

GEMEENTE KOKSIJDE  
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM  
OOSTDUINKERKE



# het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ  
EN VAN DE GROEPING DER VISNIJVERHEDEN

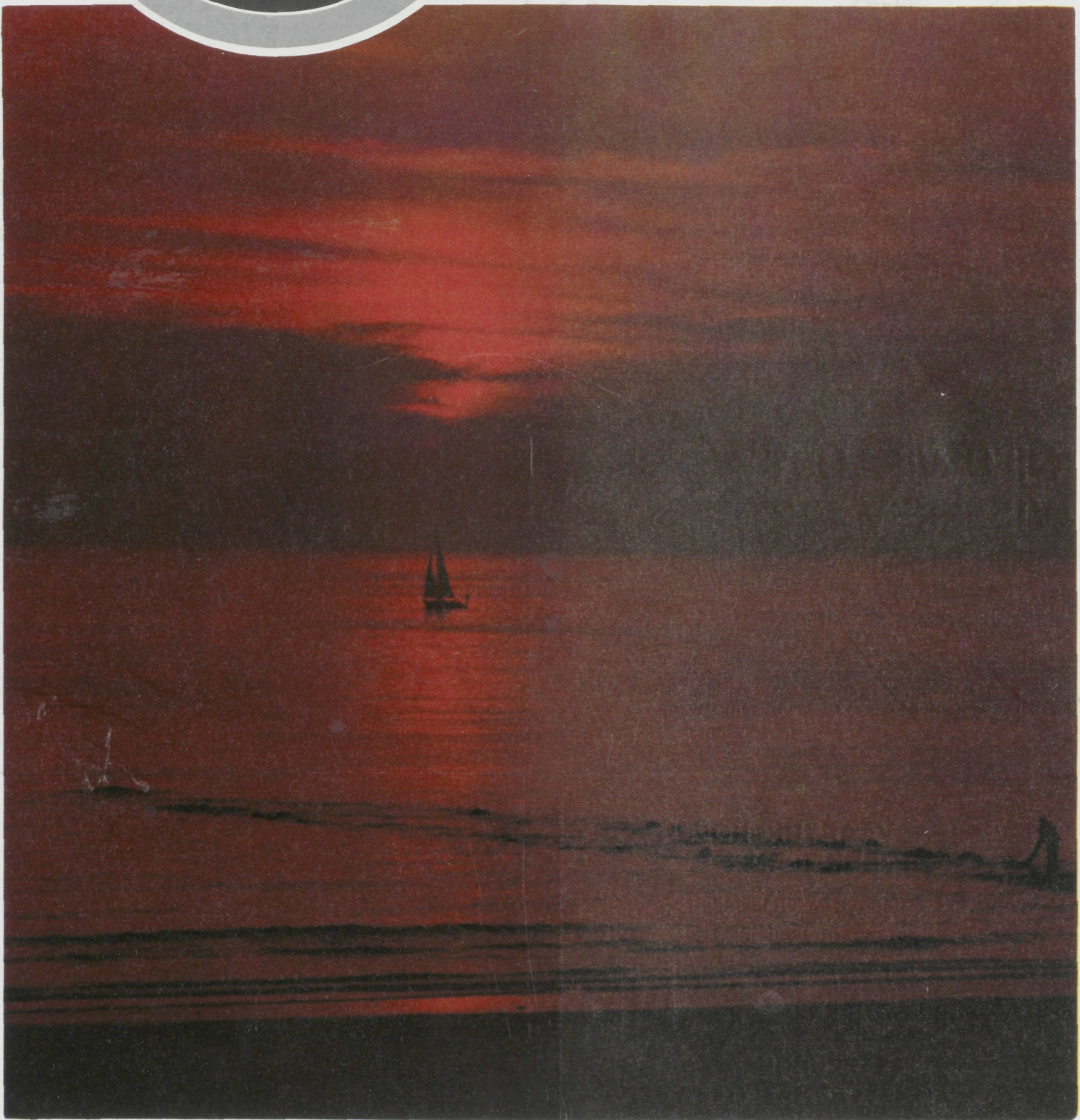


FOTO ROLAND

# A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en deponhouder 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 scheepsverven 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

## EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(8324V)

# het visserijblad

Vrijdag 14 maart - Nr. 10

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

## DE INDUSTRIELE VISSERIJ - EEN DEENSE VISIE

In het jaarboek «Fisk og Hav» (vis en zee) heeft de Deense visserijbioloog Erik Ursin een bijdrage laten verschijnen onder de titel: Het samenspel van de vissoorten. Het is een merkwaardig en lezenswaardig artikel, dat we in vertaling vonden in «Informationen über die Fischwirtschaft des Auslandes» (maart - april 1979) en dat we hier graag in zijn hoofdlijnen vrij weergeven.

Ursin merkt vooreerst op, dat er bij de beoordeling van de toestand van een visstock, alsmede zijn toekomstige ontwikkeling, tot nog toe en over het algemeen, werd uitgegaan van het feit alsof de verschillende vissoorten onafhankelijk zijn van elkaar of ten hoogste slechts met elkaar verbonden zijn door het feit dat de visserij op één bepaalde soort tot bijvangsten van een andere soort leidt. Het lijkt echter zo te zijn, dat de visstocks ook met elkaar verbonden zijn doordat zij elkaar opeten, m.a.w. dat er voedselrelaties bestaan.

Deze vooropstelling geldt niet altijd, maar vele vaststellingen tonen aan dat de veranderingen in de Noordzeevisserij van de jongste jaren, de overlevingskansen van vissoorten hebben gewijzigd, zowel wat het «gevangen worden», als het «weggegeten worden» betreft.

In een vroeger door Ursin ontwikkeld «Noordzeemodel» vormde de berekening van de kans «gegeten te worden», de basis van de methode voor de beschrijving van de visbestanden en hun voedsel. Dit is een zeer ingewikkelde opgave, wanneer men bedenkt, dat kabeljauw niet alleen haring eet, maar haring ook kabeljauw en dat kabeljauw broed een door andere vissen zeer gegeerd voedsel is.

### ONTWIKKELING SEDERT 1960

In het jaar 1960 werd ca 1,5 mln t. vis in de Noordzee gevangen, bij een totaal visbestand (biomassa) van ca 8 mln t, d.w.z. de vangsten bedroegen slechts één zevende van het bestand. In 1976 bedroeg het totale visbestand eveneens ca 8 mln t. en werd 3 mln t. gevangen, hetzij bijna één derde. Niettegenstaande de sterkere bevissing bleef het totale visbestand weliswaar op peil, doch niet in zijn afzonderlijke soorten.

Vóór 1964 bedroeg het makreelbestand ca 4 mln t en de vangsten lagen eerder laag. Momenteel loopt het bestand terug (1,5 mln t.) en toch zijn de vangsten hoger dan vóór 1964. Toen beliep de jaarlijkse vangst 2 t.h. van het bestand en momenteel 15 t.h., hetgeen waarschijnlijk een goede bevissingsgraad is.

Ongeveer gelijktijdig met de vermindering van het makreelbestand van 4 mln t. tot 1,5 mln t., daalde ook het haringbestand, nl. van 2 mln tot 150.000 t. Het beeld is echter enigszins anders dan voor makreel. De jaarlijkse vangsten zijn ongeveer zo groot als het bestand, tengevolge van de zware visserijdruk op haring.

Het bestand en de vangsten van andere soorten (rondvis en platvis) namen toe naarmate de haring- en makreelvangsten verminderten. Het aantal recruten steeg. De reden hiervoor is te zoeken in het feit dat haring en makreel grote hoeveelheden broed van deze vissen opaten. Nu zijn er meer overlevingskansen voor deze soorten en vinden zij tevens voedsel dat anders door makreel en haring werd opgenomen.

In de loop van de jaren hebben zich in de Noordzee aldus grote veranderingen in de bestanden en vangsten voorgedaan.

### ANDERE VISSOORTEN

Wat is er gebeurd met kabeljauwachtigen, die traditioneel voor directe menselijke consumptie zijn bestemd, zoals bijvoorbeeld schelvis, koolvis en wijting? Zowel de vangsten, als de bestanden zijn gestegen

met het dubbele, na de vermindering van het makreelbestand.

Nog sterker stegen de gevangen hoeveelheden sprot, zandspiering en kever.

Dit zijn soorten die snel groeien en vroeg geslachtrijp zijn en die de plaats van de «verdwenen» haring en makreel in de voedselketen zijn gaan innemen. Een omvangrijke visserij op deze soorten voor industriële doeleinden kwam op gang. De visserij op deze drie soorten geeft momenteel hoeveelheden die even groot zijn als de totale Noordzeevangsten in 1960 (1,5 mln t.). De opbrengst (in geld uitgedrukt) ligt evenwel lager dan deze van 1960, die toen vangsten ten gelde maakte voor direct menselijk verbruik. Maar er mag niet vergeten worden dat de industriële visserij verdere economische vertakkingen heeft, o.m. nertsenkweek, kweek van forellen en kippen.

