

GEMEENTE KOKSIJDE  
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM  
OOSTDUINKERKE



# het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ  
EN VAN DE GROEPING DER VISNIJVERHEDEN

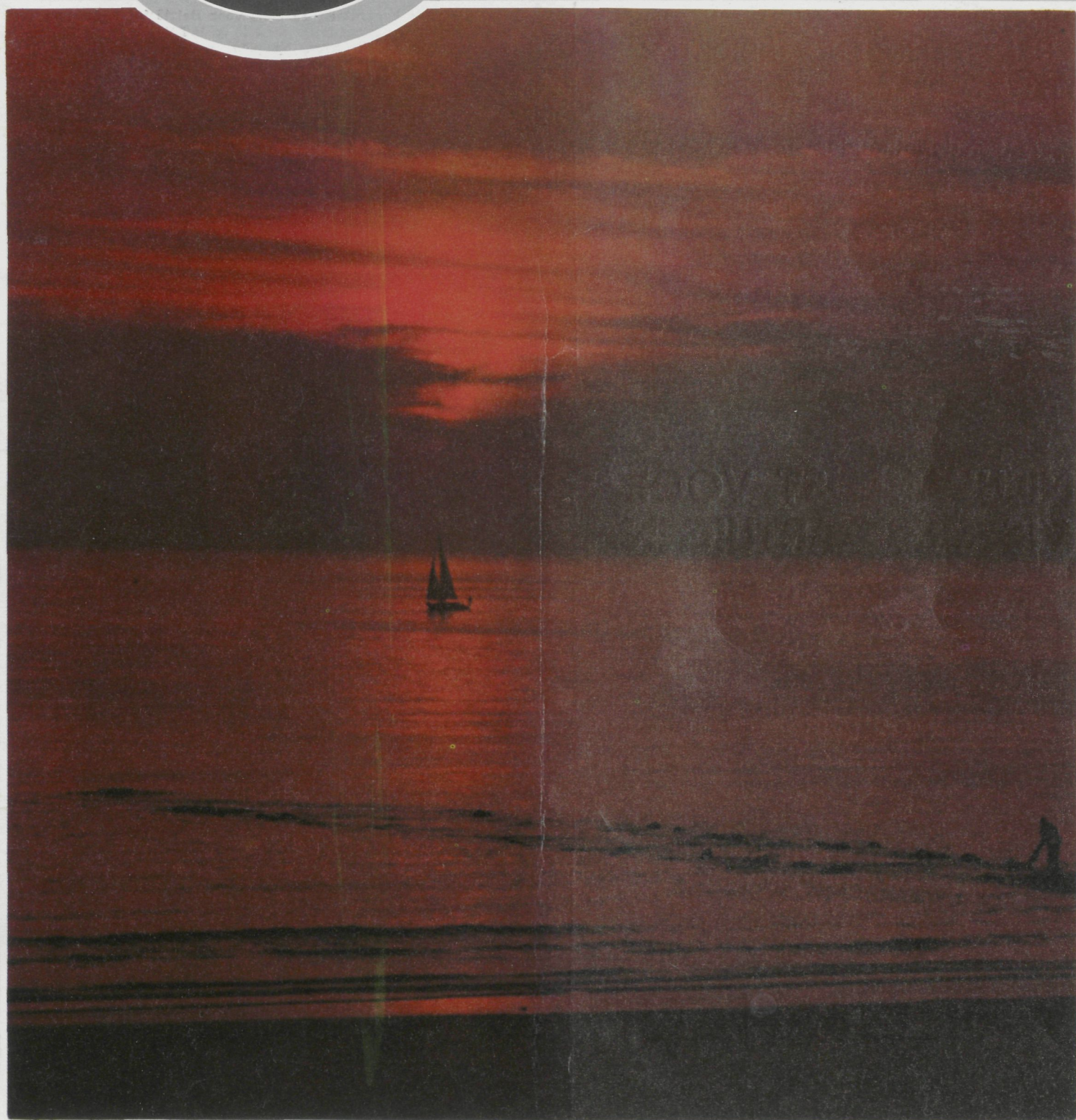


FOTO ROLAND

# A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en dephouder voor de Visserij :

## Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

## NIEUWE LIJST VOOR VISSERSVAARTUIGEN

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

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

## VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :  
Beroepsvereniging

## HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

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

— volledig en deskundig advies en bijstand —

## De Belgisch Nederlands Zeemansalmanak 1980

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

a) In België :

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

De oplage is beperkt en de prijs voor België is vastgesteld op 900 fr., waaraan dient bijgevoegd 45 fr. B.T.W. en 75 fr. aan verzendingskosten te storten op p.c.r. nr.000-0418987-44 van het «Nieuwsblad van de Kust», H. Baelskaai 30, 8400 Oostende. De B.T.W. is niet verschuldigd voor schepen en voor bestellingen in het buitenland.

b) de bestellingen voor Nederland moeten voortaan geschieden bij B.V. IJmuiden Stores, postbus 207, Trawlerkade 44, 1970 AE IJmuiden, tel. 02550-19122, telex 41664.

Verkoopadressen in Nederland :

- Visserij cooperaties en scheepsbenodigdhedenhandelaren gevestigd in de visserijhavens.
- Nautische speciaalzaken.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

REDERS en  
VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING

wendt U in volle  
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

## HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE — Tel. 32.11.01

## VAN MANNEN EN DE ZEE

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

En verder :

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

# het visserijblad

Vrijdag 29 februari - Nr. 8

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —  
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN  
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE  
TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —  
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

Nieuwe treiler voor Zeebrugse vissersvloot

## Z.47 „Saturnus„ te water gelaten

Het is maandagnamiddag om 17 u. dat de bokkentreiler „Saturnus“ in aanbouw voor de Heistse reder Leopold Neyts op de scheepswerven Beliard te Oostende te water gelaten werd.

Deze tewaterlating geschiedde in alle eenvoud in tegenwoordigheid van de meter, Mw. Jozef De Roose en de peter, de heer Marcel Poppe, secretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, de eigenaar en zijn familie, de hh. Vandenberghe en Praet voor SCAP, de heer De Roose die de belangen van re-

der Leopold Neyts behartigde als directeur van Hand in Hand, de heer en mevrouw Vandercruyssen van de Westvlaamse Scheepswerven, die de bouw van het schip toevertrouwd hadden aan de werven Beliard, enkele ambtenaars van het kabinet van de heer Poppe, de werven Beliard, vertegenwoordigd door de heer Dewinter, directeur van Beliard en zijn medewerkers, en de hh. Van Capellen en Bode van de Bolnesfabrieken, die er toevallig waren om de splijt-hopper zuiger „Krankeloon“ voor Dredging International te bekijken, waarvoor



Aalmoezenier Cornellie doet zijn, per traditie aan een doopplechtigheid gekoppelde toer, rond de kloeke «Saturnus». Geassisteerd door «Koster» Jef Deroose maar dat zegden enkele stouterikken onder de aanwezigen. (Foto NVDK)



De stoere aanwinst voor de Zeebrugse vissersvloot de Z.47 «Saturnus» even voor de stapelloop.

een motor Bolnes in aanbouw is. Het was aalmoezenier Cornellie die het schip zegende, waarna een kleine receptie plaats had in de gebouwen van Beliard zelf.

### ENKELE BESTELLINGEN GEVEN WERK- GELEGENHEID

Het was de heer Dewinter die het woord voerde en o.m. zei:

Ik ben zeer verheugd U op onze scheepswerf te kunnen verwelkomen ter gelegenheid van de tewaterlating van de treiler „SATURNUS“ en ik dank U zeer hartelijk voor de blijken van belangstelling en sympathie die U onze werf aldus betoont.

Aan de heer Pol NEYTS en aan zijn familie daarenboven mijn welgemeende gelukwensen voor deze nieuwe eenheid die zich over enkele maanden bij de vloot zal voegen. Moge het de Rederij, het schip en zijn bemanning voorspoedig gaan.

Mijn dank gaat verder naar de West-Vlaamse Scheepswerven. Dank zij hun vertrouwen in de kunde van de Oostendse scheepbouwers was het ons mogelijk dit treiler-casco te bouwen. Ik durf hier de hoop en de verwachting uitspreken dat deze vruchtbare samenwerking zich in de toekomst nog zou herhalen.

Een bijzonder proficiat zou ik tenslotte willen richten aan de Meter en Peter van de nieuwe eenheid. Alhoewel de Heer Aalmoezenier de goedgunstigheid van de Hemel heeft afgesmeekt, heeft ook het aardse zijn deel. Onder de hoede van deze eminente Peter en deze liefvallige Meter kan de toekomst met een gerust geweten worden te gemoet getreden.

Ik kan deze gelegenheid — hoe intiem haar karakter ook is — niet laten voorbijgaan zonder aan de Heer Sekretaris-generaal POPPE en de Heer DE ROOSE te zeggen hoezeer wij — en dan bedoel ik ditmaal de Scheepbouwers — de inspanningen waarbinnen die zij zich getroosten om ons via het Scheepskrediet ter hulp te komen, niet alleen in het domein van de visserij maar ook op het vlak van

(Vervolgt op blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

al deze projecten die de middelgrote en kleine scheepsbouwverven interesseren.

Twee van de vier projecten op dit ogenblik in hand op onze werf horen tot deze groep: ik bedoel vooreerst de treiler «SATURNUS» en tweedens de splijthopperzuiger «KRANKELOON» voor de Belgische rederij Dredging International. Ik meen dat het de moeite loont hier nog twee andere zaken te vermelden waaraan onze werf op dit ogenblik werkt. Ten eerste het hydrografisch polyvalent vaartuig dat ons door het Bestuur van het Zeewezen van het Ministerie van Verkeerswezen onlangs in opdracht werd gegeven, waarvoor ik de Heer Sekretaris-generaal zeer nadrukkelijk wil bedanken. Ten tweede de ombouw van de treiler «FREDERICK RUSSELL» tot oceanografisch onderzoeksschip. Deze opdracht werd ons een tiental dagen geleden toevertrouwd door een Britse parastatale research-council. Dit is nog min nog meer een primeur voor de Belgische scheepsbouw.

Tenslotte tekenden wij voor enkele dagen een overeenkomst voor de bouw van twee supply-schepen, die zullen varen onder Belgische vlag en zullen ingezet worden voor de off-shore activiteiten in de Noord-Atlantische zone. De enige nog te vervullen konditie is de toekenning van een gunstig scheepskrediet. Mijnheer de Sekretaris-generaal en geachte Heer DE ROOSE, ik ben zo vrij om voor deze zaak en voor de 450.000 man-uren die er hier op de werf mee gepaard zouden gaan, uw zeer bijzondere en welwillende aandacht te vragen. Ze is van vitaal belang rekening houdend met de aanslepende crisis waarin de wereldscheepsbouw zich bevindt. Bij voorbaat onze dank voor uw belangstelling en voor uw inspanningen.

Totdaar deze korte maar niet minder belangrijke rede omdat ze hopelijk ook werk zal geven gedurende het jaar 1981 en 1982 aan een werf die te Oostende rechtstreeks en onrechtstreeks aan hon-

derden huisgezinnen werk verschaft.

#### DE VERDERE AFBOW

De verdere afbouw van dit schip inzake elektriciteit, motor, koeling, enz. zal geschieden door de werkhuizen van SCAP te Oostende.

De nieuwe eenheid zal een lengte hebben van 27,89 meter en een breedte van 7,50 meter. Het zal worden aangedreven door een ABC-motor, type 6 M DXC. De vislier is een fabrikaat van de firma Brusselsse te Nieuwpoort.

#### IN AANBOUW

Op het ogenblik van de te waterlating konden we de nu in aanbouw zijnde splijt-hopper zuiger «Krankeloon» voor Dredging International in aanbouw, bewonderen, waaruit eens temeer kan vastgesteld dat de werven Bellard te Oostende, zeer sterke schepen bouwen die, wat afwerking betreft, niets te wensen overlaten.

De «Saturnus» zal hopelijk einde mei afgewerkt zijn op de werven SCAP om als derde nieuw vaartuig van onze vloot dit jaar zee te kiezen.

#### DE PETER BEDANKT

Daarop nam de heer Poppe het woord namens de meter en zich zelf om de eigenaar te bedanken hem tot Peter van de «Saturnus» gekozen te hebben. Het was de eerste maal dat hem die eer te beurt viel en hij was overtuigd dat verder dient opgegaan de jongeren te steunen en de visserij te moderniseren. Zeebrugge en Heist zijn in dat opzicht met hun mooie vissersfamilies, toonaangevend zei hij.

Voor de visserij blijft er een toekomst, mits de vloot te moderniseren.

En dat is wat België nodig heeft. Hij besloot zijn korte dank met de woorden: «Wij wensen de «Saturnus» eens in exploitatie: rijke vangsten en behouden vaart.

