» ter hoogte van de Bretoense kust, dit nadat het vaartuig drie plezier(vissers)vaartuigen in nood ter hulp was gesnel.

Het vaartuig werd naderhand naar Brest opgesleept, waar het al een maand aan de kade ligt. Het gaat hier om de «Pammercury». De bemanning in Brest werd verlaten door zijn kapitein die in de richting Antwerpen vertrok. Blevен achter : de chef - mechaniker, van Turkse nationaliteit, 2 Chilenen en twee Turken !

De plaatsvervangende kapitein die ook een Turk is, ligt in het hospitaal van Brest.

Dankzij de Franse maritieme diensten en het Marinesyndikaat, vermocht men de identiteit van de verantwoordelijke voor de rederij te ontdekken. Het gaat hier om een zekere Edgard Barbé uit Aartselaar in België. Aan deze laatste werd een telex gestuurd met het verzoek de som van 675.000 B. fr. zijnde het loon van een maand voor de aan boord zijnde bemanning, mede een rekening voor hospitalisatiekosten en voor voeding voor de bemanningsleden. De vertegenwoordigde beloofde een gevolmachtigde van de rederij te sturen met het geld en met de nodige aanwijzingen voor het vaartuig dat niet meer kan varen zonder de nodige herstellingen.

Tot nu toe is er nog niemand afgekomen, zodat het lot van de bemanningsleden en van het schip nog steeds onzeker is. Het Franse syndikaat overweert nu stappen aan te wenden.

Deze kunnen zijn inbeslagname van het vaartuig, maar een vluchtig onderzoek heeft reeds uitgegeven dat de romp van het vaartuig, zoals men het te Brest zegt, «rot» is ! Verder hoeven zware herstellingen uitgevoerd, terwijl anderzijds het in beslag nemen van het vaartuig van andere nationaliteit dan de Franse een zeer langdurige en kostelijke procedure is, zodanig dat men vreest dat het sop de kool niet waard is.

Men heeft ook niet kunnen achterhalen of het vaartuig verzekerd is. Daarbij komt nog dat diegenen die het schip in beslag nemen of laten nemen, eveneens voor de ver-

dere onderhoudskosten, verzekering, dok- en kadelasten enz. moet instaan.

Naar het schijnt schrikt zelfs het syndikaat hiervoor terug.

Een andere oplossing ware zich te wenden tot de Internationale Organisatie voor Transport te Londen, maar ook dit is een procedure van zeer lange adem waarop de bemanningsleden niet kunnen wachten. Een derde oplossing is een syndikale tussenkomst om de bemanning naar Antwerpen te repatriëren, maar de bemanning zelf is hiervoor niet te vinden. In het geval van repatriëring is het de Franse Staat zelf die de gelden hiervoor moet voorschieten en nadien, via diplomatieke weg, terug te recupereren. De kapitein van het vaartuig, een zekere Jean Muller is, na de aankomst in Brest, onmiddellijk naar België vertrokken en men vraagt zich ook wel af of de heren Barbé en Muller soms niet één en dezelfde persoon zijn.

De «Pammercury» was op het ogenblik van het ongeval nog maar 2 maanden door zijn nieuwe eigenaar aangekocht. In de Franse syndikale kringen vraagt men zich af waarom men de kapitein zo gemakkelijk liet vertrekken. Men voegt er aan toe dat men de kapitein van de Amoco - Cadiz onmiddellijk heeft aangehouden en dit voor verscheidene maanden. We menen dat er hier toch een duidelijk verschil bestaat tussen een vaartuig dat de oorzaak was van een beoedeling van een ganse kust en een vaartuig dat aan de grond liep.

Zonder de talrijke tekortkomingen en machinaties van rederijen varende onder goedkope vlag, ook maar het minst te willen aanvaarden, moeten we hier toch op wijzen, dat het ongeval in feite gebeurd is door het ter hulp komen van pleziervaartuigen en dat in feite de rekening door deze laatsten zou moeten betaald worden. We menen dat dit zowat ontsnapt aan de aandacht van de Franse syndikaten. Dit alles neemt niet weg, dat we hier weer eens gekonfronteerd worden met een typisch staaltje van ordeloos- en zorgeloosheid, van een internationaal samenraapsel van goedkope bemanningsleden, enz. dat schering en inslag is bij de schepen varende onder goedkope vlag.