### INDUSTRIE EN VERBRUIK

Een gevolg van de industriële visserij op deze drie soorten is dat andere soorten, bijvoorbeeld haring, schelvis en wijting als «bijvangst» worden gevangen. Daardoor verminderen de vangstmogelijkheden op konsumptiesoorten en ontstaat er een rem op de heropbouw van de haringstock.

De bijvangst van schelvis is te betreuren, gezien schelvis waardevolle konsumptievij is en weinig visbroed, uitgezonderd zandspiering, wegeet. De Britse protesten tegen het aandeel van schelvis in de Deense industriële visserij is aldus niet ongegrond.

Voor wijting is de toestand niet zo klaar. Kleine wijting voedt zich in hoofdzaak met schaaldiertjes, terwijl grote, vissen eten, waardoor in een grotere samenhang beschouwd, deze visserij tegelijkertijd schade veroorzaakt en nut opbrengt.

Wanneer het juist is, dat de bijvangsten van de industriële visserij op deze drie soorten een rationele uitbating van de gezamenlijke stocks in de Noordzee verhinderen, is een alternatief moeilijk te onderkennen.

Voorstellen werden gedaan om de Deense industriële visserij af te schaffen. Afgezien van de gevolgen voor de Deense economie, staat men voor het probleem dat ofwel de vaartuigen die de industriële visserij moeten worden opgelegd, ofwel dat ze zich op de konsumptievijserij moeten gaan toeleggen.

In het laatste geval zal de visserijdruk op bepaalde soorten toenemen en bedacht moeten worden dat de gevolgen van het instandhouden van de industriële visserij kleiner zijn dan oorspronkelijk werd aangenomen. Bij het opleggen van de vloot zullen andere landen aan de uitbouw van hun vloot gaan denken en komt men weeral niet verder.

Met een grotere visserijdruk op konsumptievij zullen anderzijds de bestanden van de kleine vissoorten, die jaarlijks 1,5 mln t. vangsten opbrengen, bijna onbenut blijven.

Dit wijst er op dat verbod van industriële visserij op kleine vissoorten grondig onderzocht moet worden en samen moet gaan met andere beperkingen, wil men zeker zijn van de beoogde doelstellingen.

Een minder risicovolle weg tot een grote en brede Noordzeevisserij, die door alle visserijlanden wordt nagestreefd, ligt in het maken van een binding van de traditionele reglementering van de konsumptievijserij met beperkingen van de bijvangsten van relatief «nonschadelijke» vissen zoals haring en schelvis in de industriële visserij.

# BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

## BELGIE

5/71 (T) **NIEUWPOORT — ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN**  
Zie B.a.Z. 1/44 en 1/45-1980

Gedurende de periode van 17 tot en met 28 maart 1980 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector, als volgt :

- week van 17 tot 21 maart 1980 : op maandag 17, dinsdag 18, woensdag 19, donderdag 20 en vrijdag 21 maart 1980;
- week van 24 tot 28 maart 1980 : op maandag 24, dinsdag 25, woensdag 26, donderdag 27 en vrijdag 28 maart 1980.

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

(Med. A.A. Sch. Nieuwpoort 22-12-1980 — H. 66026)

5/72 **WEST HINDER - VLISSINGEN ROUTE. WRAK VISSERSBOOT O.82 AFGEDREGD. JUISTE POSITIE.**

Positie : 51°22'17"5"N — 2°29'38"E

Het wrak van de vissersboot O.82 wordt afgedregd.

Aanbrengen een afgedregde wrakdiepte van 230 dm «Wk» in bovenstaande positie.

B.a.Z. 4/65 (P) — 1980 vervalt.

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

(Hydrografie Oostende)

## NEDERLAND

5/73 **WESTERSCHELDE — OVERLOOP VAN VALKENISSE. ONDIEPTE.**

Op 51°22'40"N — 4°09'29"E aanbrengen een ondiepte van 78 dm, omgeven door een gevaarlijn, «St».

(Zie Belg. krtn. 103 en 104/07)

(B.a.Z. 730 — H. 66025)

5/74 **WESTERSCHELDE. — PAS VAN BAARLAND. TON VERLEGD**

Naar 51°22'46"N — 3°54'32"E (± 200 m NNE) verplaatsen de rode stompe ton 30A.

(Zie Belg. krtn. 103 en 104/10)

(B.a.Z. 731 — H. 66025)

5/75 **WESTERSCHELDE. WIELINGEN.**

**N. VAN NIEUWE SLUIS. LICHTBOEI VERVANGEN DOOR TON**

Op ± 51°24'8"N — 3°30'4"E de lichtboei GG-B, markerende de degaussing kabel, vervangen door en gele spitse ton met radarreflector «GG-B».

(Zie Belg. krtn. D 11, D 101, 103 en 104/11 en Lichtenlijst 1979 - Nr. 138)

(Ned. B.a.Z. 733 — H. 66025)

## STAAT VAN VERANDERINGEN IN DE « OFFICIELE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN » — FEBRUARI 1980

### VERANDERING VAN EIGENDOM + NAAM + THUISSHAVEN

O.198 «JUHEL» wordt Z.198 «LORENZO».

Eigendom : Rederij Vantorre en Vergaerde PVBA, H. Liebaertstraat, 40, 8390 Knokke-Heist, tel. (050) 514489 - 512121. Zeebrief : 8 febr. 1980

N.705 «LUMAR» wordt O.705 «NELE».

Eigendom : Versluys - Savels PVBA, Kapellestraat 167, 8401 Bredene, tel. (059) 321723. Zeebrief : 22 febr. 1980.

### VERANDERING VAN EIGENDOM

Z.582 «ELDORADO» — Eigendom ELDORADO PVBA

Invaliedenlaan 7, 8390 Knokke-Heist, tel. (050) 512391. Zeebrief : 7 febr. 1980.

### NIEUW VAARTUIG

Z.44 «DE CAINE» — Seinletters : O P B R; 157,96 BT, 58,74 NT; bouwjaar 1980; werf 29 en 16 - staal; motor ABC, 740 pk; nr. 11467; bouwjaar 1980; Navigatieinstrumenten : RF-US-R-OP-DN-DNP-VHF-Aut. pil.

Eigendom : De Bounty PVBA, Heiststraat, 48, 8380 Zeebrugge-Brugge 5. tel. (050) 544969.

Zeebrief : 29 febr. 1980.

## BRIEVENBUS

### Verbod op haringvangst

In uw blad van 7-3-80 blijkt u precies gelukkig te zijn met het koninklijk besluit dat ons verbiedt op haring te vissen. Ook reeds in het nummer van 15 februari hebt u gevraagd of de Zeebrugse vissers en de vismijndirectie niet hun boekje zijn te buiten gegaan.

Zonder commentaar hebt u anderszinds melding gemaakt van het koninklijk besluit waarbij de Belgische visserij verplicht wordt minstens 75/80 mm maaswijdte te gebruiken. (Wij zijn het eerste land in Europa waar dergelijk besluit verschijnt!).

Iedereen schijnt dus heiliger dan de paus te willen worden, waar het bedrijf toch had verwacht dat men ons zou verdedigen en beschermen.

Haring, die op onze kust sinds jaren niet meer was te zien, zwemt zomaar in onze netten en wij zouden ze niet mogen aanvoeren. Te meer als er bij ons nooit een dergelijk besluit werd gepubliceerd !

Het is zeker niet de Belgische visserij die de haringstand zal uitmoorden door een aanvoer van 100 ton ijle haring, die in zo dikke scholen op onze kust zit dat we verplicht zijn ze te vangen.

We weten ook dat de Oostendse kustvisserij nijdig onze vangsten heeft bekritiseerd, waar niemand hen toch belette ook zelf een paar duizend kilo mee te brengen.

Het moet ons van het hart dat wij dit een triestige mentaliteit van broodnijd vinden !