## LAATSTE HINDERPAAL WORDT WEGGENOMEN

# TOEGANG TOT HET NIEUW VUURTORENDOK TE OOSTENDE

De Dienst der Kust van het Ministerie van Openbare Werken gaf onlangs de opdracht tot de afbraak van de oude, in slechte toestand verkerende houten geleidingsstegel ter hoogte van de slipway aan het Vuurtorendok te Oostende.

Hiermee wordt de laatste hinderpaal in de toegang tot dit nieuwe dok weggenomen.

Het oude staketsel wordt vervangen door een kortere, moderne constructie met stalen buispalen.

In afspraak met de havendiensten van de Stad Oostende worden de werken zo uitgevoerd dat ze een minimum aan hinder met zich meebrengen voor de uitbating van de slipway.

Het nieuwe geleidingsstaketsel moet voltooid zijn omstreeks 1 oktober 1980.

De totale kostprijs bedraagt 12,3 miljoen fr.

De aannemer is PVBA V. Buyck, Eeklo.

● TE KOOP: MARKT- OF LEURWAGEN, ingericht voor vishandel, gekoelde toonbank met glazen afscherming. Lengte: 7,80 meter. Motor en versnellingsbak recent vernieuwd. Beschikbaar juli 1980.

Bevragen Vishandel Wellens pvba, Koning Albertstraat 56, 3290 Diest. Tel. (013) 33 17 31.

(A.F.958)

## De Dieselmotorenfabriek ABC failliet verklaard

Vorige week gaven we melding van het feit dat de directie van de ABC - motorenfabriek de boeken ter rechtbank van koophandel had neergelegd. Thans is het faillissement uitgesproken.

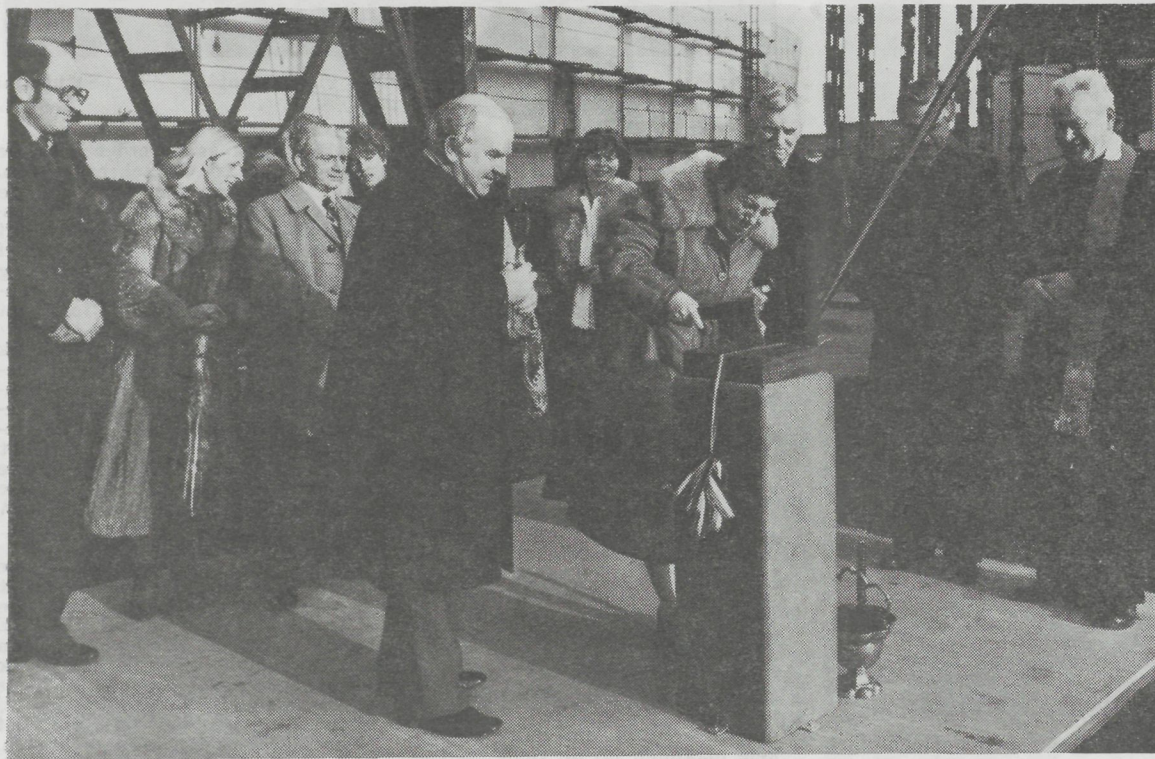
De faling van de Anglo Belgian

Company, een bedrijf waar dieselmotoren gemaakt worden en dat 150 arbeiders en bedienden tewerk stelt, is dus een feit. Oorspronkelijk was de uitspraak van het faillissement vorige week voorzien. Teneinde de kansen op overname niet te bezwaren was het nodig dat de syndicale onschendbaarheid opgeheven werd voor de betrokken arbeiders en bedienden. De vakbonden hebben daar dezer dagen hun akkoord mee betuigd, omdat zij de kansen van behoud van de tewerkstelling zo gaaf mogelijk wensen te houden. Ook zullen de contracten met de personeelsleden verbroken worden.

Na de uitspraak van het faillissement wordt verwacht dat de voorzitter van het paritair comité Van Doorne, de partijen zal samenbrengen om te zien welke mogelijkheden er zijn dat het failliete bedrijf door een andere groep kan overgenomen worden. Alles hangt ervan af hoe de curatoren de situatie zien. Als deze akkoord gaan kan ABC, zij het dan onder een andere naam, na drie maanden opnieuw in bedrijf komen. Dit zou mogelijk gemaakt worden door de geïnteresseerde groepen Pauwels Transfo, de Belgian Ship Corporation, Batibo en de gewestelijke investeringsmaatschappij, die samen met Streekeconomie voor een kapitaalsinspuiting van 96 miljoen willen zorgen.

Ondertussen is het echter niet nodig alarmkrefen te slaken. De Belgische visserij telt 35 proc. motoren van ABC. Ons werd verzekerd dat van zodra er een akkoord bereikt wordt, en dat verwacht men volgende week, men opnieuw aan het werk zal gaan en de wisselstukken van motoren regelmatig zullen voorradig zijn.

Streekeconomie en de belanghebbenden van de Staat werden op het belang hiervan voor de visserij vorige week al gewezen.



«Meter» Mevrouw Deroose hakt het traditionele lint door en even later kan de «Saturnus» van de helling glijden. Buona fortuna! (Foto NVDK).

## FONDS VOOR SCHEEPSJONGENS

In het Staatsblad van 23 feb. 1980 verscheen een K.B. van 12.2 de samenstelling weergevend van deze raad. Dit K.B. luidt :  
Bij koninklijk Besluit van 18 feb. 1980, dat uitwerking heeft op 1 januari 1980, benoemt tot lid van de Raad van het Fonds voor Scheepsjongens.

De heren : Martens R. en Jan-soone R., vertegenwoordigers van de Minister van Landbouw; Vandenstein P. en Boeyden A., vertegenwoordigers van de Minister van Verkeerswezen; Eerebout R., vertegenwoordiger van de provincie West-Vlaanderen; Deroose J., Desaever J., Naert A., Utterwul-ghe A. en Wittewrongel A., vertegenwoordigers van SV Rederscentrale - Producentenorganisatie van de Reders ter Zeevisserij; en benoemt tot voorzitter van die raad, de heer R. Martens, inspecteur - hoofd van dienst bij het Ministerie van Landbouw.

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

(7116N-8199V)

# Zeebrugge heeft dringend behoefte aan een VISSERIJVLOTDOK !

Vorige week had te Zeebrugge een vergadering plaats van de sub-commissie Visserishavens van de Nationale Havencommissie. Deze vergadering werd voorzeten door inspecteur - generaal SIMOENS van het Ministerie van Openbare Werken, waaraan ook assisteerden, voor het Verkeerswezen Directeur-generaal Van Craeynest, Van Nuffel, havenkapitein te Zeebrugge; de heer Balbaert, directeur van de vismijn aldaar; Rob Decorte en Dries Claeys van de syndicaten en de heer Willaert.

Het is een onloochenbaar feit dat Zeebrugge straks 120 vissersvaartuigen telt, waarvan de helft een diepgang hebben welke hen niet meer toelaat behoorlijk te meren, laat staan, hun vangst te verkopen. Daar baggeren betekent een gevaar omdat de kaaimuren niet zo diep uitgebouwd zijn.

In de huidige toestand staan we voor een yachthaven, schuilen de baggerboten van Decloedt er, zonder te spreken over het feit dat ook de kustvisserij er dagelijks in en uit moet kunnen varen.

In feite heeft Zeebrugge, wil het zijn visserijvloot behouden, dus 2 havens nodig : een tijhaven en een vlotdok. Een zestal maanden geleden hadden dhr. Deroose en dhr. Vandenberghé daaromtrent een lang onderhoud met inspec-

teur - generaal Simoens, daar allerlei geruchten de ronde deden omtrent het bouwen van een nieuwe vissershaven, een nieuw yachtdok enz.

Er was zelfs sprake de nieuwe vissershaven veel zuidelijker naar Heist toe uit te bouwen, wat een kapitaalverspilling van miljarden zou betekenen voor de visserij, vishandel en alle bedrijven die rechtstreeks en onrechtstreeks met de vissershavenbelangen iets te maken hadden.

De vergadering van vorige week had tot doel in het kader van de toekomst van de visserij, een definitieve richting in te gaan en te overwegen op welke wijze het probleem kan opgelost worden.

Verschillende oplossingen zijn mogelijk. Maar rekening dient gehouden te worden dat de huidige vissershaven te klein is, dat de garnaalvissers over een tijhaven moeten kunnen beschikken en de huidige kaaimuren niet toelaten een grotere diepgang te betrachten.

Verder is de helling bij de firma Bocher te nutten of uit te diepen met de haven te verlengen en er een behoorlijke kaaimuur te bouwen.

Het plan Simoens en de voorstellen van volksvertegenwoordiger Dries Claeys, alhoewel Oostendenaar, deden uitschijnen dat in het

kader van het werkplan 1981-85 werken dienen uitgeschreven om er voor de visserij een behoorlijk vlotdok tot stand te brengen.

Eigenlijk zijn er drie problemen zei Dries Claeys. Deze zijn :

1) De groei van de Zeebrugge vloot vraagt een grotere kaailengte om te kunnen meren;

2) De diepgang van de steeds groter, breder, zwaarder uitgeruste en diepere schepen vraagt dieper uitbaggeren waarop de oude kaaimuren bv. langs de vismijn niet voorzien zijn.

3) De vissershaven blijft nog altijd een tijdok wat voor heel de zeevisserij niet alleen grote moeilijkheden, maar bovendien grote risico's van ongevallen meebrengt.

Vandaar dat er twee werken erg dringend nodig zijn :

1) Verlengen van het huidige dok met 75 meter wat 150 m. lengte meer geeft om aan te meren. Dit is nog betrekkelijk gering gezien de schepen nu ong. 28 tot 30 m. lang zijn.

2) Het afsluiten van het huidige tijdok door een dam in de in-vaartgeul en het aanbrengen van een sluis van circa 18 m. breed en 75 m. lengte.

Een eerste raming geeft ongeveer 700 miljoen, te voorzien in een periode van 4 à 5 jaar.

Persoonlijk ben ik ervan overtuigd dat deze werken noodzakelijk zijn om de visserij in Zeebrugge levend te houden. Daar is vooral in Heist nog een visserij-gemeenschap met grote gezinnen waar de trek naar de visserij nog levendig is en waar nog een dynamische geest van aanpakken en ondernemen bestaat. Willen wij dit aanmoedigen of behouden, dan moet men de nodige werken uitvoeren die de zeevisserij te Zeebrugge als thuishaven kan behouden.

De geringe hoeveelheid yachten die daar nu nog liggen, zijn daar niet op hun plaats. Deze moeten dringend kunnen overgebracht worden naar een nieuw aan te leggen yachthaven bij de uitbouw van de nieuwe voorhaven aan de oostelijke dam.

Totdaar de zienswijze van dhr. Claeys.

Wij menen, zoals tenandere reeds vroeger met de heer Simoens besproken, de bouw van een sluis naast het Visserskruis, de verlenging van de haven met ong. 75 meter aan de werf Bocher, het bouwen van een kaaimuur, de verlenging uitmakend van de kade, westelijk van de vismijn gelegen, het meest doelmatige kan zijn, waar alleen de vissersvaartuigen zouden kunnen schuilen.

Het zuidelijk gedeelte langs de kaai, waar de werkhuizen Decloedt en de scheepswerven Degraeve en Haerincx gelegen zijn, zou kunnen behouden worden als tijhaven voor de garnaalvisserij.

Dat deze bespreking nuttig was en voor gevolg zal hebben dat de kwestie nu verder zal kunnen uitgediept worden is een feit.

Hopen we nu maar dat we in 1981 met een 8-tal nieuwe vaartuigen op komst, men de aanbesteding in 1981 zal kunnen toejuichen.