# REDERS LEEST UW VAKBLAD

## IBISSCHOOL IN FEEST



Driehonderd oud-leerlingen en leerlingen van de Ibissschool op de grensscheiding van Bredene en Oostende brachten samen met de directie en de raad van beheer hulde aan eredirecteur Georges Cambier die onlangs 100 jaar werd. Georges Cambier (die het nog opbrengt te voet naar Oostende te wandelen) woont nog altijd in de schaduw van zijn school aan de Elisabethlaan 9 te Bredene. Hij is 44 jaar directeur gebleven van de Ibissschool, een instelling voor sociaal gehandicapten die aanvankelijk een school was voor wezen uit de visserij. Onder directeur Cambier is het leerlingenaantal van de school gestegen van 15 tot 95 en dat is het maximum dat de Ibissschool aan leerlingen kan herbergen.

## IEREN BEZWAREN ZICH OVER HET HAVENGEDRAG DER NEDERLANDERS

De Ierse bevolking en in het bijzonder de havenbevolking van sommige kleine vissershavens langs de Waterfordkust, beklagen zich over het gedrag van de Nederlandse vissers. Het gaat hier vooral om de bemanningsleden van de Nederlandse hektreilers die in het gebied van Waterford vissen. Dit begint reeds in de havens zelf wanneer zij deze moeten aandoen bij slecht weder om te schuilen.

Zij nemen de plaats in van lokale vissersvaartuigen, aarzelen niet om deze weg te duwen, Nederlandse treilers die wat van de kaden weg gemeend liggen, gebruiken de bootjes van de lokale vissers om hun vaartuigen te bereiken en laten de bootjes dan onbeheerd achter. In verband met deze ongeregeligheden, heeft men reeds klacht bij de Nederlandse ambassade ingediend.

In dit verband herinnert men er ook aan, dat ook verleden jaar moeilijkheden met Nederlandse bemanningsleden ontstonden, zodanig zelfs, dat men politieversterking diende te sturen, onder meer naar het vissershaventje van Ballycotton.

Dit jaar heeft de politie ook reeds een onder moeten uitvaardigen tot sluiting van de cafés, die zogenaamde pubs, vanwege vechtpartijen onder de Nederlandse bemanningsleden onderling.

We weten wel dat men berichtgeving over dergelijke gevallen met het nodige korreltje zout moet

nemen en dat dergelijke geruchten altijd aanzwellen. Anderzijds ligt het wel in de natuur van een visser, vooral in vreemde havens, om luidruchtiger te zijn dan in de eigen «heimat». Nochtans moet dit toch binnen bepaalde perken kunnen blijven, waarvoor de «nuchtere» Hollander toch in staat moet blijken. Over het algemeen is de lokale visserijbevolking reeds gebelgd over het zogezegd komen wegvissen van de eigen vis voor de neus van de plaatselijke vissers. In dit geval hoeft er dan ook niet te veel bij te komen, opdat men de buitenlandse vissers met alle zonden van Israël overlaadt.

## BELANGENGROEPEN OP DE INTERNATIONALE KONFERENTIE VAN HET ZEERECHT

Op de laatste sessie van de internationale conferentie voor zeerecht waarvoor een akkoord nog niet onmiddellijk in het verschiet ligt, maar waarvan men nu reeds zegt dat dit het internationaal zeerecht voor de jaren 2000 zal vormen, onderscheiden we verscheidene belangengroepen, die zich soms individueel groeperen naar gelang gemeenschappelijke belangen zich benaderen, maar die toch, wat de uitbating van de zeebodemrijkdom betreft, en zeer verschillend standpunt innemen. Aldus krijgen we de belangengroep der industriële mogendheden zoals Japan, de Verenigde Staten, de Sovjet-Unie, Groot-Brittannië, Frankrijk en West-Duitsland, die natuurlijk voor de grootste inkom aan investeringen en technische middelen zullen moeten zorgen en hiervoor natuurlijk een voorrangpositie wensen te bekomen. Daar tegenover staan de ontwikkelingslanden die terzelfdertijd over een kuststrook beschikken en zich hierdoor ook meer gerechtigd voelen op een deel van de koek en als derde groep de staten die over geen kustzone beschikken, maar ook hun rechten op de uitbating van de zeebodemrijdommen wensen bevestigd te zien, waar het gaat om de internationale wateren die terzelfdertijd van niemand en van iedereen zijn. De twee laatste groepen verenigen zich dan ook wanneer het gaat om de eisen van de volgens hen te inhale groep van industriële mogendheden tegen te gaan, terwijl de groep landen die niet over een kuststrook beschikt zich dan terug verwijderd van de tweede groep, wanneer

deze bepaalde rechten wenst te laten gelden als oeverstaat. Het komt aan de algemene president van de conferentie toe om te trachten hier uit een gemene deler te halen, dat wil zeggen een kompromis die de groepen zou kunnen bevredigen. Waarnemers zijn echter van oordeel dat hiervoor nog meer dan één sessie van doen zal zijn vooraleer de slotvergadering te Caracas zal kunnen doorgaan.