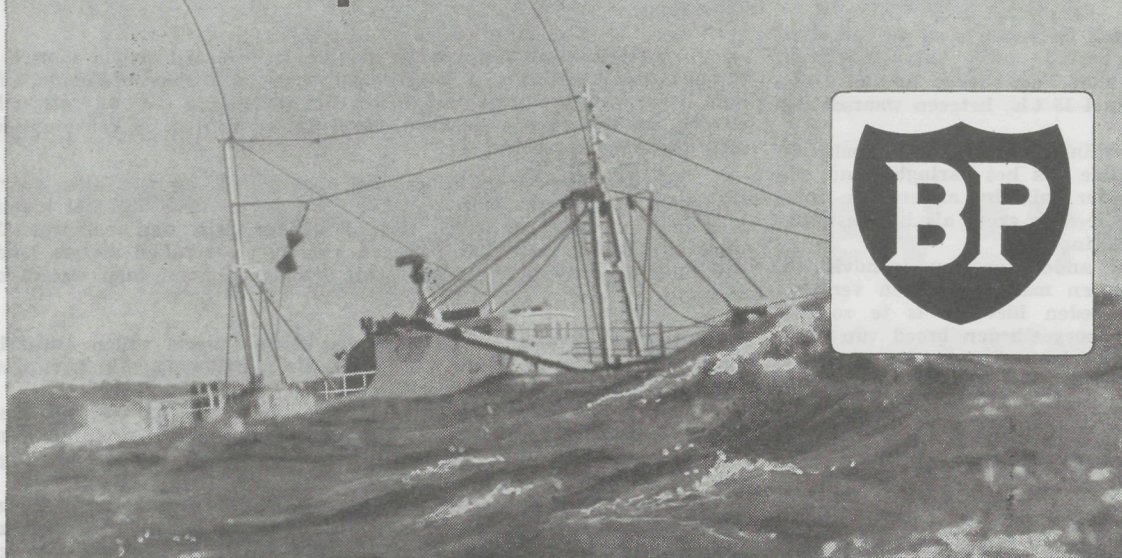
Wij hebben niemand kwaad gedaan, noch benadeeld en de Engelsen moeten ons hiervoor niet op de vingers willen tikken, waar toch iedereen weet dat zij zelf hun makreelvangsten, na uitputting van de kwota, op zee rechtstreeks overdragen aan moederschepen van het Oostblok.

U hebt mooi schrijven te hopen dat de ministers van de „Negen" een paar kruimels van de haringtafel aan België zullen bedelen, waar sinds lang geweten is dat België voor haring niet in aanmerking komt.

Meent u niet dat er juist andersom had moeten gereageerd worden? Hadden wij in Zeebrugge voor 1980 een paar duizend ton haring aangevoerd, dan hadden de „Negen" moeilijk anders gekund dan België ook een kwantum te geven, maar neen, mekaar beduvelen lijkt interessanter.

Zeebrugse reders

In moeilijke ogenblikken kunt U op BP oliën vertrouwen.



# Besluiten van Auditeur gunstig voor stelling van kopers

In verband met de controverse die er heerst tussen het merendeel der kopers en de Stad Oostende, die aangewezen werd door het K.B. van 30-4-'76 om de viskeurrechten te heffen bij de kopers, heeft de Auditeur van de Raad van State zijn besluiten neergelegd. Aan de hand van de konklusie hiervan, zou genoegzaam blijken dat het K.B. dat deze viskeurrechten ten laste van de kopers legt, inderdaad een loopje neemt met de wet. Zoals we zelf reeds verscheidene malen hebben geschreven moet een K.B. dat genomen wordt in uitvoering van een wet, de toepassing van deze laatste in praktijk brengen en vergemakkelijken. Dergelijk uitvoeringsbesluit kan, noch mag echter de inhoud van de wet wijzigen. Daarom ook hebben wij, van het begin van het verschijnen van het betwist K.B. en het volgend K.B. er op gewezen dat men best deed een nieuwe wet uit te vaardigen, zo men werkelijk de inhoud van de kaderwet van 1965 wenste te veranderen in een zin die de reders zou ontlasten van de betaling van de viskeurrechten. De kaderwet legt de viskeurrechten ten laste van de eigenaars van de vis op het ogenblik van de keuring. Men hoefde dus slechts na te gaan wie, op het ogenblik van de keuring eigenaar was van de vis. De stad Oostende heeft een geding aangegaan tegen de visgroothandel voor weigering van betaling der viskeurrechten waarvoor gedaagd werden de voorzitter, de heer Jean Leveque en de sekretaris de heer Gekiere Roger. Gezien de visgroothandel de zaak echter aanhangig heeft gemaakt bij de Raad van State heeft de rechtbank echter beslist, eerst de uitspraak van deze Raad af te wachten vooraleer de klacht van de stad Oostende ten gronde te behandelen.

Als nu de Raad de visie van zijn eigen Auditeur volgt, dan zal de Stad Oostende die de viskeurrechten bij de kopers tracht te innen, afgewezen worden. We zien moeilijk in, wanneer de Auditeur zelf, de verweerder of gedaagde, vrij pleit, hoe de Raad van State dan nog de verweerders, in casu hier de kopers, in het ongelijk kan stellen. Dit zal echter onmogelijke gevolgen geven voor de stad die we hierna trachten weer te geven.

## WAT NU STAD OOSTENDE EN ZEEBRUGGE EN NIEUWPOORT ?

Mocht het al zijn dat de verweerders in het gelijk gesteld worden en de Stad Oostende afgewezen, dan komen we werkelijk voor een poespas van praktisch onoplosbare moeilijkheden te staan, wat de voorbije jaren betreft.

Inderdaad wacht de gewone bevoegde rechtbank waar de zaak tegen de kopers door de Stad Oostende aanhangig werd gemaakt, op

de uitspraak van de Raad van State. Zo deze uitspraak ten voordele van de kopers uitvalt; hetgeen meer dan waarschijnlijk is, gezien de besluiten van de eigen auditeur van de Raad van State de kopers gelijk geven, dan zal de Stad Oostende afgewezen worden en de kopers vrijgesproken.

Nemen we dus aan dat de viskeurrechten door de eigenaars van de vis, hier dus de reder, dienen betaald te worden, wat dan met de te heffen rechten die in de voorbije jaren niet gebeurde? Hoeveel reders hebben intussen het bedrijf niet gestaakt of zijn zelfs overleden en werd de successie reeds geregeld? Over welke onmogelijke bedragen zal het hier gaan? Wie heeft er schuld aan dat bij de verkeerde werd aangeklopt om de viskeurrechten te innen? Zijn de ministeriële instanties niet in de eerste plaats verantwoordelijk voor de grove missing die gebeurd is! Is het verantwoord dat men drie jaar terug zou gaan om de rekening nog te maken van de reders? We zullen zeker één der eersten zijn om ons hier tegen te verzetten en alle invloeden helpen mobiliseren opdat de Staat zelf de gevolgen van deze misser, waarvoor één van haar departementen verantwoordelijk is, voor eigen rekening zou nemen. We wensen geen nieuwe affaire van vervolgingen van vissers, zoals we deze gekend hebben ten laste van de teruggekeerde vissers uit Engeland na de oorlog die tot fabelachtige fiscale naslagen veroordeeld werden. En wat gebeurt er met de gelden die van de viskeurrechten door bepaalde kopers aan de Stad betaald werden?

Naar ingewonnen inlichtingen zouden deze gelden gestort geweest zijn in een consignatiekas, hetgeen er anderzijds toch ook op wees dat de Stad toch niet gans gerust was in de afloop van deze zaak. De kopers die de viskeurrechten gekweten hebben, zullen natuurlijk niet nalaten, deze onrechtmatig geïnde gelden terug te eisen met de vergoedende interesten. Het is duidelijk dat de Stad Oostende zich hier niet zal kunnen laten pramen en procedures riskeren.

Anderzijds zitten we dan nog met de speciale regeling voor Nieuwpoort en Zeebrugge waar men via een omweg, de viskeurrechten aangerekend heeft aan de kopers door middel van een bijkomende heffing van 1% op de waarde van de aankopen wegens zogenaamde verleende diensten.

Men zou nu wel kunnen aanvoren dat de stedelijke administratie ergens wel heffingen mag instellen, maar de motivering van deze heffing moet dan een wettelijke basis hebben. Indien men inderdaad uit de pot van deze 1%, de viskeurrechten uitgekeerd heeft, dan heeft men hier dan terzelfdertijd impliciet aangevoerd dat deze heffing van 1% geschiedde, of minstens in de hand gewerkt werd, als heffing van viskeurrechten, ten laste van de kopers. Als de kopers te Nieuwpoort en te Zeebrugge betaald heb-

ben onder voorbehoud van de uitspraak van de Raad van State of niet onder dit voorbehoud, zullen zij tegenover een eventuele onwettige Stad Brugge of Nieuwpoort de procedure moeten inleiden om de gelden te rekupereren die op een onwettelijke basis geheven werden. Dat de steden Nieuwpoort en Brugge en zelfs Oostende zich later kunnen revancheren door de instelling van bepaalde taksen ten laste van de kopers, is best mogelijk. Dit is het echter niet wat ons voor het ogenblik bezig houdt, maar de regularisatie van eventueel onrechtmatige geïnde heffingen, en verder van de heffing waar deze had moeten gebeuren. Voor de reder is dit echter onoverkomelijk en daar dient in de eerste plaats voor gezorgd.

## HOE ZIET MEN DAN DE HEFFING IN DE TOEKOMST ?

De keuring zou zeker moeten ten laste vallen van de handel omdat deze ten slotte deze last kan doorrekenen in haar prijs. Men moet er dus wel toe komen om een oplossing in deze zin te vinden. Er zou nu wel kunnen gedacht worden om de vis van een bepaald vaartuig eerst te verkopen en, vooraleer men de vis uit de afslag haalt, deze dan eerst te keuren. Dit houdt echter in dat de koper die naderhand gekonfronteerd wordt met afgekeurde vis, aldus zonder vis staat, minstens wat deze beurt betreft.