## De achteruitgang van de Oostendse vissershaven

Tijdens de bespreking van de begroting van het jaar 1980 in de Oostendse gemeenteraad, had schepen DUMAREY het over de toestand in onze vissershaven.

Het is onze lezers immers bekend, dat vanwege de Rederscentrale de stad Oostende en welbepaald schepen Dumarey, welke sommige heerschappen niet kunnen luchten omdat hij het eigenbelang niet dient, verweten wordt, dat zij niets doen om de visserij te steunen, alsof de visserij niet een Staatsmaar een stedelijke aangelegenheid is.

Het volstaat de reders echter bij de verkoop van hun vis in de Oostendse vissershaven om vast te stellen, dat de prijzen er minstens zo goed zijn als in andere Belgische havens en beter dan in Nederland en in Denemarken. Als men dan nog de onkostennota vergelijkt inzake het lossen, mijn-, sluis-, dok en slipwayrechten, dan is het verschil enorm en is de vissershaven van Oostende veel goedkoper dan alle andere havens in

Europa.

Diegenen die het anders beweren, hoeven slechts hun onkostennota's te vergelijken met die van andere havens.

Schepen Dumarey zei verder tijdens de bespreking van de begroting het volgende :

### DE VISSERSHAVEN

De zeevisserij heeft te Oostende steeds een belangrijke rol gespeeld. Ondanks inspanningen van het Stadsbestuur om de lasten in de vissershaven zo laag mogelijk te houden en initiatieven ten bate van de visserij aan te moedigen, stellen we toch vast, dat het jaar 1979 gekenmerkt werd door een terugloop van zowel de hoeveelheid aangevoerde vis als de besomming er van. Dit houdt niet onmiddellijk in dat de produktiviteit per eenheid van onze vloot is gedaald. Ongeveer 5 miljoen kg. vis, wat ± 200 miljoen Belgische frank marktwaarde vertegenwoordigt, werd door onze reders op Britse bodem ver-

kocht. Een kleine wijziging in de marktsituatie volstaat om deze hoeveelheid opnieuw te Oostende te zien verkopen.

Andere factoren die een rol spelen zijn : de overbevissingsproblematiek, vangstbeperkingen, uitbreiding van de territoriale zones, verhoging brandstofprijzen, het vergaan en verkoop van enkele eenheden en het saneren van de vloot als gevolg van de toekenning van slooppremies voor oude vissersvaartuigen.

Desondanks waait de wind in de visserij uit gunstige richting. De Belgische visaanvoer voldoet nauwelijks voor 20 % aan de binnenlandse vraag, terwijl het verbruik in België meer dan 3 kg. hoger ligt dan in de andere E.E.G.-landen. De vraag blijft dus vast en in de toekomst mag een stijging van de activiteiten verwacht worden.

In de sektor van de nieuwbouw komt eveneens nieuw leven, zodat we binnenkort mogelijk een uitbreiding van de vloot mogen verwachten.

## BRITSE REGERING STELT HULP AAN VISSERIJ UIT TOT NA EVENTUELE E.E.G.-OVEREENKOMST

De staatssecretaris voor Schotland, de heer Georges Younger, heeft, zoals aan de Schotse Redersfederatie beloofd, de zaak voor een financiële hulp ten voordele van de visserij, op de regeringstafel gebracht. Volgens de Britse minister van landbouw en visserij, de heer Peter Walker, zou men echter liefst met één of andere hulp wachten tot na de juni bijeenkomst van de ministers van de «negen» die de visserij onder hun bevoegdheid hebben. Inderdaad dan zal men pas beter klaarheid hebben over de situatie der Britse visserij in het bijzonder en over de gemeenschapsvisserij in het algemeen.

In het licht van een uiteindelijke overeenkomst, zal men dan beter de mogelijkheden van bepaalde visserijen kennen en eventueel ten voordele van de zwakke sectoren kunnen tussenkomen.

Zoals men ziet, stelt men een eventuele tussenkomst ten voordele van de visserij terug zover mogelijk uit en zoekt men hiervoor een min of meer aanvaardbare uitleg. Hiervoor moet men dan echter in juni tot een uiteindelijke overeenkomst komen tussen de «negen». Peter Walker meent dat deze mogelijkheid zeker voor handen ligt omdat de resultaten van vroeger gehouden besprekingen op een gunstige afloop wijzen. Of dit echter kadert in het raam van de belofte die de Schotse staatssecretaris Younger aan de Schotse redersorganisatie liet doorschemeren, is twijfelachtig. Men neemt dan ook in betrokken Britse kringen aan, dat de visserij tot bepaalde acties zal overgaan zoals men dit trouwens op vergaderingen te Grimsby en Petershead had gemeld. Toen gaven de reders aan hun afgevaardigden één maand tijd om met de regering tot tastbare resultaten te komen in verband met hun eisen voor financiële steun. Einde februari loopt deze termijn ten einde zodat we ons kunnen afvragen of de visserij nog verder bereid zal gevonden worden de kat uit de boom te kijken.

Wat de huidige lage visprijzen betreft, meent de Britse minister Peter Walker, dat men zich hier wel moet onthouden om maatregelen te treffen omdat dit slechts een tijdelijk karakter heeft dat niet noodzakelijk aan de invoer te wijten is.

### DE EISENBUNDEL VAN DE BRITSE VISSERIJ

De maatregelen die de Britse visserij dringend wenst getroffen te zien zijn onder meer :

1) een vergoeding voor het opliggen voor deze vaartuigen die niet geschikt zijn om een bepaalde visserij het ganse jaar te kunnen uitoefenen

2) een marktpromotie voor die vissoorten die weinig door de verbruikers gekend zijn en hierdoor door de handel niet gewild worden en bij gebeurlijke aanvoer blijven staan;

3) het vermeerderen en verhogen van staatsprojecten waarbij rederijen financiële steun bekomen voor visserijen op onderbeviste soorten, zoals bv. de horsmakreel;

4) een sloperswaarborg voor deze vaartuigen die slechts over een beperkte, begrensde toekomst beschikken;

5) het nemen van maatregelen om de visprijzen op te houden, of minstens een renderende ophoudprijs voor de visserij;

6) het beperken van de invoer van vis uit derde landen volgens de marktnoodwendigheden door aangepaste invoerrechten.

Wat er ook van zij, het is duidelijk dat men in Groot-Brittannië naar een tussenkomst van de regering streeft voor hulpverlening aan een visserijbedrijf dat in moeilijkheden verkeert. In Groot-Brittannië kan van dergelijke actie een bepaalde druk uitgaan omdat de visserij er heel wat meer te betekenen heeft dan bv. bij ons. Wij in België hopen dan alleen maar dat, zo er financiële hulp komt in het buitenland ten voordele van de visserij, dit dan overmijdelijk ook in België ten voordele van onze vissers gebeurt. Beter ware in dit geval dat de financiële hulp via de EEG gebeurt voor de visserij van alle lidstaten.

**REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD**

## NEDERLAND

### DODE NA EXPLOSIE VISSERSVAARTUIG

Vorige week zaterdagmorgen is bij een hevige brand aan boord van de IJmuidense diepvrieshektrawler Onderneming 2 (Scheveningen 108) de 38-jarige eerste machinist J. Bronsveld uit Scheveningen, om het leven gekomen. De overige 21 bemanningsleden konden zich via reddingsvlotten in veiligheid brengen. Zij werden later door Nederlandse vissersschepen en helicoters uit zee opgepikt. Het schip van de IJmuidense rederij C. Vrolijk bevond zich ter hoogte van de Engelse zuidkust in het Kanaal en was met een lading vis op thuisreis. Het was de eerste reis van de On-

derneming 2 na ingrijpende verbouwing. Het vuur is na een explosie in de machinekamer ontstaan en zette in korte tijd het gehele schip in lichtelaaie. Pas zondagmiddag kon het vuur door blusboten worden gedoofd waarna het lichaam van de eerste machinist kon worden geborgen. Zondagavond keerden 19 bemanningsleden in Nederland terug. De schipper en de tweede machinist zijn in afwachting van een onderzoek achtergebleven.

De Onderneming 2 is inmiddels door het Nederlandse hospitaal-schip De Hoop naar Fallmouth geslept.

## BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

### FRANKRIJK

#### 4/63 AANLOOP DUINKERKE — WRAK

Positie 51°05'11"N — 2°05'15"E

Aanbrengen een wrakdiepte van 240 dm met de melding «Wk» in bovenstaande positie.

(Zie Belg. krt. D 11)

(A.a.N. 2/31-80 en Ned. B.a.Z. 505 — H. 65930)

### BELGIE

#### 4/64 (T) NIEUWPOORT — ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN

Zie B.a.Z. 1/44 en 1/45-1980.

Er zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector, als volgt :

— week van 3 tot 7 maart 1980 : op maandag 3, dinsdag 4, woensdag 5, donderdag 6 en vrijdag 7 maart 1980;

— week van 10 tot 14 maart 1980 : op maandag 10, dinsdag 11, woensdag 12, donderdag 13 en vrijdag 14 maart 1980.

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

(Med. A.A. Sch. Nieuwpoort 11-2-1980 — H. 65948)

#### 4/65 (P) WEST HINDER — VLISSINGENROUTE. WRAK VISSERSBOOT 0.82

Positie : 51°22'12"N — 2°29'30"E

Aanbrengen een wrakdiepte van 220 dm «Wk» in bovenstaande positie.

Nader bericht volgt.

(Zie Belg. krt. D 11 en D 102)

(Hydrografie Oostende)

#### 4/66 BELGISCHE KUST. VOOR ZEEBRUGGE HAVEN. LICHTBOEI GELEGD

Positie : 51°21'30"N — 3°14'07"E

Een E-cardinale lichtboei nr. E1 werd uitgelegd in bovenstaande positie : Q (3) 10 s

(Zie Belg. krt. D 11, D 101, 104/12 en Lichtenlijst 1979 — No 465bis)

(Med. Loodswezen Oostende 7-2-1980 — H. 65940)

#### 4/67 (P) PLAATSBEPALINGSSYSTEEM TORAN LANGS DE BELGISCHE KUST.

In samenwerking met de Franse «Phares et Balises» zal de Hydrografische Dienst der Kust hogergenoemd hyperbolisch plaatsbepalings-systeem voor de Belgische kust en aangrenzend gebied oprichten. Verwacht wordt dat het systeem operationeel zal zijn tegen medio 1981. Nader bericht volgt.

(Hydrografie Oostende)

## ONZUIVERE INGEBLIKTE VISPRODUKTEN UIT IJSLAND

Uit de Sovjet-Unie en West-Duitsland zijn klachten gekomen over de gebrekkige kwaliteit van de, door deze landen afgenomen IJslandse ingelegde visprodukten. Een onderzoek ingesteld leidde inderdaad tot de ontdekking van onzuiverheden in de behandeling in de IJslandse inleggerijen.

De monsters die werden medegegeven door de belangrijkste IJslandse inleggerij die 40 t.h. van de uitvoer voor haar rekening neemt, en die door de Russische en Westduitse firmas aan de inspektiediensten van hun land voorgelegd werden om aan de invoervergunningen te geraken, waren nochtans vrij van gebreken en onzuiverheden. Ofwel werd hieraan een extra-zorg besteed ofwel gaat het werkelijk om bedrog. In ieder geval hebben de vertegenwoordigers van de uitvoerende IJslandse firma getracht de zaak bij te leggen bij een bezoek aan de betrokken landen. De Russische invoerder werd reeds vergoed, maar voor wat de Westduitse invoerder

betreft, in het bijzonder van ingelegde gepelde garnaal, blijft er een betwisting omdat de IJslandse uitvoerder beweert dat hetgeen verscheept werd, in overeenkomst was met al de gegevens van het kontrakt. Ondertussen kwam reeds de Russische beslissing geen ingelegde produkten uit IJsland meer af te nemen, hetgeen een ernstige terugslag voor de betrokken uitvoerende firma betekent. Men tracht nu de Russische invoerder tot het doorgeven van een nieuw order voor 1980 te bewegen.

Ongeveer hetzelfde kwamen invoerders uit de Verenigde Staten tegen met ingevoerde ingelegde gepelde garnaal uit Indië, zodanig dat de USA-regering invoer van de Indische ingelegde garnaal verbood. We herinneren in dit verband anderzijds aan de vergiftigen met dodelijk afloop die in Groot-Brittannië plaats hadden, maar hier het gevolg waren van onzuiver getinde blik ingevoerd in Engeland vanuit de USA zelf.

## DEENSE WRAKNETTENVISSERS LANDEN IN GRIMSBY

Alleen reeds in de maand januari werden door de Deense treilers die rond de wrakken van vergane vaartuigen vissen, 34.000 van onze bennen in de afslag te Grimsby gezet. Door de eigen vloot werd niet zodanig veel meer aan de markt gezet, namelijk 42.000 bennen.