Wat de visserijrechten en de economische zone betreft, is hiervoor reeds een brede concessus bereikt en zijn in de toepassing hiervan zelfs de conferentie reeds vooruit gelopen met de uitbreiding van deze zone tot 200 mijl uit de kust, het nemen van beschermingsmaatregelen, het treffen van bilaterale en zelfs multinationale akkoorden. Ook wat de internationale maatregelen aangaan tegen de bevoedeling van de zeeën en oceanen, is er ook reeds een bepaalde overeenstemming bereikt vooral onder impuls van Frankrijk die één van de grootste slachtoffers is met zijn kusten die gevaarlijk dicht bij één der voornaamste dichtste marine-trafficen liggen. Ook hier hebben bepaalde landen reeds de voornaamste maatregelen die door de conferentie zullen aanvaard en uitgevaardigd worden, in hun toepassing vooruit gelopen.

Men heeft toch de indruk, alhoewel er zeer moeilijke en trage vorderingen gedaan worden, men toch eerder een betere versie krijgt van de processie van Echternacht, namelijk twee passen vooruit en slechts één achteruit.

## MAKREEL EN HARING ZIJN ONDERLINGE KONKURRENTEN

We hebben vroeger reeds geschreven dat het verkeer is onderzochtingen voor de eventuele bescherming van een bepaalde vissoort, uitsluitend te stellen in het teken van deze vissoort alleen en van hieruit eenzijdige beschermingsmaatregelen vooruit te zetten, zoals men onder meer voor de haring heeft gedaan. De afhankelijkheid onder elkaar van de vis-

soorten is inderdaad groter dan men denkt, vooral wat de voedselketen betreft. Dit heeft zich nogmaals bewezen op de Minch waar de treilers tevergeefs naar makreelscholen uitkeken. Wel trof men er veel scholen jonge haring aan. Men meent nu te weten, dat deze jonge haring het voedsel in dit gebied weggevreten heeft, zodanig dat de makreel dit gebied ter zijde laat. Men gaat natuurlijk liever op vette weiden grazen dan kaalgevreten weiden aan te doen.

Met de toenemende herstelling der haringstocks zal dit feit zich waarschijnlijk nog meer voordoen. Men zou dus ook best doen, de aangroei van de haringscholen van nabij te volgen en dit in functie van de andere vissoorten. In dit verband ware het wellicht geraden, zoals het bedrijf het voorstelt, bepaalde beperkte contingenten van haring vrij te geven, waardoor deze zich dan geleidelijker zou herstellen, een herstel dat over een paar jaar langer zou verspreid worden, maar waardoor er dan ook een betere gewinning tussen de verscheidene vissoorten zou ontstaan, in het bijzonder dan tussen deze die, wat de voedselketen betreft, zeer duchtige concurrenten zijn. Tevens zou men tegemoet komen aan het bedrijf en zou de overbrugging voor de haringvisserij beter kunnen gebeuren.

## VAN MANNEN EN DE ZEE

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

En verder:  
Te Oostende:  
Boekhandel Corman. Ad. Buylstraat;  
Internationale Boekhandel. Ad. Buylstraat;  
Internationale Boekhandel. Opex;  
Standaard Boekhandel. Kapellestraat.  
Te Zeebrugge:  
Hand in Hand:  
Mr Moens. Café Doifijn. Vis-mijnstraat.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een markt die zich hoofdzakelijk op de maandag en de woensdag concentreerde. Dinsdag kwam immers geen enkel schip opdagen terwijl er woensdag een zevental waren. Een beetje beter spreiding zou echt geen kwaad kunnen. De prijzen waren vooral vrijdag en maandag erg goed. Vooral steenschol, grote wijting, haai, blauwe leng, grote gulsorteringen en rog deden het erg goed. Voor grote tarbot werd opnieuw tot meer dan 300 fr. het kg betaald. De aanvoer van tong, die maandag verzorgd werd door een drietal schepen, lag rond

de 5.600 kg. Vooral kleine sortering die tussen 175 en 185 fr. noteerde, voor slips werd rond de 160 fr. betaald. De grotere soorten vanaf de voor/kleine noteerden allemaal meer dan 200 fr., met lappen tot 241 fr. als duurste sortering.

Van IJsland kregen we maandag twee kleine vangsten, woensdag loste ook de O.318 nog een kleine vangst. De rode zeebaars van de O.81 kreeg tussen 1.570 en 1.800 fr., dit was ook de meest aangevoerde soort. Koolvis kreeg tussen 21 en 29 fr. het kg. en werd meer door de O.216 gebracht. Voor minder gebrachte vissoorten als leng, kabeljauw en schelvis werden flinke noteringen geboekt waarbij schelvis tussen 35 en 44 fr. het kg. kreeg terwijl blauwe leng opliep tot bij de 65 fr.