Hij zou hier dus werkelijk gefrustreerd zijn in zijn aankoop. Indien men echter het huidige systeem en de huidige kaderwet wenst te behouden moet er een organisme opgericht worden waarvan allen, die over een koperskaart beschikken, verplichtend lid moeten zijn. Deze instelling wordt onmiddellijk eigenaar van de, door de reder in de markt gezette vis, tegen een prijs die in de afslag zal bepaald worden die naderhand plaats grijpt. De viskeurrechten vallen dan ten laste van deze instelling die eigenaar is en die de te betalen viskeurrechten verdeelt onder zijn leden, naargelang hun aankopen.

Ook de opvang moet lid zijn van deze instelling voor wat de opgevangen vis betreft. Voor wat de afgekeurde vis betreft, vermits deze niet in de afslag kwam, zal de instelling geen viskeurrechten hierop dienen te betalen, vermits deze bepaalde partijen aan verkoop onttrokken werden, gezien de keuring gebeurde vóór de afslag.

Inderdaad zou in dit geval de keuring op dezelfde manier plaats grijpen als thans het geval is en zal er dus slechts, voor verbruik goedgekeurde vis, verkocht worden. Een nieuwigheid is wel dat de reder onmiddellijk zijn vis verkoopt aan deze op te richten instelling, tegen een naderhand overeen te komen prijs die deze is van de afslag van de vis.

BILLIAU Leo

## ACHIEL LYCKE IS NIET MEER

Achiel Lycke ! Wie kent hem in de visserij niet? We wisten dat hij een hele tijd ziek was. Toen we dinsdagmorgen in de vismijn kwamen werd ons daar gezegd dat Achiel Lycke overleden was.

Achiel kwam vroeg in de visserij terecht en door zijn vlijt en overleg bracht hij het van scheepsjongen tot kapitein. Bij het uitbreken van de oorlog, in mei 1940, voerde hij het bevel over de treiler O.287 „Ixous” en vertrok uit Oostende naar Engeland. In juni 1940 nam hij deel aan de evacuatie van Duinkerke en bedreef daarna de visserij met Milford als thuishaven en daarna uit Swansea. Op 3 mei 1941 vertrok hij uit de haven van Swansea naar de visgronden van het Bristolkanaal waar zijn schip door een vliegtuig met bommen bestookt werd, waaraan hij gelukkig kon ontsnappen. Korte tijd nadien redt hij de bemanning van stomer „Farrady” die door hetzelfde vliegtuig tot zinken gebracht werd en bracht de schipbreukelingen te Swansea veilig aan land.

Schipper Lycke en zijn bemanning werden voor hun moedig gedrag met het oorlogskruis vereerd.

Op 20 december 1941 vertrok schipper Lycke opnieuw wmet zijn „Ixous” uit Swansea naar de visgronden in de Ierse Zee. Op 24 december, terwijl hij aan het vissen was ter hoogte van Kingsale Head, werd hij nogmaals door een drietal vliegtuigen aangevallen waaraan hij opnieuw door een behendig manoeuvre kon ontsnappen.

Na de bevrijding kwam hij naar Oostende terug en bedreef opnieuw de visserij. Nadat hij nog verscheidene jaren als schipper had gevaren trok hij zich terug uit de visserij om een welverdiende rust te genieten.

Achiel Lycke werd op 25 juni 1900 te Koksijde geboren, en overleed op zondag 9 maart 1980.

Ons blad biedt aan zijn echtgenote, kinderen en familieleden zijn rouwbeklag aan.

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

(7116N-8199V)

## REDERS LEEST UW VAKBLAD

## VOORTZETTING VAN DE INTERNATIONALE KONFERENTIE OP HET ZEERECHT

Sinds maandag 3 maart is te New-York de negende (!) sessie ingegaan van de 3e internationale konferentie op het Zeerecht. Deze derde internationale konferentie is in feite gestart met een eerste sessie in 1973 maar is na acht hernemingen nog niet tot een einde gekomen.

Ook deze 9e sessie zal het einde nog niet betekenen, niettegenstaande de huidige sessie zal doorlopen tot 9 april. Nu reeds werd een 10e sessie voorzien in juli te Geneve. Een eigenaardigheid van deze internationale konferentie op het Zeerecht is wel het feit dat reeds vier voorname beslissingen door praktisch alle landen toegepast worden, zonder dat de konferentie zelf tot een einde gekomen is en deze besluiten in rechte door de deelnemende regeringen protocolair aangenomen zijn. Deze vier toepassingen zijn de volgende :

1) De uitbreiding van een economische zone tot 200 mijl uit de kuststreek, waarin de oeverstaat geniet van exclusieve rechten op de biologische rijkdommen en deze in de bodem en onderbodem. Nochtans is in deze zone de vrijheid van navigatie en overvliegen voor eenieder voorbehouden evenals het leggen van onderzeese kabels.

## BRITS VAARTUIG MET DRIE MAN VERLOREN IN DE MIST

Over het verloren gaan op 22 februari van de Britse kustrederij «Norfolk Spinner» met 3 man aan boord zijn nu meer bijzonderheden gekend. In de nacht kwam het vaartuig naar de thuishaven in dikke mist en tamelijk woelige zee. Toen waren ze nog slechts een paar mijlen van de thuishaven Aberdeen. Het vaartuig werd gevolgd door de havenautoriteiten, die even voor (het op de rotsen lopen nog doorseinden dat het schip te ver zuid was en de koers over oost moest getrokken worden. Onmiddellijk hierop seinde de motorist dat het vaartuig op de rotsen was gelopen en in de branding aan het kapot slaan was. De schipper en een metgezel werden hierbij over boord geslagen. Verdere pogingen om met de motorist in verbinding te treden mislukten. Aberdeen zond de kleine reddingsboot uit en het lijk van de schipper werd gevonden niet ver af van het wrak terwijl zijn metgezel vermist bleef. Driemaal heeft men pogingen moeten aanwenden vooraleer men, aan het reeds gedeeltelijk stukgeslagen schip aan boord kon komen. Toen vond men de motorist in de stuurhut vastgeklemd en zwaar gewond. Men slaagde er in hem over te brengen naar het ziekenhuis waar hij overleed. Het vaartuig dat in 1974 gebouwd was, kwam nog naar juist naar Aberdeen terug na een volledige nazicht, herstel- en verbeteringswerken waardoor het voor maanden had stil gelegen. Het was de eerste maal dat het terug in zee ging.

2) Een uitbreiding van de territoriale wateren tot 12 mijl waar dit vroeger slechts 3 mijl was. Nochtans hebben alle landen deze uitbreiding nog niet uitgevaardigd.

3) De vrije doorvaart van de zeeën en straten wordt behouden niettegenstaande de uitbreiding van de territoriale wateren tot 12 mijl. Inderdaad komen hier zowat honderd zeeën en straten onder nationaal domein.

4) Een recht op tussenkomst van de overstaten in elk geval een overtreding op de bezoedelingsvoorschriften of kans op bezoedeling. Dit principe werd vooral aangenomen op aandringen van Frankrijk na de ramp met de Amoco Cadiz.

Deze besluiten werden praktisch algemeen aangenomen bij de besprekingen op het internationaal Zeerecht en worden bijna overal al toegepast en dit, niettegenstaande de konferentie nog niet tot een einde gekomen is en bijgevolg deze nieuwe regelingen nog niet internationaal vastgelegd en erkend werden.

Waar men echter blijft haperen waardoor de besprekingen niet tot een besluit komen is het uitblijven van een akkoord op de uitbating van de ondergrondse rijkdommen in de internationale wateren. De grote mogendheden die over de technische middelen hiertoe beschikken wensen hierin bepaald 'n vrije hand te houden, veel verder dan de minder ontwikkelde landen, die dergelijke uitbating niet aankunnen, geneigd zijn te geven.

Voor hen behoren niet alleen de ondergrondse rijkdommen aan de gemeenschap toe, maar ook de uitbating moet ten voordele van de internationale gemeenschap gebeuren. Dit maakt natuurlijk minder de rekening van de grote industriële mogendheden die de exploitatie van deze rijkdommen alleen aankunnen. Deze gaan wel akkoord met de instelling van een internationaal organisme, maar wensen aan dit organisme zo weinig mogelijk praktische rechten toe te kennen.

Henri Kissinger, toenmalig Minister van Buitenlandse Zaken voor de Verenigde Staten, zei in 1976 onder meer letterlijk dat de grondstoffen in de bodem van de hoge zee toebehoren aan deze landen die het onderzoek en de bestudering van de zeebodem, de ontginning en de dienstverlening, de baas zijn.