Voor de handel te Grimsby is deze Deense aanvoer natuurlijk erg welkom, maar door de eigen visserij wordt dit natuurlijk niet in dank aangenomen. In één enkele week tijd brachten 9 Deense treilers van het eerdere kleine type, 4.200 bennen op de markt, hetgeen toch een gemiddelde is van bijna 450 bennen per vaartuig. Het is bovendien vis van zeer goede kwaliteit en ten eerste door de handel gevraagd. In de laatste week van januari kwamen dan 14 Denen aan de markt met meer dan 6.000 van onze bennen. Volgens veel plaatselijke reders geeft deze grote aanvoer toch aanleiding tot een zekere marktontregeling. Anderzijds moeten de wraknetvissers het in het bijzonder van de eerste drie maanden van het jaar hebben, zodat de enerzijds grotere aanvoer door deze kleine midden-slagtreilers meer specifiek is voor deze periode van het jaar.

Vroeger kregen we ook te Oosten de Deense treilers met kabeljauw en gul van zeer goede kwaliteit aan de markt, maar dit schijnt nu tot het verleden te behoren. In het aandoen van buitenlandse havens en markten wordt door de Denen natuurlijk rekening gehouden met de afstand tot deze havens en met de opname-mogelijkheden van de plaatselijke handel. Het moet zijn dat Grimsby hier zeker voldoet aan deze voorwaarden.

Volgens een woordvoerder van de producentenorganisatie is men niet bijzonder gekant tegen de Deense aanvoer, maar veeleer tegen de invoer van vis onder allerlei vorm uit derde landen, waarbij in het bijzonder Canada gevisseerd wordt. Canada is inderdaad een land dat uitzonderlijke mogelijkheden geboden wordt door de instelling van de 200-mijlszone, gezien de visrijke kusten, de Golf St. Laurent, Newfoundland en de

lange kust van de Stille Oceaan. Canada is daarom aan een grote uitbouw van haar visserijvoot bezig en voor de afzet van deze produkten wordt naar het buitenland gekeken en in het bijzonder naar Groot - Brittannië. Naar dit land gaat dan ook veel ingevoerde bevroren vis, waarbij onlangs nog door ons de bestelling door een Brits invoerder van 13.000 ton visfilets in een vorige uitgave onder de aandacht gebracht werd. Deze 13.000 ton visfilets komen overeen met 32.000 ton kabeljauw en-of gul, met andere woorden 640.000 bennen van 50 kg !

We kunnen dus ergens wel goed het voorbehoud en de bezwaren begrijpen die de visserij tegen deze grote aanvoer uit derde landen ten berde brengt, evenals hun verzoek om verhoogde aanvoerrechten, zodanig dat de eigen visaanvoer minder geschaadt wordt door de invoer uit derde landen.

Ondertussen leert ons de Deense wraknetvisserij weer, en wellicht ook de andere landen, dat onze visserij nog heel wat te leren heeft op het gebied van de vangstechnieken. Weekopbrengsten voor de Deense wraknetvissers van 1 tot 2 miljoen fr zijn inderdaad van aard om de hoge prijzen voor brandstof te doen vergeten.

## REDERIJ FAILLIET VERKLAARD

Dinsdag werd de reder van de N408 door de Koophandelsrechtbank van Oostende failliet verklaard.

De N408 is een stalen vaartuig dat gebouwd werd in 1969 op de scheepswerven van Langemark en voorzien van een motor Deutz van 400 PK van het jaar 1976. De curator in deze aangelegenheid is mester Roland Pintelon.

We mogen er ons aan verwachten dat gezien de toestand en de dure brandstofprijzen, er nog andere falingen zullen volgen.

## VOORKOMING VAN MILIEURAMPEN OP ZEE

Door een lid van het parlement, de heer Van Renterghem werd de volgende vraag aan de minister van Buitenlandse Zaken gesteld in verband met voorkoming van milieurampen op zee :

Blijkens inlichtingen hebben reeds drie West-Europese landen, Frankrijk, Italië en Nederland, besloten eenzijdig hun territoriale wateren van 3 naar 12 mijl uit te breiden, als preventie tegen het voorkomen van milieurampen met tankschepen.

Hierdoor zouden de overheden van deze landen de bevoegdheid krijgen juridisch op te treden tegen milieuvuilers op zee en ook meer controle krijgen op het transport van gevaarlijke stoffen voor de kust.

Graag had ik desbetreffend vanwege de achtbare heer Minister vernomen of de Belgische overheid, rekening houdend met de jongste olierampen op zee, reeds ter zake intern overleg heeft gepleegd ?

Zou het, steeds in dezelfde optiek, niet wenselijk te achten zijn de opsporingsbevoegdheid buiten de conventionele 3 mijlzone uit te breiden ?

Anderzijds mocht ik graag vernemen welk «beveiligingssysteem» momentel binnen onze territoriale wateren wordt aangewend ?

ANTWOORD :

Het is inderdaad zo dat zekere West-Europese landen hun territoriale wateren van 3 naar 12 mijl hebben uitgebreid of het voornemen hebben dit te doen. Nochtans is de strijd tegen de vervuiling door aardolie niet het doel van deze maatregelen.

Wat de strijd tegen de vervuiling van de zee door aardolie betreft past België het «Akkoord betreffende de samenwerking bij het bestrijden van verontreiniging van de Noordzee door olie» toe (Bonn 9 juni 1969). Voor de toepassing van deze overeenkomst is de Noordzee verdeeld in zones. Zo werd een zone onder gezamenlijke verantwoordelijkheid tussen België, Frankrijk en het Verenigd - Koninkrijk vastgesteld. Overleg is gaande over de praktische organisatie van de bestrijding van de zeevervuiling in deze zone.

Op het interne vlak wordt daarenboven tussen de verschillende betrokken departementen overleg gepleegd onder de leiding van de Minister bevoegd voor het Leefmilieu. De kwestie van het beveiligingssysteem binnen onze territoriale wateren behoort tot de bevoegdheid van de Minister van Binnenlandse Zaken.

## HET GEVAAR VAN DOE-HET-ZELF KARWEIEN AAN BOORD VAN VAARTUIGEN

Een kustvaartuig in Brixham is gezonken en de schipper-eigenaar verdronken als gevolg van «doe-het-zelf»-werken uitgevoerd aan boord van het vaartuig, die de stabiliteit hiervan hadden aange-tast.

In Brixham wisten alle betrokkenen uit de visserijkringen dat de «Our Venture» zeer laag met het hek op het water lag, zodanig zelf dat het water meer dan eens over het achterdek spoelde. Dit was en gevolg van veranderingswerken door de schipper-eigenaar uitgevoerd samen met enkele mensen van goede wil.

Het vaartuig was in 1978 van stapel gelopen en binnen het eerste jaar zelf had de schipper-eigenaar de winch uitgebouwd en vervangen door zwaar hekvisttuig. Het is begrijpelijk dat hierdoor het vaartuig naar achter overhelde en met het hek diep in het water hing.

Een man van wacht bij de kustwacht van Berry Head heeft het ongeval zien gebeuren. Eerst kwam de stuurboordzijde op het water, dan ging de achtersteven de lucht in en de boeg diep in het water en ten slotte ging het vaartuig over kop en bleef een tijd aldus drijven waarna het zonk. De kustwachtmans gaf onmiddellijk het alarm en de kustwacht was binnen de 7 minuten ter plaatse. Toen men op 200 m van het omgeslagen vaartuig kwam, zonk dit in de diepte. Het lijk van de schipper werd door een duiker opgehaald.

Wat ons in dit geval eigenaardig schijnt is het feit dat de ganse visserij op de hoogte was van de

onvoldoende stabiliteit van het vaartuig na de «doe - het - zelf - karwei», behalve de inspectiedienst waarvan we veronderstellen dat er eveneens dergelijke dienst bij onze overburen fungeert.

In ieder geval nemen wij deze gelegenheid te baat om onze mensen voor dergelijke operaties te waarschuwen die de stabiliteit van een vaartuig zouden kunnen in het gedrang brengen.

## IS EEN SLOOPPREMIE BELASTBAAR ?

Zoals voor de zeevisserij werd ook in 1975 voor de binnenschippers een slooppremie vastgesteld. In de binnenscheepvaart kreeg men tot einde 1978 daarvoor een premie van 3 à 400.000 fr. Bij de binnenvaart is er thans beroering omdat die slooppremie belast wordt.

Wij begrijpen niet waarom thans, omdat sommigen belast worden, zij daartegen protest aantekenen.

Een oud schip dat gesloopt wordt is zeer waarschijnlijk afgeschreven. Ontving men dan een slooppremie dan is dit een inkomen.

He is dus normaal dat men daar op belast wordt. Dat is voor de reders ter visserij ook het geval geweest, tenware zij binnen de drie jaar aan nieuwbouw doen, waardoor ze het ontvangen bedrag als inkomen in de zaak mochten noteren.

Het komt ons voor dat men in de binnenscheepvaart nog minder juist ingelicht is dan in de visserij.

# REDERS LEEST UW VAKBLAD

## VOLGENS DE FRANSE RAAD VAN STATE MOET ER IEMAND AANWEZIG ZIJN AAN BOORD VAN EEN TREILER

Door de Franse Raad van State werd bevestigd, dat er altijd een bemanningslid aan boord van een vissersvaartuig dient aanwezig te zijn om in geval van noodzaak te kunnen ingrijpen. Dit is een uitspraak die zeker door de ondergeschikte rechtbanken zal gevolgd worden. Dit verplicht aanwezig zijn is trouwens in het Franse havenreglement opgenomen, maar niet altijd gelijkluidend door de rechtbanken gevolgd.

Eén en ander is het gevolg van een zware averij die een treiler opliep die in de Franse vissershaven „Sables d'Olonnes" afgemeerd lag. Deze treiler werd door woelig water, bij laag water op 'n puntje ijzeren voorwerp gestuwd die in het slijk vastzat. Aldus werd zware schade aan de boeg veroorzaakt en liep het vaartuig onder. De Raad van State was van oordeel, dat de schade niet zo zwaar zou geweest zijn met iemand aan boord en met tijdige hulpverlening. Wel werden de havenautoriteiten gedeeltelijk verantwoordelijk gesteld omdat zij hadden moeten zorgen voor de verwijdering van deze hindernis.

De rechtbank van Nantes veroordeelde de Staat tot de betaling van de 3/4 van de schade die 1,58 miljoen B.fr. bedroeg. Eén vierde bleef ten laste van de reder omdat hij geen bemanningslid of wacht aan boord geplaatst had. Door de Raad van State werd het vonnis van de rechtbank van Nantes bevestigd en dus eveneens het argument van deze rechtbank dat er een wacht dient te zijn aan boord van het vaartuig. Ook in onze havenreglementen is dergelijke verplichting aan de gemeerde vaartuigen opgelegd. Maar dit alles is een mooie theorie. Waarom is er dan havenpersoneel? Dit havenpersoneel zou automatisch en regelmatig controle moeten uitvoeren, daar de onkosten voor een reder al hoog genoeg oplopen en men toch aan boord van elk vaartuig niet kan beginnen met een man als bewaker te plaatsen.

### Twee miljoen toegekend voor redden staatsvedette

Zelfde Raad van State veroordeelde de Franse Staat tot het betalen van iets meer dan 2 miljoen B.fr. aan 3 Franse vissers uit de „Aude" die de vedette „Tabaré" gered hadden die zonder hen zou verloren geweest zijn. De drie Franse vissers hadden zich voor het bekomen van een vergoeding gewend tot de beheerder van maritieme zaken van het gebied, maar deze had hen afgewezen en geantwoord dat zij geen recht op een reddingsvergoeding hadden. Hier-

op hadden de vissers aan dezelfde ambtenaar de naam en het adres van de eigenaar van de vedette gevraagd, maar ook dit konden zij niet bekomen. Hierna gaven de vissers de zaak in handen van een raadsman die echter met hun eis voor het bekomen van 3 miljoen schadevergoeding, ook niet terecht kwam voor de bestuurlijke rechtbank van Montpellier. Hierop gingen men zich wenden tot de Raad van State. Deze besliste dat in zaken van het bepalen van een vergoeding voor redding, niet de bestuurlijke rechtbank verantwoordelijk is maar de strafrechtelijke rechtbanken. De uitspraak van de bestuurlijke rechtbank van Montpellier werd dan ook vernietigd. Anderzijds besliste de Raad van State eveneens dat het een zware fout was vanwege de beheerder van maritieme zaken van het gebied geweigerd te hebben de naam en het adres van de eigenaar van de vedette mede te delen. Voor deze zwaarwichtige reden veroordeelde de Raad van State, de eigen Franse Staat tot het betalen van een vergoeding van 2 miljoen B.fr. aan de drie vissers in plaats van de gevorderde 3 miljoen. Ergens is de houding van de chef-administrateur van het maritiem gebied die weigerde de identiteit van de eigenaar van de vedette mede te delen, wel onbegrijpelijk en onaanvaardbaar. Deze hoge ambtenaren mogen zich wel gelukkig achten dat hun onverantwoordelikheden gedekt worden door de Staat, die ze, onder meer in dit geval heel slecht hebben gediend.