Voor de gulvangers, die momenteel weinig talrijk zijn, was de markt eveneens redelijk gunstig, vooral maandag en vrijdag. Grote gul steeg toen tot 48 fr., de sortering „5” kreeg tot 33 fr. Grote wijting was nogal schaars en liep op tot 44 fr. De rogsorten werden verkocht tussen 40 en 75 fr. het kg. terwijl haai opnieuw ruim 40 fr. haalde. Een vangst platvis, die gelost werd door de Z.583, kreeg zeer behoorlijke prijzen, variërend tussen 32 en 40 fr. Ook steenschol was duur en kreeg van 45 tot 117 fr. het kg.

## GARNAALSEIZOEN BEGONNEN

Met het goede weer van de laatste dagen is ook de garnaal in grote hoeveelheid op de markt gekomen. De aanvoer lag elke dag tussen 1.500 en 2.000 kg., dit met een tiental schepen. Vangsten tot 400 kg. waren de grootste die in de markt gezet werden. Er was trouwens een opvallend verschil tussen de verschillende vangsten. Waar het ene schip amper 100 kg bereikte konden andere tot 300 en 400 kg. in de markt verkopen. De prijzen schommelden doorgaans tussen 45 en 65 fr. het kg. met een gemiddelde van rond de 55 fr. het kg. Bij een verdere regelmatige aanvoer zal die prijs nog wel een ietsje dalen.

## REDERS LEEST UW VAKBLAD

## 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)

## OOSTENDE

### VRIJDAG 7-9-1979

WEST				
O.35	10	205	—	414.380
O.114	10	245	—	472.442
NOORDZEE				
O.141-369	12	455	—	785.980

### MAANDAG 10-9-1979

IJSLAND				
O.81	18	990	—	1.723.946
O.216	18	460	—	798.940
KANAAL				
Z.499	18	130	1.765	683.569
NOORD				
Z.583	14	295	980	721.097
Z.183	—	50	2.890	657.745
WEST				
Z.98	—	180	—	305.460
N.706	—	315	—	593.852

### WOENSDAG 12-9-1979

IJSLAND				
O.318	18	480	—	752.464
NOORD				
O.83	11	190	—	354.226
WEST				
N.710	7	110	—	169.801
N.708	8	200	—	391.204
O.206	8	350	—	629.860
NOORDZEE				
Z.209-509	13	495	—	835.510

## VERWACHTINGEN

### VRIJDAG 14 SEPTEMBER 1979

MONKEY BANK : Z.62 (250 m., t.t.z 60 gul, 140 schelvis en totten, 10 meiden, 40 varia).

WEST : O.279 (200 m., t.t.z. 160 gul, 40 varia).

N.40 (240 m., t.t.z. 160 gul, 70 wijting, 10 varia)

### MAANDAG 17 SEPTEMBER 1979

IJSLAND : O.334 (520 m., t.t.z. 20 kab.-gul, 200 kools, 140 schelvis en totten, 100 bonen 30 schoel. 30 leng).

O.202 (700 m., t.t.z 20 kab. 300 kools, 200 schelvis-totten, 50 bonen. 30 mieten en schoel. 50 leng, 50 varia).

KANAAL : Z.34, O.518.  
MONKEY BANK : O.275, O.135.  
WEST : N.579, O.26, O.306, O.134, N.709, O.303.

### DINSDAG 18 SEPTEMBER 1979

NOORD : O.118.

### WOENSDAG 19 SEPTEMBER 1979

NORD : Z.72, O.285.