Het is duidelijk dat de grote groep van de minder industrieel uitgeruste ontwikkelingslanden en deze van de onderontwikkelingslanden toen niet akkoord gingen en nu nog altijd niet akkoord gaan. Als de internationale konferentie over het Zeerecht ook aan dit probleem een oplossing wenst te geven die algemeen aangenomen kan worden, dan zien we het einde van de 3e internationale konferentie over het Zeerecht nog in lange tijd niet tegemoet. We menen echter dat niets de konferentie tegenhoudt om intussen deze regelen internationaal vast te leggen en te bekrachtigen waarover niet alleen eensgezindheid bestaat, maar waarvan praktisch overal reeds de algemene toepassing ervan in gebruik genomen is.

## 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.

## HOEVEELHEDEN VIS VOOR DE GEMEENSCHAP DIE IN CANADESE WATEREN MOGEN GEVIST

Op voorstel van de Commissie heeft de Raad van ministers van de Europese Gemeenschappen volgende verordening vastgesteld :

### Art. 1

In het noordwestelijk deel van de Atlantische Oceaan en vallende onder de jurisdictie inzake visserij van Canada, mogen vaartuigen die de vlag van een lidstaat voeren, van 1 jan. tot en met 31 december 1980, de hieronder vermelde vangsten doen :

Soort	Subzone	Land	Aantal ton
Kabeljauw	2 GH	Frankrijk	130
		Duitsland	1.070
		Italië	p.m.
Kabeljauw	2J3KL	Groot-Britt.	300
		Frankrijk	640
		Duitsland	910
Zwarte Heilbot	2J3KL	Groot-Britt.	150
		Duitsland	300
Pijlinktvis	3 en 4	Groot-Britt.	120
		Frankrijk	p.m.
		Duitsland	p.m.
		Ierland	p.m.
		Italië	p.m.

### Art. 2

De lidstaten doen de Commissie gegevens toekomen betreffende de vangsten en/of de aanvoer per vissoort en per vaartuig, van schepen die hun vlag voeren en die vissen in het kader van de, bij deze verordening vastgestelde kwota. De gegevens betreffende elke maand worden uiterlijk aan het einde van de volgende maand aan de Commissie toegezonden.

### Art. 3

Deze verordening treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het Publikatieblad van de E.E.G., hetzij hier op 22 februari 1980.

In de overwegingen noteerden we dat de E.E.G. en Canada overeengekomen waren de toepassingsperiode van de op 28 juni 1979 ondertekende overeenkomst te verlengen en dat zij overleg hebben gepleegd over de wederzijdse toekenning van vangstkwota en dat de Gemeenschap ze diende te verdelen en te zorgen dat gegevens over de werkelijke vangsten dienden te worden verstrekt.

## REDERS LEEST UW VAKBLAD

# Evolutie Belgische vissersvloot in 1979

## INLEIDING

Enkele dagen geleden ontvingen we vanwege het Bestuur van het Zeewezen het jaarverslag over de evolutie van de Belgische Vissersvloot in 1979.

We kunnen dit Bestuur om te beginnen slechts gelukwensen voor de snelheid waarmee een jaarverslag verschijnt, daar men van een Openbaar Bestuur in 't algemeen, geen zo'n vlug overzicht mag verwachten.

Het verheugt ons des te meer dit zo vlug te zien verschijnen op een ogenblik dat we in die nijverheid gekonfronteerd worden met de E.E.G. quotaregeling, met de 50 en 200 mijlszone, met de modernisering van de vloeten, die tengevolge van allerlei restricties in de E.E.G.-landen nieuwe conceptie hebben doen ontstaan, waardoor veelal moet afgezien worden van de verre en industriële visserij zoals dit vooral bij onze E.E.G.-buren het geval was.

In verschillende artikelen en nog in dat verschenen in ons blad van 22 februari hadden we het over de noodzakelijke modernisering van onze vloot. Het jaarverslag van het Bestuur van het Zeewezen, bevestigt dit niet alleen, maar toont aan dat het dringend noodzakelijk wordt, niet zozeer onze vloot uit te breiden, want het peil van 1948 zullen we nooit meer bereiken, maar deze snel te moderniseren en aan te passen, willen we binnen vijf jaar niet tot de folklore behoren.

Dit jaarverslag levert ons een nieuw bewijs van de uitstekende politiek door de Minister van Verkeerswezen en zijn administratie in de laatste vijf jaar gevolgd inzake het Fonds voor Scheepsjongens, de slooppremie, het opdoeken van de VQZOR, het verhogen van de kredieten voor nieuwbouw langs het N.M.K.N. en de tussenkomst van het Fonds van de Marine om de nieuwbouw voor de mensen met durf en initiatief dragelijk te maken.

Zoals we in ons nummer van 22 februari schreven, moeten ook zij aangemoedigd worden die schep gaan met een knappe schipper of motorist, om hun kapitalen te investeren in nieuwbouw en moeten ze zelfs op dezelfde voet behandeld worden als andere reders van het ogenblik dat de schipper of motorist aan boord er in geïnteresseerd wordt.

De kapitein is de man die met zijn bemanning de zaak op zee rendabel moet maken. De man aan de wal mag deze zijn die er zijn kapitaal in riskeert. Beiden zijn een onafscheidbare gemeenschap welke voor de toekomst zijn belang heeft.

Dit gezegd zijnde geven we hierna dit jaarverslag beknopt weer, waardoor eens te meer aangetoond wordt dat het noodzakelijk is na te gaan of niet verder de weg dient opgegaan van slopen mits nieuwbouw en de provinciale premie in wording geamendeerd door Schepen Dumarey, onmiddellijk, dus in 1980, in voege te doen treden in plaats van allerlei uitvluchten te zoeken om alleen zij die in 1981 de bouw zullen aanvangen te bevoordelen. Thans krijgt men met dit getalm niet alleen de indruk dat het een kiesmanoeuvre wordt, door enkelen vooropgezet en door de Rederscentrale gesteund om niet zij die in 1980 in de vaart treden de zo noodzakelijke steun te verlenen, maar anderen die al gekend zijn alleen er van te laten genieten.....

In ons bedrijf heeft men op hoger vlak steeds elkeen op dezelfde voet behandeld. De Provinciale premie, zoals er nu gelamenteerd wordt en waar meer onbevoegden het voor het zeggen hebben, mist zijn doel zo dit niet begrepen wordt.

P. Vandenberghe

## DE BELGISCHE VISSERSVLOOT

De Belgische vissersvloot omvat:

- A DE ZEEVISSERIJVLOOT, nl. de schepen die de visserij bedrijven vanuit de Belgische kusthavens
- B DE SCHELDEVISSERIJVLOOT, samengesteld uit kleine boten waarmee uitsluitend gevist wordt op de Wester-Schelde.

### ZEEVISSERIJVLOOT

#### Indeling van de vloot

#### volgens hun herkomst en het constructiemateriaal

#### Volgens de scheepsklassen

De Zeevisserijvloot kan in vijf verschillende scheepsklassen worden

ingedeeld. Als maatstaf wordt uitsluitend de brutocapaciteit van de vaartuigen genomen, nl.:

Klasse I	: 35 B.T.
Klasse II	: 35 — 70 B.T.
Klasse III	: 70 — 180 B.T.
Klasse IV	: 180 — 400 B.T.
Klasse V	: 400 — 1.000 B.T.

#### Scheepsklasse Beviste gebieden

I	tot 35 brt	Kustvisserij
II	van 35 tot 70 brt	Zuidelijke Noordzee en Engels Kanaal
III	van 70 tot 180 brt	Noordelijk gedeelte van de Noordzee, de Engelse Oostkust, Bristol Kanaal, Ierse Zee en Z.W. kust van Ierland.
IV	van 180 tot 400 brt	Hoofdzakelijk IJslandzee
V	van 400 tot 1.000 brt	IJslandzee

#### Toestand van de zeevisserijvloot op 31-12-1979

Scheeps-klasse	Aantal schepen	Brutotonne-maat		Drijfkraft in PK	
		Minimum en Maximum	Totaal	Minimum en Maximum	Totaal
I	27	5 à 35	747	75 à 240	4.172
II	55	35 à 70	2.703	135 à 400	11.774
III	100	70 à 180	11.091	200 à 900	44.192
IV	21	180 à 400	4.526	500 à 1.200	17.595
V	2	400 à 1.000	969	1.200 à 1.350	2.550
Totaal	205		20.036		80.283

Van de nog 205 in bedrijvigheid zijnde schepen werden er 163 of 79,51% op Belgische werven gebouwd en 42 of 20,49% in het buitenland. 154 of 75,12% waren vervaardigd uit staal en 51 of 24,88% uit hout.