## BRANDSTOFSUBSIDIE VOOR DE SHETLAND !

De Raad van Shetland, een eilandengroep van Groot-Brittannië, heeft begin februari de mededeling vrijgegeven dat een bedrag van 2 miljoen B. Fr. op een rekening geplaatst werd als tussenkomst in de brandstofprijzen voor de Shetland-vissersvaartuigen. Volgens een raadslid is dit echter meer een principiële beslissing vanwege de Raad waarmee de noodzakelijkheid voor een tussenkomst in de brandstofprijzen voor de visserij aangetoond wordt.

Inderdaad is dit bedrag niet groot genoeg, maar het opent de deur voor subsidies voor de visserij. Volgens de Shetlandraad is het inderdaad absoluut noodzakelijk dat de Britse regering op meer substantieel wijze tussenkomt ten voordele van de visserij, wil deze laatste haar kansen gaaf houden voor overleving.

De Shetlandbevolking leeft en

## WEGENS ILLEGALE VISSERIJ TOT 9 MAAND GEVANGENIS VEROORDEELD !

Het is de eerste maal in de Britse geschiedenis dat men wegens illegale visserij tot gevangenisstraffen veroordeeld wordt en dan nog tot zeer zware gevangenisstraffen. Dit gebeurde door een verbolgen Britse rechter die voorheen reeds dezelfde twee overtreders tweemaal wegens illegale visserij tot de betaling van een boete veroordeelde. Vermits de boeten U niet kunnen overtuigen zullen we van nu af aan gevangenisstraffen uitspreken, was het commentaar van de rechter Paul Clark die de rechtbank van Exeter voorzat.

Beide mannen waren van 100 mijl ver in de nacht gekomen om in de rivieren Dart en Tamar op verboden zalmvisserij te gaan. Ze werden ontdekt door de diensten van de waterschout in de vroege morgenuren, in het gebied van beide rivieren, maar konden naderhand aan land komen en ontsnappen met hun wagen. Ze werden echter in Plymouth staande gehouden en opgebracht. Op de rivier Dart werd een net door de diensten van de waterschout ontdekt, gaande van de ene kant tot

de andere kant en waar heel wat zalm en forel in aanwezig was. Ook een roeiboort werd verschole liggende ontdekt. Op de rivier Tamar werd een zak voor illegale zalmvisserij ontdekt evenals zakken met zalm gevuld. Dit werd haastig overboord gezet toen men beide vissers in de vroege morgenuren ontdekte. Beide beschuldigen hielden staande dat het gevonden getuig en de zalm niet van hen was. Ze waren daar slechts aanwezig om de toestand van het water en van de vis na te gaan. De rechtbank nam hier echter geen vrede mede en veroordeelde beiden tot het betalen van een boete, het in beslagnemen van de roeiboort, de netten en de vis en tot een gevangenisstraf van 9 maand! Op de rechtbank kon men nog horen dat sinds 1974, meer dan 400 overtreders voor de rechtbank gebracht werden. Nu dat duizende mijlen rivierwater voorbehouden werd voor het terug aankweken van de zalm en tientallen miljoenen werden uitgegeven voor dit doel, worden deze rivieren het mikpunt van een bende gangsters, aldus de vergramde rechter.

## TWEE FRANSE KUSTWACHTERS DOOR SPAANSE VISSERS IN GIJZELING GENOMEN

Een gijzeling is thans niet zo'n zeldzame zaak meer, maar een gijzeling op zee van Franse mariniers door een Spaans vissersvaartuig in de Franse economische zone naar hun vergunning controleerden, is toch een zeldzaamheid.

Toen in de loop van de maand februari de Franse vedette „Ancelle" uit Bayonne, op een groep Spaanse vissersvaartuigen stootte in de Golf van Gascogne die zo een vier mijl binnen de Franse visserijmiete aan het vissen waren, werd besloten één der vissersvaartuigen op hun vergunning te controleren. Aldus gingen vier Franse mariniers in hun kano om de Spaanse

«Siempre Nuestro Angel Maria» te gaan controleren. Twee hiervan gingen aan boord van het Spaanse schip. Eén marinier nam met de schipper inzage van de papieren die niet in orde bevonden werden.

Toe hij de kano terug wenste te vervoege na order gegeven te hebben dat het vaartuig ter plaatse de orders van de vedette moest afwachten, werd hem de weg ontzegd door de stuurman. De Franse marinier dwarde de Spanjaard van zich af, waardoor deze in het water terecht kwam, maar onmiddellijk door de overige Fransen aan boord van de kano gehesen en terug aan boord gezet.

Hierop wensten de vier Spanjaarden met inbegrip van de drenkeling tot handtastelikheden over te gaan op de twee aan boord zijnde Fransen. Terzelfdertijd omsingelden de andere Spaanse vissersvaartuigen de «Siempre Nuestro Angel Maria» waardoor de vedette niet naderbij kon komen. De twee aan boord zijnde Fransen hadden zich van handtastelikheden kunnen vrijwaren door hun wapens te trekken, maar zij werden, samen met de ganse vloot Spaanse vaartuigen, meegenomen naar het Spaanse St. Sebastian, en dit niettegenstaande de waarschuwingsschoten van de «Ancelle».

Het is slechts na een verhoor te St. Sebastian, waar men de Franse marinier van een aanslag op het leven van de Spaanse visser wilde beschuldigen, en na de aankomst van de Franse konsul, dat eindelijk aangenomen werd dat het hier om een ongeval ging en werd de marinier in de nacht vrijgegeven.

Het is duidelijk dat één en ander niet van aard zal zijn om het optreden van de Franse marine te vergemakkelijken. Men zal nu wel zeker de nodige voorzorgen nemen tegen gebeurlijke gijzelingen.

# Weetjes...

— De Franse en Spaanse syndicale delegaties voor de visserij zijn midden februari in vergadering bijeen gekomen te Bayonne in Frankrijk en hebben er onder meer op het belang gewezen van de visvangst voor verbruikersdoel-einden in tegenstelling tot deze voor vismeeldoeleinden die hier slechts van bijkomende en ondergeschikte betekenis moeten blijven.

X X X

— In Spanje is men overtuigd dat één der voorwaarden voor de toetreding tot de EEG, voor wat de visserij betreft, het verminderen van de huidige vlootsterkte is. Daarom wenst men van nu af aan reeds werk te maken van een geleidelijke vermindering van de vissersvloot. Voor de sociale weerslag hiervan, rekent men in dat land op een tegemoetkoming van de Gemeenschap voor de reconversie en omscholing van de vrij gekomen vissers. Wij zouden zeggen, zo eenvoudig is dat !

X X X

— Op de werf «Les forges Caloin» te Etaples in Frankrijk, werd een nieuwe eenheid voor de vissersvloot van Dieppe te water gelaten. Het gaat om een treiler van 21 meter met een Beaudouin motor van 430 PK. Het is een stalen treiler van 49 Brt.

X X X

— Op een conferentie gegeven op het Consulaire Instituut te Lorient werd medegedeeld door de voorzitter van het studiec Comité voor de Bretoense belangen, dat waarschijnlijk de eerste nieuwe tonijnvisser met zeilen in 1981 ter visserij zal uitvaren. De makette van dit vaartuig zal te bezichtigen zijn op de Handelsfoor te Nantes die doorgaat in april van dat jaar. Ziedaar tot waar de technische vooruitgang en de grote rekening van brandstofprijzen ons geleid hebben !

X X X

— De schipper - eigenaar van een éénmansreilertje uit Tonmay-Charente in Frankrijk vond aan de kaai zijn scheepje niet meer. Eerst dacht hij dat men het verlegd of gestolen had, maar bij nader inzicht was het scheepje aangevaren door... een drijvende balk die door de boeg gestoten was en hierdoor tot zinken gebracht.

X X X

— Ivoorkust, op de westkust van Afrika, zal in 1980 twee tonijnreilers van 69 meter aan zijn vloot toevoegen. Hiermee hoopt men de eigen aanvoer van tonijn die verleden jaar 15.000 ton bedroeg, tot 25.000 ton op te voeren. Ivoorkust, die 150.000 ton vis verbruikt, moet nog altijd 50.000 ton invoeren. Men hoopt dat de aanwinst van beide reilers het deficit op de handelsbalans door de invoer van vis, belangrijk zal doen verminderen.

X X X

— Ivoorkust, op de westkust van Afrika, dat slechts een betrekkelijk kleine kust heeft, stelt in de visserij en in de visverwerkende nij-

verheid toch nog altijd 60.000 mensen tewerk. In dat land zijn twee grote tonijn - inleggerijen, die van Ivoorkust een belangrijke uitvoerder van ingeblikte tonijn maken.

X X X

— In Spanje zijn er zowat 110 duizend vissers die voor een aanvoer van meer dan 1,2 miljoen ton vis zorgen. De eigen bevolking is een grote visverbruiker, namelijk met 38 kg per hoofd en per jaar. In Frankrijk is dit bv. slechts iets meer dan 1 kg per hoofd. Het is dus duidelijk dat Spanje heel wat belang stelt voor toekomstmogelijkheden voor zijn visserij in een toetreding tot de EEG.

X X X

— De nieuwste aanwinst van de IJslandse visserijvloot is een treiler van 1.360 Brt gebouwd op een werf in Akureyri. Het is een multi-purposse schip uitgerust zowel voor bodemvisserij als voor midwater en seinevisserij.

X X X

— Wanneer een Brits Nimrod vliegtuig in verbinding wenst te komen met een vissersvaartuig, dan zal men boven het vaartuig vliegen en een geel seinlicht afvuren. De schipper moet dan luisteren op kanaal 16, waarna tot een gemeenschappelijk kanaal overgeschakeld wordt.

X X X

— Door Britse vliegtuigen worden foto's gemaakt van alle vreemde vissersvaartuigen. Aan de hand van de fotos van het bovendeck, kan men de soort vissersactiviteit van het vaartuig nagaan of vermoeden. Wanneer het om vissersvaartuigen buiten de E.E.G. gaat, worden deze in kaart gebracht en nagegaan of zij over een vergunning beschikken. De inlichtingen worden aan de zich in dit gebied bevindende Navyschepen doorgespeeld.

X X X

— De IJslandse regering heeft een kontrakt met de Britse Nationale Oilcorporation ondertekend voor de levering van honderd duizend ton diesel en olie voor verwarmingsdoeleinden voor de 2de semester van 1980. Deze levering gebeurt aan betere voorwaarden dan deze van het nu gangbaar kontrakt met de Sovjet-Unie. IJsland kreeg de toelating van de Sovjet-Unie om, niettegenstaande het bestaande kontrakt, aan andere leveranciers te nemen.

X X X

— IJsland verbruikt jaarlijks rond de 300 duizend ton diesel en verwarmingsolie, hetgeen relatief klein is, maar in evenredigheid van de bevolking die tussen 3 en 4 honderd duizend inwoners telt, toch belangrijk. De visserij loopt met een groot deel van de diesel weg gezien de uitgebreidheid van de IJslandse vloot.

X X X

— Voor de eerste maal in de Britse geschiedenis werden overtreders wegens illegale visserij tot ge-

vangenisstraf veroordeeld. Vroeger werden er slechts boeten uitgesproken. Nu werden 2 zalmstropers veroordeeld tot 9 maand effectieve gevangenisstraf.

X X X

— Verscheidene vissers uit Whitby in Groot-Brittannië hebben geweigerd haven-, dok- en liggelden te betalen vanwege gebrek aan toezicht in de haveninstellingen door de havenautoriteiten. Deze beslissing werd genomen nadat verscheidene vissersvaartuigen losgegooid werden, en aan boord vandalenstreken uitgemeten. De visserij stelt de havenautoriteiten verantwoordelijk wegens gebrek aan voldoende bewaking en toezicht. Een waarschuwing menen wij voor onze Oostendse havenautoriteiten.

X X X

— Te Brindlington en Falmborough waren de vissers in het verweer gekomen tegen één door de havenautoriteiten toegepaste verhoging van de langdingsrechten op de waarde van de aangevoerde vis. Zij weigerden sinds 2 jaar deze verhoogde rechten te betalen. Thans heeft de regering het beroep van de vissers afgewezen en de verhoging goedgekeurd. De betrokken havenkomités hopen nu dat de vissers hun achterstallige rekeningen over de betrokken 2 jaar zullen betalen ! Dit is zeker niet de verwachte regeringshulp waar de visserij thans naar uitkijkt.

X X X

— Lt-Cdr Fetherstone Tim, hoofd van de Britse kustwacht heeft medegedeeld dat, met uitzondering van Rame Head en de Lizzard waar geen volledige 24-uur uitkijk en wacht zal gehouden worden, elders de kustwacht nog zal verbeterd en uitgebreid worden. Bij slecht weder zal de regelmatige kustwacht nog verscherpt worden door hulpkrachten en aldus een konstante wacht en uitkijkdienst kunnen gehouden worden.