## ZEEBRUGGE

### DONDERDAG 6-9-1979

KRP				
Z.427	8	—	40	231.031
Z.128	8	—	110	595.739

K				
Z.497	9	700	35	298.620
Z.429	11	1.100	35	279.230
Z.462	7	700	35	304.800

W				
Z.526	12	2.300	110	789.833

K				
Z.580	8	1.000	30	364.690
2.863.943				

### VRIJDAG 7-9-1979

K				
Z.12	6	700	30	229.006
Z.55	4	500	15	205.740

KRP				
Z.516	9	—	60	296.340
Z.600	9	—	60	221.810

K				
Z.578	8	500	30	239.300
Z.481	—	50	20	31.620

### MAANDAG 10-9-1979

K				
Z.519	10	1.200	140	546.760

KRP				
Z.402	9	—	65	373.420

N				
Z.484	11	50	270	695.120
Z.176	11	100	240	601.830
2.217.130				

### DINSDAG 11-9-1979

Z.37				
N				
O.313	14	—	160	322.340

KRP				
Z.533	9	—	60	273.610

KN				
Z.162	17	3.000	230	1.588.220

W				
O.198	14	—	330	826.850

KRP				
O.559	11	—	160	677.170
O.481	—	250	15	78.330
4.260.450				

### WOENSDAG 12-9-1979

KRP				
Z.573	7	—	75	403.080

N				
Z.331	12	—	470	863.870
O.315	8	300	340	608.160

KRP				
Z.575	10	—	120	475.185

N				
Z.30	12	1.600	240	971.210
3.321.505				

## IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	10-8-1979	12-8-1979
Schelvis grote	40,—44,20	39,20-42,40
Schelvis midden	35,—37,20	31,80,—
Schelvis klein	25,—31,40	25,40,—
Kabeljauw	43,—47,80	39,80-40,60
Gul	40,20-47,—	31,60-33,80
Wijting		
Schaat		76,—81,2
Zeebaars		
Leng	31,40-37,20	33,80-35,20
Schartong	40,20-67,40	37,—46,60
Heilbot	20,60-40,40	16,60-24,—
Koolvis	196 -254	148 -175
Hondstong	21,60-28,80	23,—25,80
Zeeewolf	35,—40,60	
Staart	35,—46,—	54,60,—
		148 —,—

## Tong- en pladijsprijzen

### TONG

#### Oostende

	10-9-1979	11-9-1979	12-9-1979
Lappen	229 -241		
Grote	200 -229		
3/4	206 -239		
Blok	205 -230		
Voor-kleine	194 -222		
Kleine	175 -185		
slips			

#### Zeebrugge

	232 -236	228 -234	231 -232
Grote	210 -220	195 -204	213 -217
Blok	210 -221	194 -198	216 -231
Fruit	198 -211	184 -189	209 -229
Schone kleine	188 -200	183 -186	216 -202
Kleine	179 -198	179 -186	192 -212
Tout petit	165 -181	164 -178	185 -190
Slips			

#### Nieuwpoort

	228 —,—	220 —,—
Tong I	234 —,—	234 —,—
Tong II	254 —,—	236 —,—
Tong III	264 —,—	204 —,—
Tong IV	225 —,—	186 -201
Tong V	171 -183	
Kleine		

### PLADIJS

#### Oostende

	10-9-1979	11-9-1979	12-9-1979
Grote	37,—40,—		32,—33,40
Grote iek	32,—34,20		30,—,—
Kleine iek			29,60,—
Derde slag	34,60,—		24,—,—
Platjes	18,—21,80		

#### Zeebrugge

	28,—39,—	36,—39,—	25,—28,—
I	30,—32,—	34,—36,—	28,—32,—
II	30,—32,—	32,—34,—	32,—36,—
III	20,—22,—	20,—24,—	26,—28,—
IV			
V			

#### Nieuwpoort

	50,—,—	55,—,—
Moeien	50,—,—	52,—,—
Grote pladijs	35,—,—	22,—26,—
Platjes		
Drielingen		

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

### VISAANVOER TE OOSTENDE

7- 9	4	45.250	1.694.954
10- 9	7	126.635	5.591.527
12- 9	7		3.189.531
-	18		10.476.012

### GARNAALANVOER TE OOSTENDE

6- 9	11	1.722	91.119	47,—	58,—
7- 9	10	1.047	64.604	58,—	68,—
8- 9	11	1.490	85.563	51,—	61,—
10- 9	7	1.759	96.409	41,—	66,—
11- 9	12	1.956	105.989	44,—	65,—

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

7- 9	2	168	17.933
10- 9	5	13.030	498.204
498.204			9.201
11- 9	1	106	600.526
12- 9	4	22.313	

### GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

6- 9	2	136	10.342	73,—	79,—
11- 9	3	439	20.766	40,—	53,—

## NIEUWPOORT

### MAANDAG 10 SEPTEMBER

N.720	259.368	N.346	107.650
N.590	110.753	N.211	9.832
N. 88	11.181		

Drie vaartuigen van de West en twee kustvaartuigen op de maandagmarkt. Samen werd 13.030 kg. vis gelost voor de totale waarde van 498.204 fr. Voor grote tong werd 228 fr./kg. betaald, tong nr. 2 werd geboekt aan 234 fr. het kg., de roep prijs der tong 3 bedroeg 254 fr. het kg. en voor tong 4 264 fr. het kg. Tong nr. 5 werd geveild tegen 225 fr. het kg. en de kleine tong tegen 188 fr. het kg. De tarbot werd als volgt genoteerd : 309 fr. het kg. voor de grote en 180 fr. het kg. voor de middenslag tarbot. Kabeljauw werd aangekocht tegen 70 fr. het kg. en de prijs der gul varieerde van 40 tot 58 fr het kg. Grote wijting werd aan de koper gebracht tegen 2.000 fr. de ben en de kleine tegen 1.100 fr. de ben. Rog werd vlot verkocht tegen lonende prijzen. 3.750 fr. de ben voor moerrog en voor de tilt 3.500 fr. de ben. scherpstarten tegen 3.250 fr. de ben. Variatie kende opnieuw topprijzen. Zo werd voor koningsvis 110 fr. het kg. betaald en 190 fr. het kg. voor zonnevis. Roodbaard aan 85 fr. het kg.

Als blikvanger op de maandagmarkt fungeerde de N.211 „Cyndia”. Deze nieuwe aanwinst der Nieuwpoortse vloot deed voor de eerste maal de thuishaven aan. Aan reder en bemanning werd heil en voorspoed gewenst en de hoop gekoesterd vele mooie vangsten aan wal te mogen brengen. De N.211 „Cyndie” is het vaartuig van reder Calcoen André, dit vaartuig is een typische kustvisser, uitgerust met een motor van 145 PK en metende 27,83 ton. Een varia werd voor het peterschap als primeur te koop aangeboden. Het was de handelaar Wittevrongel Freddy die de eer opeisen kan. Deze handelaar is tevens uitbater van de goed bekende viswinkel „Maré Nostrum”, gelegen Strandlaan 174 te St. Idesbald-Kok-

sijde. De fiere peter mocht dan ook de gebruikelijke gelukwensen van de meter, mevr. Maene Jeanne in ontvangst nemen !

### WOENSDAG -9 SEPTEMBER

Z. 69	213.805	N.723	267.034
N. 88	12.306	N.738	107.380

Vier vaartuigen op de woensdagmarkt. Drie vaartuigen van de West en één kustvisser losten t'n vangst. Grote tong werd verkocht tegen de volgende prijzen : 220 fr. het kg. voor tong nr. 1 en 234 fr. het kg. voor tong nr. 2 Tong 3 werd geboekt aan 248 fr. het kg. en tong 4 aan 236 fr. het kg. Tong 5 kreeg 204 en de kleine tong 204 fr. het kg. Varia werd duur betaald, dit door de winkeliers der Westkust die nog eenmaal hun etalage willen opsmukken voor de weekendtoeristen. Zo kreeg de grote tarbot de prijs van 322 fr. het kg., griet 160 fr. het kg., roodbaard 86 fr. het kg. en zonnevis 208 fr. het kg. Zomer-vis kreeg 120 fr. het kg. Kabeljauw werd genoteerd tegen de prijs van 65 fr. het kg. Gullen tegen 30 à 41 fr. het kg. Rog werd opnieuw tegen lonende prijzen aan de koper gebracht, 80 fr. het kg. voor de moerrog en 76 fr. het kg. voor de tilten.

De N.723 voerde opnieuw wat kreeftjes aan doch de prijs daalde en de prijs voor die delicatessen genoteerd bewijst dat het seizoen over zijn hoogtepunt heen is, er werd slechts 126 fr. het kg. geboekt. Een grote aanvoer met weinig enthousiasme en belangstelling vanwege de handelaars. Het marktverloop werd gekenmerkt door een gevoelige prijsdaling. Zo diende zelfs een partij kleine wijting tegen de minimumprijs gestopt te worden. Alles samen, een grote aanvoer met weinig animatie vanwege de handelaars

**VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN**

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	10-9-1979	10-9-1979	11-9-1979	11-9-1979	12-9-1979	12-9-1979	12-9-1979	12-9-1979	10-9-1979	12-9-1979	10-9-1979	12-9-1979	10-9-1979	12-9-1979
Tarbot : groot (123)	250	-310	315	-345	298	-324	246	-274	218	-259	309	—	322	—
middel (123)	155	-174	168	-208	164	-182	183	—	149	-182	180	—	196	-225
klein (123)	121	-135	120	-136	124	-140	120	-153	130	-138	110	-150	120	-190
Griet : groot (123)	150	-161	158	-176	146	-164	129	-133	158	—	—	—	150	—
middel (123)	129	-137	135	-147	124	-136	113	—	114	-120	—	—	—	—
klein (123)	121	-130	108	-121	108	-118	—	—	106	—	—	—	—	—
Schelvis : groot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heek : groot	73	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	50	-64	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	36,80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (I)	35,40	—	64	-68	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kellrog (123)	—	—	—	—	79	-84	60,40-81	—	80	-85	74	—	80	—
Rog (23)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tilten (23)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Scherpstaart (23)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Halve mans (23)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Teeft (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Katrog (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kabeljauw	56	-66	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gul (groot)	22	-48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gul (middel)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gul (klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hozemondhamme	75	-179	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wijting : groot	13,80	44,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stenschol	32	-114	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wondshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekeeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	36,40	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenholk	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeewolf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	210	-216	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	110	-118	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeduivel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schotse schol	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehond	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rode Poon (robaard)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grauwe Poon (knorh.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rode Knorhaan	24,40	—	24	-27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Posten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Langoesten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD"



# LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN  
Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

V73

## NEDERLAND

### VAN DAG TOT DAG

#### IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 5 september werd aangevoerd : 920 kg. tong; 8 kisten tarbot en griet; 5 kisten kabeljauw, 2 kisten wijting; 66 kisten schol; 10 kisten schar; 11 kisten makreel en 74 kisten diversen.

#### Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: grote tong 16,97-16,70; grootmiddel tong 15,68-14,31; klein-middel tong 15,60-14,57; tong één 16,27-15,52; tong twee 13,56-12,82.

Per 40 kg.: tarbot 547-3g2; griet 344-340; kabeljauw drie en vier 172; kabeljauw vijf 112-110; schol één en twee 150; schol drie 120-112; schol vier 100-80; wijting drie 110-82; schar 102-84; makreel twee 30-25; horsmakreel 55-16; rode poot twee 152-134; bot 29-27.

#### De besommingen waren :

VD 18 f3.300; VD 19 f7.000; VD 20 f3.600; WR 71 f1.200; WR 211 f500; YW 25 f1.400; IJM 19 f8.500; IJM 18 f600.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 6 september werd aangevoerd : 1.260 kg. tong; 21 kisten tarbot en griet; 23 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 62 kisten wijting; 269 kisten schol; 90 kisten schar; 27 kisten makreel en 71 kisten diversen.

#### Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 20,70-20,27; grote tong 16,78-16,59; grootmiddel tong 15,88-14,51; kleinmiddel tong 15,51-14,20; tong één 15,51-14,16; tong twee 13,58-12,57.

Per 40 kg.: tarbot 556-308; griet 476-280; kabeljauw drie 154-136; kabeljauw vier 144-132; kabeljauw vijf 120-82; schelvis vier 122; schol één 152-124; schol twee 156-108; schol drie 132-90; schol vier 106-73; wijting drie 90-72; makreel twee 36-21; schar 85-36; tongschar 86; horsmakreel 52-25; rode poot twee 136-130; bot 24; krab 60; poontjes 45.

#### De besommingen waren :

KW 185 f6.200; VD 18 f1.300; VD 19 f5.800; VD 20 f1.100; WR 71 f1.100; WR 211 f700; YE 25 f900; IJM 18 f3.000; IJM 19 f4.000; verder waren er twee schepen uit Goedereede met een totale besomming van f40.000.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 8 september werd aangevoerd : 4.310 kg.

tong; 93 kisten tarbot en griet; 1.133 kisten kabeljauw; 2 kisten koolvis; 174 kisten schelvis; 1.532 kisten schol; 725 kisten wijting; 282 kisten schar; 211 kisten makreel en 135 kisten diversen.

#### Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 19,59-18,22; grote tong 17,54-16,49; grootmiddel tong 15,10-14,52; kleinmiddel tong 15,12-13,73; tong één 15,30-14,62; tong twee 13,19-12,95.

Per 40 kg.: tarbot 620-280; griet 459-290; kabeljauw één 198-138; kabeljauw twee 180-134; kabeljauw drie 144-104; kabeljauw vier 122-96; kabeljauw vijf 124-57; schelvis één 192-132; schelvis twee 192-112; schelvis drie 110-80; schelvis vier 70-35,20; schol één 122-108; schol twee 122-102; schol drie 104-86; schol vier 85-73; wijting drie 104-86; makreel twee 36-21,60; schar 63-32; bot 26-24; rode poot twee 136-124; horsmakreel 48-26; hammen 130; hammen met kop 264.

#### De besommingen waren :

KW 29 f11.200; KW 141 f19.500; KW 221 f18.400; UK 272 f10.100; UK 18 f4.100; UK 78 f2.600; UK 235 f46.000; VD 6 f8.600; VD 18 f2.220; VD 19 f3.900; VD 20 f1.600; VD 54 f9.000; VD 77 f3.700; WR 71 f900; WR 211 f500; IJM 154 f14.600; IJM 18 f1.700; IJM 19 f1.000; verder waren er 10 Texelaars met een totale besomming van f205.000; één Deens vaartuig de RT 11 f23.300 en één Engels vaartuig de GY243 met f15.000.