#### Indeling van de vaartuigen, per scheepsklasse,

Scheeps-klasse	Vaartuigen gebouwd op Belgische werven			Vaartuigen gebouwd op vreemde werven			Totaal	
	stalen		totaal	stalen		totaal	stalen	houten
	bouw	houten bouw		bouw	houten bouw		bouw	bouw
I	9	14	23	4	—	4	13	14
II	11	29	40	14	1	15	25	30
III	77	7	84	16	—	16	93	7
IV	14	—	14	7	—	7	21	—
V	2	—	2	—	—	—	2	—
Totaal	113	50	163	41	1	42	154	51

#### Evolutie van de zeevisserijvloot

##### Numerieke belangrijkheid

In de loop van 1979 werden 2 eenheden aan de vloot toegevoegd terwijl er 13 aan onttrokken werden. Bijgevolg bedraagt zij thans 205 schepen tegen 216 in 1978, hetzij dus een vermindering van 11 eenheden.

De evolutie van het aantal vaartuigen in de loop van 1979 moet als volgt omschreven worden:

aanwinst: 2 eenheden, nl.: 2 eenheden in de vaart gebracht.

Uit dit jaarverslag blijkt verder dat in 1979 twee stalen vaartuigen van klasse drie de vloot kwamen vervoegen, dat we 13 eenheden zagen verloren gaan, waarvan de O.260 door schrapping, drie door verkoop aan het buitenland, nl. de Z.505, Z.581 en Z.588, acht door sloping, nl. de O.66, Z.108, Z.546, Z.549, Z.809, N.345, N.715 en N.761, wat veel te weinig is als men de ouderdom van onze vloot bekijkt. Een vaartuig, nl. de O.82 verging.

Uit de verdere statistiek blijkt eveneens dat onze vissersvloot in 1978 nog 216 eenheden kende, dat er in 1979 dus twee bijkwamen en 13 verdwenen.

Op 31 december 1979 kende de vloot per haven de volgende indeling:

De haven van Oostende telde in totaal nog 64 eenheden, waarvan 14 van klasse I, 11 van klasse II, 28 van klasse III, negen van klasse IV en 2 van klasse V met een totale brutotonnemaat van 6.988 brt.

Zeebrugge telde 106 eenheden, waarvan vijf van klasse I, 33 van klasse II, 58 van klasse III en 10 van klasse IV met een totale brutotonnemaat van 10.398 brt.

(Vervolgt op blz. 6)

(Vervolg van blz. 5)

Blankenberge kende 3 eenheden, waarvan één van klasse I, 1 van klasse II en 1 van klasse IV met een totale brutotonnaam van 288 brt. Nieuwpoort telde 32 eenheden, waarvan 7 van klasse I, 10 van klasse II, 14 van klasse III en 1 van klasse IV met een totale brutotonnaam van 2.362 brt.

Vergeleken bij 1978 hadden we dus een totale brutotonnaam winst van 300 brt, maar verloor de vloot 1.001 brt., wat onze brutotonnaam op nog slechts 20.036 brt terugbracht.

Aldus komt volgens de Brutotonnaam, Zeebrugge thans op de eerste plaats met 51,90 t.h. capaciteit, Oostende met 34,88 t.h., Nieuwpoort met 11,78 t.h. en Blankenberge met 1,44 t.h.

Volgens de drijfkracht, was er in 1979 een aanwinst van 1.885 PK en een verlies van 3.957 PK, wat ook hier een vermindering van 2.072 PK betekent vergeleken bij 1978.

Hierin totaliseert de Zeebrugse vloot 44.315 PK of 55,20 t.h. van de drijfkracht, Oostende 25.492 PK of 31,75 t.h., Nieuwpoort 9.411 PK of 11,72 t.h. en tenslotte Blankenberge 1.065 PK of 1,33 t.h.

Vergeleken bij 1978 is de vloot van Oostende opnieuw met 2.300 PK verminderd, Nieuwpoort met 294 PK terwijl Zeebrugge vermeerdeerde met 522 PK.

Aangaande de drijfkracht kan nog gezegd worden, dat het merendeel van de motoren van buitenlandse constructie is. Inderdaad van de 205 schepen zijn er 136 of 66,34 t.h. uitgerust met een in het buitenland gebouwde motor en slechts 69 of 33,66 t.h. met een motor van Belgisch fabrikaat, in acht nemend dat er nog slechts één Belgische motorenfabriek bestaat die aan de visserij levert.

In ons volgend nummer zullen we het hebben over de ouderdom der rompen en motoren, over het personeel, de brevetten en vergunningen en tenslotte enkele verdere beschouwingen welke hierbij passen.  
(t' vervolgt)

## De nieuwe kaart der Vlaamse Banken

VERKRIJGBAAR

op de drukkerij

« NIEUWSBLAD VAN DE KUST »

en

« HET VISSERIJBLAD »

H. Baelskaai 30, Oostende

Tel. (059) 32 11 13 - 49

(6246N - 8187V)

## NOORSE VISKONTINGENTEN IN E.E.G.-WATEREN

In het publikatieblad van de Europese Gemeenschappen verscheen de verordening die de Noorse visserij toelaat bepaalde kwota vis te vangen in de gemeenschapswateren.

Art. 1 zegt dat vaartuigen die de vlag van Noorwegen voeren in 1980 in de 200 mijlszone van de lidstaten mogen vissen in de Noordzee, het Skagerrak, het Kattegat, de Oostzee, de Labradorzee, de Davis Strait, de Baffin Bay en de Atlantische Oceaan te noorden 43° noordbreedte.

Hieronder volgen de vangstkwota op de verschillende vissoorten, waarin vooral de makreel met ongeveer 62 duizend ton, de sprot met 82 duizend ton, de zandspiering met 50 duizend ton en de blauwe wijting met 125 duizend ton in het oogspringen. Ook de 20 duizend ton leng, de 20 duizend ton koolvis en de 12 duizend ton kabeljauw zijn voor onze bescheiden begrippen toch fatsoenlijke hoeveelheden.

Soort	Hoeveelheid (ton)
Haring	3.500
Makreel	61.800
Horsmakreel	5.000
Sprot	82.000
Kabeljauw	12.000
Schelvis	3.300
Koolvis	20.000
Wijting	4.400
Schol	700
Zandspiering,	
kever/blauwe wijting	50.000
Blauwe wijting	125.000
LenZ, blauwe leng	
en lom	20.000
Hondshaai	8.000
Reuzenhaai	800
Haringhaai	1.000
Noorse garnaal	
(Pandalus borealis)	5.000
Zwarte heilbot en	
roodbaars	1.800
Heilbot	200
Andere soorten	5.000

## TOESPITING VAN DE INCIDENTEN TUSSEN FRANSE MARINE EN SPAANSE VISSERIJ

In een vorige uitgave hebben we het gijzelen van twee Franse mariniers van de kustwachtvedette «Ancelle» aan boord van een vissersvaartuig van Spanje medege-deeld. Beide mariniers werden zelfs meegevoerd naar de Spaanse haven San Sebastian, terwijl veertig andere Spaanse vissersvaartuigen een verder optreden van de «Ancelle» onmogelijk maakten door deze vedette in te sluiten.

Thans zijn nieuwe incidenten op zee gebeurd in een langs beide zijden nog meer gespannen klimaat. Dezelfde «Ancelle» waar de Franse mariniers aan boord zeker ook wel minder voorkomend zullen worden zijn, na de gijzeling van hun twee kameraden, heeft een Spaans vissersvaartuig betrap in Franse wateren. Het Spaans vaartuig, de «Egorpe», weigerde te gehoorzamen aan de sommaties van de «Ancelle» en zette haar weg voort. Hierop heeft de Franse vedette een laag mitrailleurkogels door de boeg van het vissersvaartuig geschoten dat nog altijd haar weg voortzette.

Volgens de commandant van de Ancelle viste het Spaanse vaartuig werkelijk in de Franse visserijzone

en moest bijgevolg zijn vissersvergunning aambieden hetgeen de Spaanse schipper weigerde. Volgens de Spaanse versie viste de «Egorpe» in internationale wateren en buiten de Franse zone. Dit nieuw incident is karakteristiek voor de thans heersende opstandige geest bij de Spaanse en in het algemeen Baskische vissers die luid verklaren dat ze verder zullen blijven vissen in hun traditionele viswateren, ook al liggen deze in de Franse economische zone.

Herinneren we eraan dat voor 1980 de toegekende vergunningen door de EEG aan Spaanse vissers verminderd werden van 200 in '79 tot 168 voor 1980. De Spanjaarden hebben het zelfs nooit genomen dat er vergunningen nodig zijn om in de Franse economische zone te gaan vissen, laat staan dat zij een vermindering van het aantal vergunningen zouden erkennen. Men verwacht dan ook, mocht Spanje ooit tot de EEG toetreden, dat men met de weinig tuchtvolle Spaanse vissers, nog heel wat moeilijkheden zal ondervinden. Voor de visserij van de Gemeenschap zal deze eventuele toetreding zeker geen pretj zijn.