X X X

— Niettegenstaande men de minimumprijs voor de wijting in de afslag op de Shetland eilanden gevoelig had verminderd in de hoop dat hierdoor minder vis zou dienen opgevangen te worden, werden toch een duizendtal bennen op 3 duizend aangevoerde, naar de vismeel verzezen. Door deze maatregel liepen de reders anderzijds eveneens een behoorlijke minderopbrengst op, daar de handel de, voor hen nodige bennen vis, tot de nieuwe minimumprijs liet afslagen vooraleer te kopen.

X X X

Greenpeace Nederland gaat zich de komende maanden richten tegen de Noorse jagers op zeehonden. Dat gebeurt in het kader van de jaarlijkse actie van deze internationale milieuorganisatie tegen de jacht op robben door Canadezen en Noren. De jacht wordt op 10 maart geopend. De Noren jagen op New Foundland en op het eiland Jan Mayen ten noorden van IJsland. Greenpeace Nederland roept op protestbrieven te schrijven aan de Noorse ambassadeur in ons land. In een latere fase wil de organisatie, dat protestbrieven naar Canada worden geschreven.

X X X

— De Britse Nimrodvliegtuigen die eveneens ingezet worden voor reddingsopdrachten en het lokaliseren van vissersvaartuigen in nood, van reddingsvlootten en drenkelin-

gen, kosten 2 duizend pond per uur of zo een slordige 130 duizend B.fr. Het is veel, maar de Nimrod levert uitstekende diensten.

X X X

— Aan boord van een Nimrod vliegtuig overvloog de Britse minister Peter Walker een deel van de Noordzee en onder meer 20 fabrieksschepen uit het Oostblok, die ter hoogte van Falmouth lagen en de door Britse makreelvisserij gevangen makreel rechtstreeks aan boord nemen.

X X X

— Toen de Britse minister van visserij P. Walker in een Nimrod boven Britse treilers in de Noordzee vloog en even contact opnam met Britse schippers, versprak hij zich bijna op een vraag van een schipper of deze het overschot van het hem toegekend contingent makreel de volgende week mocht opnemen. De hoofdinspecteur van de zeevisserijdienst die bij hem was, kon hem nog bijtijds met een «neen» voorlichten omdat juist de zaterdag van de lopende week, de makreelvisserij gesloten was verklaard, zodat er geen volgende week meer was.

X X X

— Door de uitbreiding van de visserijlimieten tot 200 mijl heeft de Britse Navy de controlezorg over zowat 926 duizend km<sup>2</sup> water, hetzij 31 maal de oppervlakte van België. Men kan zich voorstellen wat een inzet aan manschappen en materiaal het toezicht over een dergelijk gebied vergt. Hiertoe behoren 4 best uitgeruste Nimrodvliegtuigen.

X X X

— Het absoluut brutobesommingsrekord door de IJslandse treiler «Ogri» begin januari in Grimsby gemaakt met zowat 9,7 miljoen B.fr., was niet alleen een wereldrekord voor dergelijke treilers in een beperkte reisduur, maar werd dan nog verwezenlijkt met een bemanning voor de helft samengesteld uit studenten, die de normale bemanning hadden afgelost en voor een reis vervangen !

X X X

— Op het IJslands kustwachtschip «Tyr» bijzonder bekend uit de IJslandse-Britse kabeljauwvoorlog, werden twee mariniers doodgestoken door de 3de machinist, die daarna over boord sprong en waarschijnlijk verdronk. Men vermoedt dat de 32-jarige 3de machinist in een vlag van waanzin heeft gehandeld. De gedode mariniers waren respectievelijk 18 en 22 jaar oud.

X X X

— Wat het konflikt betreft tussen IJsland en Noorwegen in verband met een 200-mijlszone omheen het eiland Jan Mayen, is men nog altijd niet tot een oplossing gekomen. IJsland aanvaardt deze 200-mijlszone niet omdat het eiland onbewoond is, op uitzondering van een weerstation. Onbewoonde eilanden hebben volgens het internationaal zeerecht, geen recht op een 200-mijls zone. Indien wel, zou tussen het eiland Mayen en IJsland een middenlijn dienen getrokken om de respectievelijke visserijlimieten aan te duiden. Nu neemt IJsland de volle 200 mijl voor visserijdoeleinden.

# Weetjes...

— Op zondag 17 februari is een Franse schelpenvisser met vier man aan boord gezonken nadat zijn baggernetten aan een wrak vast sloegen, waardoor het vaartuig omsloeg, mede door de snelle stroming die op dat ogenblik op de plaats van het ongeval heerste. Eén der opvarenden kwam hierdoor om het leven. Het ongeval gebeurde op 50 mijl ten noorden van «Havre».

X X X

— In Philadelphia in de Verenigde Staten werd de haven gedeeltelijk geblokkeerd door het lichaam van een dode walvis die maar liefst 17.000 kg woog. Het beest was waarschijnlijk aan jagers ontsnapt want het vertoende hiermee gepaard gaande verwondingen.

X X X

— Een treiler uit het Franse Lesconil heeft in zijn netten een torpedo opgevisst. De Franse ontmijningsdiensten stelden vast dat het hier om een ongevaarlijke Britse oefentorpedo ging van 30 jaar oud. Ongevaarlijk of niet, als men dergelijk tuig in zijn netten krijgt, dan is men zeker niet op zijn gemak, en is tevens de verdere visserij bekeken.

X X X

— Twaalf mijl buiten Flamborough Head voor de Britse kust, werd een lek geslagen in de kusttreiler «Stormdrift». Door het snel binnendringende water viel aan de redding van het vaartuig niet meer te denken. Gelukkig kon de driekoppige bemanning door een in de buurt vissende treiler van boord gehaald worden, enkele minuten voordat het vaartuig kapseisde, over de kiel ging en zonk. De eveneens verwittigde reddingsboot uit Flamborough kon slechts na het zinken ter plaatse komen.

X X X

— In Groot-Brittannië gaan de grote seinetrelers niet akkoord met het door de regering opgelegde vergunningsstelsel voor de makreelvisserij. Waar men vroeger op volle kracht kon vissen, werd de vangst nu beperkt tot 130 ton per week. Gezien dergelijke overuitgeruste treilers minstens één miljoen Bfr. per week dienen te halen om uit hun kosten te komen, is deze beperking hiermee niet in overeenstemming te brengen.

X X X

— De opening van de makreelvisserij op de zuidwestkust van Engeland heeft 23 weken geduurd. Veel te kort menen de schippers om het schip economisch drijvende te houden. Voor bepaalde biologen echter té lang om de makreelstock niet in bedreiging te laten komen.

X X X

— Met het einde van de makreelvisserij voor de kusten van het Engelse Cornwall is er eveneens beweging gekomen in de faktorij-schepen van het Oostblok, die zich nu trachten te bevoorraden bij de Deense, Hollandse en Noorse seinetrelers, die op zoek zijn naar de makreel in het Noordzeegebied.

— Denemarken is van plan een 200-ekonomische mijlszone uit te vaardigen voor de ganse kust van Groenland. Tot nog toe werd die 200-mijlszone door Denemarken slechts voor een gedeelte van de oostkust uitgevaardigd maar niet tot het uiterste noorden dat onbewoond is. Ondertussen gaf Denemarken binnenlands zelfbestuur aan Groenland.

X X X

— Voor twee reders van het eiland Man, werden door een werf van Worcester in Groot-Brittannië twee kleine kusttreilers in versterkt glasvezel voor de schelpvisserij afgeleverd. Ergens vinden we het toch wel vreemd, dat er zowel in Groot-Brittannië als in Frankrijk en in andere West-Europese landen regelmatig vissersvaartuigen in polyester afgeleverd worden, gaande zelfs tot 27 meter, en dit nog geen enkele maal gebeurde bij ons. We vragen ons af wie hier de eerste reder met polyester vissersvaartuig zal worden.

X X X

— Een Grimsby treiler die in de haven van Grimsby zelf, zwaar beschadigd werd door een brand die in de ruimen uitbrak, zal waarschijnlijk een maand langer in herstelling moeten blijven liggen omdat men, als gevolg van de staking in de staalnijverheid bij onze overburen, niet meer aan de benodigde vijzen en bouten geraakt voor de herstelling.

X X X

— Het is voor het ogenblik zeker niet aangeraden om in Engeland te gaan markten. Aldus vernamen we dat te Lowestoft pladijs voor een waarde van bijna 1 miljoen Bfr. is blijven staan zonder koper. De plaatselijke vissers wijten dit aan goedkope invoer van Nederlandse pladijs, die wel afzet vindt niettegenstaande de pladijs van eigen aanvoer van betere kwaliteit zou zijn. Volgens zelfde Britse vissers, kunnen ook de Nederlandse vissers aan dergelijk lage prijzen er niet komen en moeten zij wel ergens langs een omweg gestuurd worden.

X X X

— Eén van de Britse diepvriezers die door de regering gecharterd werden om aan een onderzoekingsprogramma op de horsmakreel deel te nemen (onze poer) slaagde er in, in een trek van één uur, 26 ton aan boord te nemen, hetzij 520 van onze bennen. Er zijn 4 treilers ingezet, maar hun opdracht is niet zoveel mogelijk horsmakreel te vangen, maar de gebieden vast te leggen waar deze verblijven, de dichtheid van de scholen, de trek der scholen en de mogelijkheden nagaan voor een eventueel renderende vangst op deze onderbeviste soort.

X X X

— De makreelvisserij op de zuidwestkust van Engeland werd half februari door Groot-Brittannië gesloten, maar terzelfdertijd werd deze geopend in de Noordzee. Dit gebeurde op aanbeveling van de marinebiologen en in overeenkomst

met de Internationale Commissie voor de exploitatie van de Zeeën. Men hoeft nu nog alleen de makreel op te sporen en..... te vinden, zodanig dat de vaartuigen niet alleen brandstofrekeningen binnen brengen maar eveneens het visje zelf.

X X X

— De Deense 25-meter treiler, RI 320 heeft te Grimsby het absoluut rekord van de treilers geklopt die zich specialiseren in het vissen rond de wrakken waar zich veel vis ophoudt. Het is een speciale visserij met aangepaste netten en technieken en waarvoor men wel een bijzonder geschoolde bemanning behoeft te bezitten. Het vaartuig maakte een brutobesomming van 2,3 miljoen Bfr.

X X X

— In Schotland, te Stornoway werd de Ontwikkelingsraad voor het Hoogland en de Eilanden, voor de rechtbank veroordeeld wegens gebrek aan zorg. Door deze Raad werd een ijsfabriek doorverhuurd waarvan bepaalde machines niet volledig in orde waren, waardoor ongevallen ontstonden. Als overheidsdiensten bepaalde zaken verhuren of in concessie doorgeven, moeten zij zorgen dat alles in orde is. Ook het eigen materiaal moet in orde zijn. We denken hierbij aan onze eigen vissershaven en instellingen. Dat de Ontwikkelingsraad te Stornoway echter strafrechtelijk bestraft werd met een afzonderlijke boete is wel enig.

## De nieuwe kaart der Vlaamse Banken

VERKRIJGBAAR

op de drukkerij

« NIEUWSBLAD VAN DE KUST »

en

« HET VISSERIJBLAD »

H. Baelskaai 30, Oostende

Tei. (059) 32 11 13 - 49

6746N - 8187V

## IJSLANDSE REKORDAANVOER IN 1979

In 1979 kende men in de IJslandse visserij een rekordaanvoer met over de 1,6 miljoen ton. Tegenover 1978 dat eveneens een goed jaar was, toch nog altijd 85 duizend ton meer. Om een beter inzicht te krijgen over de aard van de aanvoer geven wij hier in bijlage de tabel van de voornaamste aangevoerde soorten.

	1979	1978
Demersale vis (meest kabeljauw, schelvis, koolvis)	567.973	470.375
Capelin (voor vismeel)	963.694	953.079
Haring	45.041	37.326
Garnaal	8.386	7.263
Kreeft	1.451	2.059
Schelpdieren	6.501	8.719
Blauwe wijting (vismeel)	17.094	26.377
Noorse pout e.a.	17.828	38.203
	1.627.968	1.543.400

Er werd heel wat meer vis voor consumptie aangevoerd in 1979.