X X X

Aan de maandagmarkt van 10 september werd aangevoerd : 7.675 kg. tong; 267 kisten tarbot en griet; 260 kisten kabeljauw; 299 kisten schelvis; 2.220 kisten wijting; 1.128 kisten schol; 109 kisten schar; 132 kisten makreel en 185 kisten diversen.

#### Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 17,40-15,10; grote tong 17,32-16,60; grootmiddel tong 14,62-13,76; kleinmiddel tong 13,30-12,94; tong één 14,79-13,54; tong twee 12,80-11,01.

Per 40 kg.: tarbot 550-233; griet 452-225; kabeljauw één 156-140; kabeljauw twee 152-124; kabeljauw drie 146-124; kabeljauw vier 134-114; kabeljauw vijf 102-42; schelvis één en twee 162; schelvis drie 160-114; schelvis vier 66-35,20; schol één 120-102; schol twee 114-106; schol drie 102-90; schol vier 94-82; wijting drie 56-37,60; makreel één 45; ma-

kreel twee 25-21,60; schar 66-47; hammen met kop 210-104; hake 232-180; rode poot twee 132-80; haai 112-72.

#### De besommingen waren :

KW 4 f18.500; KW 11 f26.500; KW 22 f25.900; KW 25 f16.300; KW 51 f16.200; KW 117 f7.600; KW 145 f16.000; KW 152 f17.000; KW 167 f8.390; KW 173 f15.000; KW 189 f32.100; KW 214 f15.800; KW 226 f18.700; SCH 256 f7.500; WR 32 f17.900; IJM 20 f10.400; IJM24 f33.600; IJM 44 f47.300; IJM 115 f27.200; IJM 209 f10.700; IJM 209 f13.400; KW 137 f11.400; KW 185 f3.800.

#### DEN HELDER

In de week van drie tot en met zeven september zijn door 94 koters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

29.980 kg tong, f426.491,04 van f17,93 f12,31 ; 20.818 kg tarbot, f191.054,61 van f20,03 - f6,80 ; 166.490 kg schol, f352.408,61 van f3,70 - f1,61 ; 20.485 kg kabeljauw, f40.017,04 van f3,80 - f1,51 ; 2.304 kg griet, f16.664,51 van f8,18 - 6,08 ; 21.425 kg schar, f30.737,94 van f2,35 - f0,73 ; 5.735 kg wijting, f6.121,96 van f2,08 - f0,94 ; 94.385 kg diversen, f359.049,68 ; totaal 361.622 kg, f1.422.545,39.

## IERSE VISSERS DREIGEN IN HET BUITENLAND TE LATEN BOUWEN

Volgens de woordvoerder van de Ierse producentenorganisatie, de heer Brian Cummey werden de Ierse werven verwittigd, dat de orders voor het bouwen van vissersvaartuigen aan het buitenland zullen doorgespeeld worden, zo de eigen werven niet competitief genoeg kunnen zijn en zij de orders niet in minder tijd kunnen uitvoeren. Volgens zelfde woordvoerder komen volgende criteria in aanmerking, namelijk de vorm en tekening van het vaartuig, de kwaliteit van uitboering, de prijs en de leveringstijd. Overal hinken de Ierse werven achterop. Volgens Brian Crummey ligt dit vooral aan het feit, dat de Ierse werven praktisch geen treilers boven de 13 meter bouwen of in staat zijn te bouwen en men dan werkt met van uit het buitenland ingevoerde rompen om deze dan op de eigen werf verder af te werken. Eén en ander geeft natuurlijk aanleiding tot bijkomende kosten en vooral tot een langer leveringstijd. Dit geeft dan weerom aanleiding tot

het betalen van meer interesten op het geleend kapitaal. Verder krijgt men in het buitenland voor het bouwen van treilers interesten aan lagere rentevoet, zoals dit onder meer het geval is in Nederland. In een speciaal geval voor een groter treiler kwamen de meerkosten op 14 miljoen B.fr. tegenover het laagste aanbod in het buitenland. Het is op grond van dit prijsverschiel, dat de Ierse producentenorganisatie aan de regering gevraagd had een onderzoek in te stellen waarom de Ierse werven zo duur zijn. Dit kan bv. zijn door een gebrekkige organisatie, een gebrekkige uitrusting der werven, niet-geschoolde werknemers en kaderpersoneel, enz. Men wacht nu op de resultaten van dit onderzoek.

Nochtans liggen de lonen in Ierland, evenredig gezien, veel lager dan op het continent, zodat de voornaamste faktor wellicht wel de verouderde uitrusting der Ierse werven zal zijn.

# REDERS LEEST UW VAKBLAD