# Lees „HET VISSERIJBLAD”

# Weetjes...

— De eerste makreel die in de Noordzee gevangen werd, nadat het makreelseizoen voor de zuidkust (Cornwall) van Engeland gesloten werd, is aangebracht geworden in de laatste week van februari door een seinnettreiler uit Shetland die iets meer dan 60 ton binnen gebracht heeft. Het was grote makreel die volledig naar de vismeelfabrieken verwezen werd aan 3,50 Bfr het kg, hetzij 175 fr de ben.

X X X

— Nu China weer open is voor de Westerse wereld, heeft men ook betere cijfers over de visproductie. Daar waar men China, aan de hand van schattingen, een jaarproductie van 6,88 miljoen ton had toegemeten, moet men hier meer dan twee miljoen ton terugkeren, zodat in de statistieken van de FAO China met een jaarproductie van 4,66 miljoen ton zal voorkomen. Ook dit cijfer is dan nog slechts een benaderende schatting.

X X X

— De tonijnreilervloot van de Verenigde Staten heeft in het jaar 1979 zowat 225.000 ton tropische tonijn aangevoerd uit de Stille Oceaan in een gebied gaande vanaf Mexico tot Chili. De waarde hiervan bedraagt 185 miljoen dollar of 5,5 miljard Bfr.

X X X

— Ter hoogte van het Franse La Rochelle, zowat 50 mijl uit de kust, werd aan boord van een Spaans vissersvaartuig een visser zwaar gekwetst door een haak die door z'n lichaam ging. De helikopter van La Rochelle, verwittigd door de reddingsdienst, ging met een dokter aan boord, het vaartuig tegemoet. De neergelaten dokter kon slechts het overlijden van de visser vaststellen. Het vaartuig heeft Bilbao als thuishaven.

X X X

— Te Duinkerke zijn elf Pakistaanse matrozen aan boord van het vrachtschip «Nanoula» in staking gegaan tegen de slechte uitbetalingsvoorwaarden. Het vaartuig vaart onder goedkoop Panamese vlag. De rederij is een Griekse maatschappij en er zijn matrozen van vijf verschillende naties aan boord waaronder verscheidene Pakistanezen. Door deze staking wordt het vrachtschip, met hulp van het Duinkerks marinesyndicaat aan de kade gehouden.

X X X

— Door de ontploffing half januari van een petroleumput in zee op ongeveer één mijl uit de Nigeriaanse kust in de monding van de Nigerstroom, is de toestand voor ongeveer duizend Nigeriaanse vissers katastrofaal geworden. De omgeving is over mijlen afstand door een olielaag bezoedeld. Zoals het wel meer gebeurt in ontwikkelingslanden wordt er niets gdaan voor de in nood verkerende vissers aldaar. Het Rode Kruis heeft tevergeefs bij de Nigeriaanse regering om hulp voor de vissers verzocht.

— Het lokaal visserijcomité van het Franse «Sables d'Olonnes» heeft aan de Minister van Marine en Verkeer een verhoging van de brandstofsubsidie gevraagd die sedert januari 1977 ongewijzigd gebleven is. In Frankrijk kan men om een verhoging van een regeringstussenkomst voor de zware brandstofprijzen vragen, terwijl er in ons land daar nog altijd geen sprake van is.

X X X

— De voorzitter van de redersfederatie van La Rochelle in Frankrijk heeft een protestnota gestuurd aan de Franse staatssecretaris voor de Overzeese gebieden, vanwege de hulp aan de vissers van Tobago in de Caraïbische Zee verleend, terwijl de eigen vissers in de kou blijven staan.

X X X

— Volgens een uitspraak van de Raad van State in Frankrijk, moet er aan boord van een vissersvaartuig, dag en nacht een wacht zijn, dit volgens art. 56 van het Franse maritieme wetboek. Dit volgt op een afwijzing van een akte ingesteld door een schipper-eigenaar voor een Franse rechtbank waarbij de diensten van Openbare Werken gedaagd werden wegens toebrengen van zware schaden door nalatigheid van voormelde diensten. Deze schaden hadden echter kunnen vermeden worden wanneer een wacht aan boord van het vissersvaartuig geweest ware. Tegen deze beslissing van de Raad van Staat hebben reeds verscheidene Franse producentenorganisaties protest aangetekend. Het is volgens deze organisaties, onmogelijk dat er dag en nacht een wacht zou moeten zijn aan boord van een vissersvaartuig.

X X X

— In Bretagne worden de bakken met vis die in de afslag gezet worden, niet gewogen. Ze worden dus verkocht zoals deze in de markt gezet worden en de koper moet maar voor zichzelf uitmaken of de bakken en bennen voldoende gewicht hebben. Hij moet er maar zijn prijs naar maken. Hiertegen verzetten de reders zich nu en wensen dat in het vervolg de bakken gewogen worden, des te meer omdat bij opvang de visser niet vergoed wordt volgens de bak, maar volgens het aantal kg, hetgeen dan niet altijd juist kan bepaald worden. De kopers wensen echter het huidige systeem te behouden. Verder komt er nog bij wie het wegen zal betalen.

X X X

— De oudste inleggerij uit Douarnenez in Frankrijk heeft zich verplicht gezien haar deuren te sluiten. Deze conservenfabriek voor visproducten heeft aldus 102 werknemers op straat gezet. De werknemers vernamen de sluiting slechts enkele uren voor deze een werkelijkheid werd. De fabriek dateert reeds uit de jaren 1850. In 1950 werden nog in de verscheidene conservenfabrieken in dit Franse gebied, 12 duizend werknemers te werk gesteld. Op vandaag is dit nog slechts 4.370.

— In Frankrijk werd een nieuw aangepast type-vaartuig in hout gebouwd van 10 Brt., met een lengte van 10,20 m., een breedte van 4,10 m. en een diepgang achteraan van 1,65 m. Het vaartuig is voorzien van 'n Cumings van 150 pk, maakt een snelheid van 8 tot 9 mijl, heeft brandstoftanks voor 2.600 l. en een visruim van 10 m<sup>3</sup>. Op dek vindt men een portiek en een hydraulische lier. In de brug een VHF een Toran, radar, automatische piloot en een dieptemeter. Het vaartuig is voorzien voor 2 man en kost 3,75 miljoen Bfr.

X X X

— Door de instelling van de economische zone van 200 mijl is Frankrijk, dank zij de nog onder moederlands beheer staande eilanden, de derde belangrijkste zeestaat geworden met 11 miljoen km<sup>2</sup> zee, hetzij 20 maal de oppervlakte van het moederland. Door de instelling van de economische zones is 40 % van wat vroeger internationale wateren waren, nationaal geworden.

X X X

— Een schipper uit Cornwall die, na het sluiten van het makreelseizoen nog 30 ton makreel binnenbracht in Penzance loopt het risico hiervoor zwaar beboet te worden. Op hetzelfde ogenblik liepen twee schotse treilers die in «paar» vissen binnen met evenveel makreel, maar zij kunnen niet vervolgd worden omdat hun vaartugen slechts 18 meter zijn en de Cornwalltreiler 24 meter. Nochtans trekken beide Schotten samen een net dat zelfs iets groter is dan van het grotere vaartuig. Het grotere vaartuig was op de sprotvisserij, maar liep eveneens in een school makreel.

X X X

Als gevolg van het teruglopen van visaanlandingen te Hull dat vroeger een voorname IJslandvishaven was, zal het inlegbedrijf «Findus» in Hull toekomend jaar haar deuren sluiten waardoor zowat 250 jobs verloren gaan voor Hull.

X X X

— Het laatste vaartuig van de grote rederij «Newington Trawlers Ltd» uit Hull, de 56-meter hektreiler «C.S. Forester» zal verkocht worden. Dit vaartuig in 1969 gebouwd was één der toptreilers uit Hull toen nog vrij op IJsland gevestigd werd.

X X X

— Vier vissers uit het eiland Man werden beboet door een plaatselijke rechtbank voor het binnenbrengen van ondermaatse schelpen. De aanklager zegde dat deze schippers niet alleen de wet hadden overtreden, maar terzelfdertijd de andere vissers, die zich wel aan de reglementen houden, schade berokkend.

X X X

— Een Brits vaartuig van nog niet eens 13 meter uit het graafschap Kent met als thuishaven «Rye», werd uitgerust met in het stuurhuis voor meer dan 2 miljoen elektronische apparatuur! Dit vaartuig is tevens uitgerust voor bodem-, pelagische- en halfpelagische visserij. De bouw heeft twee jaar geduurd en gebeurde omgekeerd met de kiel in de lucht.

— De grote Fleetwood - rederij «Boston Deep Sea Fisheries» heeft het inzicht te kennen gegeven, 2 nog recente treilers van 43 meter te verkopen aan Noordzee - petroleummaatschappijen om te dienen als buizenleggers. Het gaat hier om de Boston Blenheim en de Boston Beverly.