Voor de demersale soorten waaronder voornamelijk kabeljauw en gulsoorten was dit bijna 100 duizend ton in meer. Ook de haringvangst ging merkkelijk vooruit met een 8 duizend ton, van 37 naar 45 duizend ton. Dit schijnt er op te wijzen dat de haringstock zich ook aan het herstellen is en een groter contingent vrijgegeven wordt. De Atlantische-Skandinaafse haring was op een bepaald ogenblik aan de totale uitroeiing toe vooral door de Noorse seinenetrelers en dit praktisch uitsluitend voor vismeel-doeleinden! Garnaal werd ook meer aangebracht, namelijk 1 miljoen kg. in meer. Gepelde IJslandse garnaal, witter van kleur maar eveneens smakelijk wordt tot bij ons aan de handel aangeboden. Niet verwarren met de rose, minder smakelijke garnaal. Bij de kreeft en de schelpdieren was er echter een achteruitgang, zodat hier waarschijnlijk de stocks overbevist werden en men tot vrijwaringsmaatregelen zal moeten overgaan.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een nogal gunstige week met een aanvoer die vlot verkocht werd, waarbij alleen wijting weer een erbarmelijke prijs kreeg. Honderden bennen moesten eens te meer naar de vismeelfabriek verwezen worden. Het moet gezegd dat de wijting-aanvoer nog steeds groot is en dat per schip soms tot 400 bennen van deze vissoort gelost worden. Wat bij ons het geval is zal elders ook wel zo zijn, waar dan nog bijkomt dat de vraag naar deze vissoort eerder beperkt is, zodat het moeilijk anders kan of het aanbod overtreft de vraag. Meteen worden door de Westschepen met vangsten van 500 bennen en meer eerder lage uitslagen geboekt. Al moet daar in feit wel de tussenkomst van de opvangregeling bijgeteld worden. Al met al worden dan toch redelijke cijfers geboekt. Voor de enige IJslander op de markt werd het eveneens een flink resultaat, de bokken-vissers tenslotte deden het niet on-

aardig. De O.33 bereikte met zijn vangst in de afslag zelfs 2,4 miljoen fr. Daar kon zelfs de O.318 met z'n 2,3 milj. niet bij. Het meest besproken resultaat was evenwel dat van de O.275. Hier werden 510 bennen vis en 840 kg tong gelost voor een totale besomming van 1.157.844 fr. Een opbrengst die wel in een kadertje zal gehangen worden door reder Laplasse.

Voor de verschillende soorten werden inderdaad flinke prijzen betaald. Zo kreeg haai tot 39 fr. en noteerden de roggen tussen 40 en 75 fr. het kg. De tongprijzen lagen tussen 147 en 283 fr. het kg met lappen als minst dure en bloktongen als duurste sortering. Lappen kregen maandag de hoogste prijs, bloktong en driekwarttong haalden dinsdag de top. Het moet gezegd dat er opvallend weinig middensortering tong was dinsdag, dit heeft ongetwijfeld de prijs opgedreven.

De prijs voor de IJslandse soorten was zeker niet slecht. Rode zeebaars, waarvan vrijdag al 600 bennen gelost werden door de O.81 kreeg nog tot 1.770 fr. de ben.

Blauwe leng haalde 2.880 fr. de ben terwijl voor koolvis tussen 1.080 en 1.790 fr. de ben gegeven werd. De schelvisprijs viel minder mee, hier werd slechts tussen 1.070 en 1.610 fr. genoteerd, ook kabeljauw en gul kunnen we niet duur noemen. Die kabeljauw kreeg trouwens ook van de andere visgronden geen te beste prijzen. Oorzaak hiervan is de zeer ruime invoer uit Denemarken, en dit aan nogal lage prijzen.

Voor de kustvisserij lijkt het iets te beteren. Er wordt regelmatig garnaal aangevoerd, zij het dat er een groot verschil in grootte bestaat tussen de onderlinge vangsten. De prijzen liggen dan ook ver uit elkaar. Zo werd dinsdag tussen 46 en 124 fr het kg betaald, dat zegt genoeg.

Vis is er nog steeds eerder weinig te vangen. De meeste visvangsters verkopen hun vangst trouwens volledig aan de trap.

## UURTABEL DER OVERVAARTEN

Voor de week van 2 maart tot 8 maart 1980.

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

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :  
— Dagelijks om 17.00 uur en om 20u25.  
— Op 3, 4, 5, 6, en 7 maart, bijkomende afvaart om 05.00 uur en om 23.00 uur.  
— Op 2 maart bijkomende afvaart om 23 uur.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :  
— Dagelijks om 05u15.  
— Op 3, 4, 5, 6, 7 en 8 maart bijkomende afvaart om 03u30 en om 06u40.

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

Afvaarten uit Dover Eastern :  
— Dagelijks om 00u30, 09.00 uur en om 21.00 uur.  
— Op 3, 4, 5, 6, en 7 maart bijkomende afvaart om 03.00u uur en om 07.00 uur.  
— Op 8 maart bijkomende afvaart om 03.00 uur.

Afvaarten uit Folkestone :  
— Dagelijks om 22u45.  
— Op 3, 4, 5, 6 en 7 maart bijkomende afvaart om 00u10 en om 20u55.  
— Op 2 maart bijkomende afvaart om 20u55.  
— Op 8 maart bijkomende afvaart om 00u10.

## OOSTENDÉ

### VRIJDAG 22-2-1980

IJSLAND				
O.81	20	620	—	1.010.378
KANAAL				
O.127	16	95	3.380	857.763
WEST				
O.243	8	575	—	325.920
O.123	8	395	—	207.965

### MAANDAG 25-2-1980

IJSLAND				
O.318	18	1.440	—	2.350.794
KANAAL				
O.275	17	515	840	1.157.844
O.274	16	110	2.735	704.440
O.114	15	80	2.460	584.123
Z.34	17	115	2.590	675.103
O.33	20	155	10.640	2.424.414
O.229	15	485	—	477.970
WEST				
N.752	11	430	13	272.040
O.206	9	475	—	300.910
O.35	11	390	—	191.840

### DINSDAG 26-2-1980

KANAAL				
Z.499	18	200	2.445	835.077
WEST				
Z.38	11	650	—	292.355
O.134	10	540	—	338.505
N.710	6	85	—	70.255

### WOENSDAG 27-2-1980

WEST				
Z.209	12	600	—	381.455

## VERWACHTINGEN

### VRIJDAG 29-2-1980

KANAAL : O.518 (130 vis, 4.000 tong);  
WEST : N.709 (280 vis), O.26 (350 vis).

### MAANDAG 3-3-1980

IJSLAND : O.129 (700 m., t.t.z. 70 kools, 180 bonen, 500 schelvis, 40 leng, 80 kab.-gul, 30 varia);  
O.216 (1.000 m., t.t.z. 400 schelvis, 400 bonen, 150 kab.-gul, 50 varia).  
KANAAL : O.118, O.135;  
WEST : O.309, N.719, N.708, O.279, N.40.

### DINSDAG 4-3-1980

KANAAL : O.303;  
WEST : N.736, N.3.

### WOENSDAG 4-3-1980

WEST : O.123, O.243.

## ZEEBRUGGE

### DONDERDAG 21-2-1980

Z.289	200	200	318.180
Z.161	100	80	144.237
Z.497	100	60	170.427
Z.30	300	90	194.480
Z.506	300	90	162.304
Z.324	200	60	146.153
Z.400-548 (gul)			304.696
Z.437-558 (gul)			204.250
Z.538-554 (gul)			129.726
			<b>1.774.453</b>

### VRIJDAG 22-2-1980

Z.331			137.875
Z.184-447			21.060
Z.558-437			133.426
Z.400-548			229.846
Z.570-601			208.872
Z.403-501			234.106
Z.580-578			425.682
Z.554-538			114.136
Z.201-560			134.010
Z.471-472			20.436
			<b>1.659.449</b>

### MAANDAG 25-2-1980

K				
Z.180	19	2.200	200	714.891
Z.568	6	200	180	297.420
Z.574	6	200	140	223.000
Z.176	6	300	130	255.560
Z.424	6	200	130	219.860
Z.559	10	100	260	513.010
Z.512		200	180	323.470
Z.471-472 (gul)				109.700
Z.580-578				255.166
Z.201-560				49.820
Z.403-501				30.380
Z.400-548				124.216
Z.554-538				53.816
Z.601-570				147.866
Z.437-558				77.926
				<b>3.396.101</b>

### DINSDAG 26-2-1980

K				
Z.596	5	300	100	249.780
Z.200	5	500	310	633.160
Z.99	6	1.200	185	662.507
Z.186		1.000	180	608.838
Z.403-501 (gul)				15.370
Z.201-560 (gul)				27.926
Z.437-558 (gul)				59.030
Z.471-472 (gul)				43.710
Z.538-554 (gul)				11.666
Z.601-570 (gul)				44.860
Z.400-548 (gul)				90.640
Z.580-578 (gul)				73.096
				<b>2.520.583</b>

### WOENSDAG 27-2-1980

N				
B.15	10	200	500	741.370
K				
Z.126	8	300	150	459.750
W				
Z.563	6	—	80	251.330
Z.184-447 (gul)				6.720
Z.400-548 (gul)				62.300
Z.601-570 (gul)				12.946
Z.403-501 (gul)				9.020
				<b>1.543.436</b>

## 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  
031-742051

(5723V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	25-2-1980		
Schelvis grote	.....	.....	.....
Schelvis midden	31,40-32,20	.....	.....
Schelvis klein	25,80-27,80	.....	.....
Kabeljauw	21,40-25,60	.....	.....
Gul	32,60-43,40	.....	.....
Wijting	27,80-38,—	.....	.....
Schaat	28,—,—	.....	.....
Zeebaars	.....	.....	.....
Leng	34,20-43,—	.....	.....
Schartong	45,40-57,60	.....	.....
Heilbot	20,—48,—	.....	.....
Koolvis	220 -249	.....	.....
Hondstong	21,60-35,80	.....	.....
Zeeewolf	.....	.....	.....
Staart	.....	.....	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	25-2-1980	26-2-1980	27-2-1980
Lappen	150 -163	147 -158	.....
Grote	168 -179	168 -173	.....
3/4	212 -242	246 -255	.....
Blok	231 -263	282 —,—	.....
Voor-kleine	222 -242	75 -283	.....
Kleine	195 -208	219 -223	.....
slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Grote	178 -180	175 -178	180 -185
Blok	171 -191	175 -188	199 -202
Fruit	234 -277	262 -275	281 -297
Schone kleine	244 -284	277 -280	284 -299
Kleine	220 -229	231 -244	257 -259
Tout petit	210 -220	220 -26	.....
Slips	199 -208	198 -207	.....

Nieuwpoort

Tong I	156 —,—	.....	.....
Tong II	200 —,—	.....	.....
Tong III	260 —,—	.....	.....
Tong IV	265 —,—	.....	.....
Tong V	256 —,—	.....	.....
Kleine	248 —,—	.....	.....

PLADIJS

Oostende

	25-2-1980	26-2-1980	27-2-1980
Grote	23,—31,—	33,—36,—	.....
Grote iek	24,—33,—	29,—,—	.....
Kleine iek	.....	.....	.....
Derde slag	24,—31,—	31,—,—	.....
Platjes	16,—,—	16,—,—	.....

Zeebrugge

I	.....	.....	.....
II	19,—,—	19,—22,—	24,—28,—
III	19,—,—	19,—21,—	19,—26,—
IV	19,—21,—	20,—22,—	15,—21,—
V	17,—20,—	18,—20,—	14,—20,—

Nieuwpoort

Moeien	.....	.....	.....
Grote pladijs	22,—30,—	.....	22,—26,—
Platjes	20,—30,—	.....	25,—35,—
Drielingen	17,—35,—	.....	18,—25,—

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

22- 2	4	87.630	2.401.926	.....	.....	.....
25- 2	10	229.015	9.203.898	.....	.....	.....
26- 2	4	76.195	1.572.242	.....	.....	.....
27- 2	1	30.210	389.255	.....	.....	.....
-	19	423.050	13.567.321	.....	.....	.....

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

23- 2	5	363	44.650	110,—	138,—	.....
25- 2	2	88	12.504	137,—	149,—	.....
26- 2	8	606	49.105	46,—	124,—	.....

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

21- 2	1	82	8.692	106,—	107,—	.....
22- 2	3	228	21.283	83,—	98,—	.....
23- 2	2	108	11.166	97,—	111,—	.....
25- 2	3	219	21.826	87,—	109,—	.....
26- 2	1	69	6.310	86,—	98,—	.....

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

21- 2	1	6.867	223.898	.....	.....	.....
25- 2	4	32.313	603.898	.....	.....	.....
27- 2	3	19.366	326.735	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

DONDERDAG 21 FEBRUARI

Z.525 207.836

De donderdagmarkt werd gekenmerkt door de aanvoer van één enkele bokkevisser. Grote tong werd tegen de volgende prijzen geboekt: 170 fr voor tong nr 1 en 204 fr voor tong nr 2; tong nr 3 werd tegen 261 fr het kg genoteerd en tong nr 4 tegen 265 fr het kg. Voor tong nr 5 betaalde men 252 fr het kg en voor kleine tong 238 fr het kg. Grote tarbot werd aan 376 fr het kg geboekt en middenslag tarbot aan 260 fr het kg. Griet haalde de prijs aan 150 fr het kg en pieterman 110 fr het kg.

Pladijs kende volgende prijzen: 21 fr het kg voor de grote, 23 fr voor de middenslag en 17 fr voor de kleine pladijs.

Kabeljauw werd verkocht aan 60 tot 70 fr en gul aan 35 tot 50 fr het kg. De weinig aangevoerde rog werd aan de man gebracht tegen 65 fr het kg.

Grote wijting werd geveild aan 1000 fr de ben en kleine wijting aan 850 fr de ben. Een marktverloop met matige prijzen, die stabiel bleven gedurende de ganse verkoop.

MAANDAG 25 FEBRUARI

N.720	207.836	.....
N.470	66.722	+ 4.979 interventieprijs
N.597	228.107	+ 7.827 interventieprijs
N.590	97.853	+ 53.922 interventieprijs

Vier vaartuigen van de West zorgden samen voor een aanvoer van ong. 32.000 kg vis voor een totale waarde van 603.898 fr.

Tong en variatie werden in geringe mate aangevoerd, zodat de respectievelijk betaalde prijzen lonend genoemd mogen worden. Grote tong kreeg 156 fr het kg voor de eerste soort en 200 fr het kg voor tong nr. 2. Tong nr. 3 of de bloktong werd aan 260 fr het kg geboekt en tong nr 4 of fruitong aan 265 fr het kg. Tong nr. 5 noteerde men aan 268 fr het kg en kleine tong aan 248 fr het kg.

Pladijs kende een tendens tot lichte prijsstijging, zo werd voor drieling 1.500 fr de ben betaald en voor platjes 1.200 fr de ben. Rog werd als volgt verkocht: 3200 fr de ben voor moerrog, 2.500 fr de ben voor de tilten en 2.700 fr de ben voor de scherpstaarten.

Grote wijting werd geveild aan 1.000 fr de ben tot 850 fr en de kleine wijting aan ong. 800 fr de ben, zelfs diende een partij kleine wijting tegen de opvangwaarde gestopt te worden. Een matige marktverloop met geringe belangstelling en middelmatige prijzen.

WOENSDAG 27 FEBRUARI

N. 40	186.605	+ 46.897 interventieprijs
N.738	56.355	.....
N.347	83.775	+ 25.458 interventieprijs

Drie vaartuigen van de West losten hun vangst op de woensdagmarkt. Er werd weinig variatie aan gevoerd, zodat de geringe kopen varia tegen dure prijzen aan de man werden gebracht. Middenslag tarbot kende een prijsnotering van 2270 à 260 fr. het kg., griet 110 à 130 fr. het kg. en tongschar werd zelfs tegen 130 fr. het kg. geboekt. Kabeljauw verkocht men tegen 3.500 fr. de ben en gul tegen 1.400 tot 2.400 fr. de ben, dit volgens de sortering. Pladijs kende een nazetgebied tegen ong. 1.300 fr. de ben voor welke soort. Voor wat rog betreft werden de volgende prijzen genoteerd, 65 fr het kg. voor de moer- en tiltrogen 60 fr. het kg. voor de scherpstaarten. Een partij doornhaai kende vanwege de handelaars gretige interesse en werd zodoende tegen de lonende prijs van 2.640 fr. de ben aan de koper gebracht. De evolutie voor wat de marktprijs der wijting betreft kan als volgt geschetst worden. Grote wijting kende een lichte neiging tot prijsverhoging, zo werd tot 1.000 fr. de ben voor de grote wijting genoteerd. Kleine wijting blijft in de impasse en maakt een verdere malaise door. Zo werd een partij wijting van de kleinste soort tegen de interventiewaarde aan de markt onttrokken, niettegenstaande deze vissoort tot de eerste klasse kwaliteit behoorde. Gedurende gans het marktverloop was er weinig interesse vanwege de groothandel.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort	
	25-2-1980	25-2-1980	26-2-1980	26-2-1980	27-2-1980	27-2-1980	25-2-1980	27-2-1980
Tarbot : groot (123)	344	264 -350		340 -354		395		
middel (123)	221 -299	164 -194	200 -268	184 -212		207 -239	220 -280	220 -260
Klein (123)	164 -171	140 -154	153 -174	164 -174		179 -188	100	100
Griet : groot (123)	108 -122	114 -134	126	130 -148		174 -176	110	111 -130
middel (123)	102	98 -110		120 -130		163		
klein (123)	89 -96	80 -104	93	104 -110		151		
Schelvis : groot								
middel								
klein								
Heek : groot	62		82					
middel	53 -57		46 -62					
klein	25 -48		14					
Lom								
Leng	44 -47					33		
Rog (I)	33 -72		14 -61					
Keilrog (123)	48 -82					93	70	70
Rog (23)						70 -72	55 -65	65
Tilten (23)						76	60	60
Scherpstaart (23)						86	60	60
Halve mans (23)							60	60
Teelt (2)						70		
Katrog (2)						49		
Kabeljauw	35 -44	38 -45	36 -39	50 -54	35 -40	42 -48	50 -60	60 -70
Gul (groot)	24 -40	33 -46	26 -43	45 -51	28 -43	39 -45	30 -50	40 -50
Gul (middel)		36 -40		42 -44		43 -50		
Gul (klein)		32 -34		35 -38		37 -44		
Hozemondhamme	78 -177		90 -168					
Wijting : groot	14 -22	20 -30	14 -26	24 -30	14 -16	21 -34	17 -20	18 -20
klein		14 -16		14 -16		14	16 -21	16 -20
Schar	13 -19	10 -13	9 -17	10 -14	13 -14	13 -16	13 -18	14 -26
Steenschol	36 -128	118	22 -105	147 -153		161		
Zeehaai						46	16	16
Hondshaai	19 -25							46 -54
Doornhaai								
Pieterman							110	
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	12 -34							
Schartong	21 -36						90 -110	130
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk			9		12			
Heilbot								
Steur								
Koolvis								
Zeewolf								
Pollak	42 -51		39 -44					
Zonnevis	140							
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel		98 -184		98 -189		130 -220	160 -185	
Schotse schol							9 -18	
Zeehond							16	15
Bot							30 -50	
Rode Poon (robaard)	34	24 -30		24 -32			12 -16	20
Grauwe Poon (knorh.)	25 -26	17 -20	17 -22	20 -22	14	34		
Rode Knorhaan	37 -67		33					
Posten		10 -14		10 -13		13 -15		
Langoesten (midden)								
(klein)								

**Lees "HET VISSERIJBLAD"**



# LIPS n.v. sloopsschroeven

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

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

V73

## NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 19 februari werd aangevoerd: 4.125 kg. tong; 74 kisten tarbot en griet; 593 kisten kabeljauw; 23 kisten schelvis; 404 kisten wijting; 48 kisten schol; 32 kisten schar en 31 kisten diversen.

#### Prijzen in gulden:

Per 1 kg.: tarbot 19,54-18,62; grote tong 13,19-13,11; grootmiddel tong 13,93-13,74; kleinmiddel tong 16,29-15,71; tong één 16,00-15,50; tong twee 15,58-15,42.

Per 40 kg.: tarbot 522-368; griet 358-294; kabeljauw één 108-72; kabeljauw twee 114-60; kabeljauw drie 104-75; kabeljauw vier 100-69; kabeljauw vijf 84-42; schelvis één en twee 140; schelvis drie en vier 120-62; schol één 52-52; schol twee 61-57; schol drie 65-60; schol vier 114-55; wijting drie 43-34; schar 92-42; kuit 37-30; steenbolk 43.

X X X

Aan de woensdagmarkt van 20 februari werd aangevoerd: 635 kg. tong; 5 kisten tarbot en griet; 447 kisten kabeljauw; 6 kisten schelvis; 436 kisten wijting; 46 kisten schol; 66 kisten schar; 2 kisten haring en 33 kisten diversen.

#### Prijzen in gulden:

Per 1 kg.: grote tong 13,21-13,12; grootmiddel tong 14,26-14,25; kleinmiddel tong 17,13-16,89; tong één 16,52-16,29; tong twee 16,11-15,97.

Per 40 kg.: tarbot 524-405; griet 364-309; kabeljauw één 120-84; kabeljauw twee 108-80; kabeljauw drie 108-82; kabeljauw vier 98-84; kabeljauw vijf 88-67; schelvis vier 130-100; schol één 54-40; schol twee 70-54; schol drie 66-57; schol vier 65-61; wijting drie 57-25; haring twee 50; schar 100-57; bot 24; steenbolk 30; kuit 50-41.

#### De besommingen waren:

KW 173 f5.100; KW 137 f4.900; UK 135 en UK 145 f900; VD 19 en VD 73 f7.800; VD 20 en YE 25 f5.250; IJM 1 6.400; IJM 18 f2.000; verder 2 schepen uit Goederede en 1 uit Texel welke tezamen f30.000 besomden en één Engels vaartuig, de GY 243 met f8.300 aan besomming.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 21 februari werd aangevoerd: 504 kisten kabeljauw; 10 kisten schelvis; 496 kisten wijting; 3 kisten schol; 73 kisten schar; 19 kisten diversen.

#### Prijzen in gulden:

Per 40 kg.: kabeljauw één 108-78; kabeljauw twee 120-80; kabeljauw drie 106-84; kabeljauw vier 98-82; kabeljauw vijf 82-70; schol drie 126-86; schol vier 120-86; schelvis vier 130-120; grote kuit 53-30; kleine kuit 96; wijting drie 58-36; schar 100-78; steenbolk 50-38; bot 24.

#### De besommingen waren:

KW 106 f6.200; KW 185 f4.500; VD 19 en VD 73 f7.360; VD 20 en YE 25 f8.150; WR 12 en WR 74 f7.360; WR 15 en WR 17 f11.500; IJM18 f2.700; verder 2 Texelaars welke tezamen f11.000 besomden.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 22 februari werd aangevoerd: 1.930 kg. tong; 21 kisten tarbot en griet; 774 kisten kabeljauw; 17 kisten schelvis; 1.392 kisten wijting; 755 kisten schol; 155 kisten schar en 106 kisten diversen.

#### Prijzen in gulden:

Per 1 kg.: tarbot 22,53-19,54; grote tong 13,39-13,10; grootmiddel tong 15,52-15,20; kleinmiddel tong 17,91-16,94; tong één 17,88-17,32; tong twee 17,49-17,17.

Per 40 kg.: tarbot 511-400; griet 401-364; kabeljauw één 108-78; kabeljauw twee 106-80; kabeljauw drie 100-78; kabeljauw vier 100-74; kabeljauw vijf 80-64; schelvis twee 196; schelvis drie en vier 140-114; schol één 66-53; schol twee 72-62; schol drie 80-63; schol vier 76-56; wijting drie 90-40; steenbolk 33-31; bot 30-25; kleine kuit 96; grove kuit 35-29.

#### De besommingen waren:

KW 63 f13.000; KW 77 f14.200; SCH 28 f19.800; UK 171 f15.700; UK 208 en UK 228 f16.300; UK 235 f7.060; VD 19 en VD 73 f1.360; WR 17 en WR 15 f5.100; IJM 18 f1.200; IJM 19 f2.170; verder twee Goedereders en twee Texelaars welke tezamen f60.000 besomden en één Deen, de VE 244 met f29.000.

X X X

Aan de maandagmarkt van 25 februari werd aangevoerd: 340 kg. tong; 9 kisten tarbot en griet; 1.223 kisten kabeljauw; 62 kisten schelvis; 1.518 kisten wijting; 147 kisten schol; 91 kisten schar en 38 kisten diversen.

#### Prijzen in gulden:

Per 1 kg.: tarbot 22,50-20,73; gro-

te tong 15,76; grootmiddel tong 15,76; kleinmiddel tong 18,24; tong één 18,49; tong twee 17,77.

Per 40 kg.: tarbot 652-415; griet 414-383; kabeljauw één 144-84; kabeljauw twee 100-78; kabeljauw drie 86-72; kabeljauw vier 86-73; kabeljauw vijf 80-67; schelvis één en twee 200-196; schelvis drie en vier 114-92; schol één 62-52; schol twee 76-70; schol drie 83-70; schol vier 76-61; schar 72-42; wijting drie 54-39; brama's 50; kleine kuit 124-76; steenbolk 40; haai 134.

#### De besommingen waren:

KW 29 f11.400; KW 51 f19.890; KW 74 f1.130; KW 141 f13.220; KW 149 f18.760; KW 152 f14.000; KW 152 f14.000; KW 167 f14.880; KW 185 f5.860; KW 214 f13.130; KW 221 f13.320; KW 226 f10.690; SCH 256 f17.830; IJM 154 f8.500; IJM 207 f10.540; IJM 20 f10.070; verder één Deens vaartuig, de RI 234 met f9.740 aan besomming.

## REDERS LEEST UW VAKBLAD

## Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 18 tot en met 22 febr. 1980

Door 105 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

7.642 kg	TONG	f 123.604,78	van f 18,08	f 12,68
6.433 kg	TARBOT	76.679,13	van f 22,77	f 7,41
42.795 kg	SCHOL	58.084,88	van f 2,36	f 1,27
201.515 kg	KABELJAUW	396.776,94	van f 3,68	f 0,93
749 kg	GRIET	7.035,99	van f 10,62	f 4,39
3.105 kg	SCHAR	5.139,28	van f 2,49	f 0,71
39.200 kg	WIJTING	30.790,57	van f 1,18	f 0,62
218.381 kg	DIVERSEN	443.427,95		
519.820 kg		1.141.539,52		

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ANDERE WERKNEMERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE  
BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN :

EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD!

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

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

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

U M



# HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

**H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE**

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



Gedekte risico's :

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



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