X X X

— De vrijwillige beperking door de Nederlandse kottervisserij op pladijs en tong waarbij om beurt bepaalde vissershavens voor twee weken hun schepen binnenhouden, wordt als een lachertje aangezien in Groot-Brittannië. Volgens de Britten zijn de Hollanders weken vooruit op hun kwota en is dit de enige reden waarom zij om beurt 14 dagen stil liggen. Als het om de kuit te doen is, dan moeten zij minstens twee maanden stil liggen, aldus onze overburen.

X X X

— Bij de zware brand aan boord van de Nederlandse treiler «Onderneming II» uit Scheveningen op ongeveer 20 mijl uit de Lizard, is de machinist van deze 46-meter hektreiler in de brand gebleven. Deze treiler, de «Sch. 108» was op de makreelvangst en werd door het hospitaalkerkschip, «De Hoop», te Falmouth binnen gesleept. De romp van het schip is nog intact, maar binnenin het schip zelf is zware schade aangericht.

X X X

— In verband met de zogezegde beschermingsmaatregelen door de Hollanders genomen op de platvis en de tong, door het alternatief binnen blijven voor twee weken van de Nederlandse kotters, vragen de Britten zich eveneens af waarom men dan 60 nieuwe treilers laat bouwen voor een gezamenlijke waarde van 3,7 miljard Bfr? Volgens de Britten sluit het ene het andere uit.

X X X

— In Ierland werd op het einde van de maand februari heel wat verse wijting uit de markt genomen omdat deze de bodemprijs niet haalde. De Ierse producentenorganisatie verkoos de vis terug in zee te dumpen in plaats van deze voor de vismeelfabrieken te bestemmen.

X X X

— Als gevolg van de overcapaciteit van de Noorse treilersvloot en het inzicht van de regering om hieraan iets te doen, werd door deze laatste beslist 31 van deze seinnettreilers te laten slopen. De meeste van deze vaartuigen zijn meer dan twintig jaar oud. De slooping gebeurt met de financiële steun van de regering.

X X X

— De Franse hektreiler «Bres-say Bank» uit Lorient heeft in de laatste week van februari een vangst van 3.240 van onze bennen in de afslag te Fleetwood gezet, waaronder 2.500 bennen koolvis. Het vaartuig besomde 3,6 miljoen Bfr. of ongeveer een gemiddelde van 1.100 fr de ben voor een zeer korte reis van slechts vijf dagen. De meeste vis ging naar de zoutreijen.

# Weetjes...

— Noorwegen heeft aan China 'n krediet toegezegd van 3,3 miljard Bfr. hetgeen voor de Noorse firma's brede perspectieven opent op de Chinese markt. Hierdoor zou het zelfs mogelijk worden voor Noorse werven, vissersvaartuigen te leveren aan China in het kader van deze kredietovereenkomst die in voege treedt deze zomer met een duurtijd van één jaar.

X X X

— Dankzij het zopas afgelopen makreelseizoen voor de kust van Cornwall, heeft Falmouth een goede tijd gekend, zowel wat de voorraad van de vele Schotse, vreemde treilers en fabriekschepen betreft, als wat de scheepswerven betreffen waar heel wat herstellingen werden verricht.

X X X

— Volgens een F.A.O.-visie zou de farmvisserij in het jaar 2.000 een zelfde jaarproductie kunnen voortbrengen als de in zee gevangen vis. Dit beduidt dat de huidige 7,5 miljoen ton gefarmde vis tot het tienvoudige moet opklimmen als we aannemen dat de, op zee gevangen vis in deze periode gelijk zou blijven, namelijk omtrent de 75 miljoen ton. We menen eerder dat deze visie van de wereldvoedselorganisatie veel te hoog ligt en niet realistisch.

X X X

— In West-duitsland wordt zowat 22 duizend ton forellen jaarlijks verbruikt, waarvan 10 duizend ton zelf in het land uit kweekvijvers en 12 duizend ton ingevoerd wordt, dit laatste overwegend uit Dene-marken. Over het algemeen kent men in de E.E.G. een stijgend verbruik van forel.

X X X

— Voor de uitbouw van de akwakultuur of farmvisserij heeft de E.E.G. als subsidietoelagen meer dan 80 miljoen Bfr. voorzien, hoofdzakelijk voor de bouw, uitrusting en modernisering van de akwakultuur.

X X X

— In Ierland werd een regeringsproject bekend gemaakt waarbij 30 % subsidie wordt verleend in de oprichtingskosten voor visfarming. Het gaat hier natuurlijk over vis en visprodukten die zich hiertoe bijzonder lenen, namelijk zalm, forel, oesters, mosselen, enz. Dit zowel voor zoet- als zoutwaterfarming. De Ierse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, de heer Power, wenst inderdaad ook deze visserij gevoelig uit te breiden.

X X X

— Volgens opgevangen inlichtingen zouden de Noren in één enkele week 90 duizend ton sprat gevangen hebben in de Noordzee. De resultaten van het spratwintertseizoen voor Schotland waren anderszinds eerder een gevoelige tegenvalleer zodat men dit aan de Noorse seinetrellers wijf die alles wegvegen. Het gaat hier vooral over treilers uit de streek van Bergen in

Noorwegen. De Noren zijn inderdad bekend om de vele verwoestingen die zij aanrichten en hebben aangericht onder de vis voor vismeeldoeleinden.

X X X

Tegenwoordig is er veel spraak over passieve visserij, waarbij het de vis is die zich gevangen komt geven in plaats dat deze gejaagd wordt. Dit is onder meer het geval met de lijnvisserij. Deze laatste visserij gebruikt slechts 20 % aan brandstofverbruik tegenover de trawvisserij. Verder is de gevangen vis ook van hoger kwaliteit en krijgt hoger prijzen. Met de hoge brandstofprijzen zou passieve visserij terug competitief worden.

X X X

— De voorzitter van Decca, Sir Edward Lewis, die de firma uitbouwde tot een wereldwijd bedrijf met tienduizend werknemers en bedienden, overleed vorige maand.

X X X

— Het Iers Maritiem Instituut heeft een onderzoek geleid naar de talrijke verliezen op zee van vissersvaartuigen in de laatste jaren en is van oordeel dat een bijzondere kustwacht dienst zou moeten opgericht worden, waardoor hulp veel rapper zou kunnen toekomen aan vaartuigen in nood. Deze wacht zou ook verantwoordelijk worden voor het uitzetten van stormwaarschuwingssignalen, dit dan in het bijzonder in gebieden waar de sport- en pleziervisserij zeer populair is.

X X X

— De Ierse organisatie van Maritieme Industrie organiseert een bootshow en visserijtentoonstelling in het Ierse Cork van 16 tot en met 20 april.

X X X

— In de Bella Center te Kopenhagen gaat van 2 tot en met 8 juni 1980 een internationale visserijtentoonstelling door waarvoor reeds 200 standen uit 23 verschillende landen werden toegewezen. Meeste tentoonstellende firmas komen uit Europese landen, maar er zijn er ook uit de Verenigde Staten, Canada, Australië, Japan en zelfs uit Sri-Lanka.

X X X

— Een reder uit Nieuw-Engeland in Massachusetts heeft een 27-meter treiler voor lijnvisserij, uitgerust met zeilen. Het vaartuig zal zijn vissertij uitoefenen op de grote banken van Nieuw-Foundland.

Wat een grotere brandstofrekening toch als gevolgen heeft!

VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN

## PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

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

Drukkerij P.V.B.A.  
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”

H. BAELSKAAL 30, OOSTENDE · TEL. 059/32.11.13 49

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

Het gamma omvat volgende mappen

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

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

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

KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE  
NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN  
ZEEDELICATESSEN

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

## ONVERANTWOORDE UITBREIDING IERSE VLOOT VREES VOOR OVERAANBOD AAN VIS

Het is zeker niet alleen een bepaald grote invoer aan visprodukten uit derde landen, en hier hebben we het dan over landen die buiten de EEG staan, die alleen schuld heeft aan een zich langzamerhand duidelijk manifesterend overaanbod aan vis met als rechtstreeks gevolg gevoelige prijszinkingen in de afslagen. Het is eveneens een bepaald ongeordende uitbreiding van de gemeenschapsvloot die daar voor veel tussen zit.

In dit verband hebben we het al vroeger gehad over polemieken in Gr. Brittannië waar men in eigen kringen onbevooroordeeld wees op een te grote uitbreiding van de seinetvloot. Ook in Ierland begint men zich vragen te stellen over de, volgens velen ondoordachte en zelfs onverantwoorde uitbreiding van de visserijvloot.

VOOR 1,2 MILJARD NIEUWE  
EENHEDEN IN DONEGAL  
IN 1980!

In één enkel Iers graafschap, maar dan ook wel het voornaamste, tellen we voor 1980 het in bedrijf komen van voor meer dan 1,2 miljard Bfr. nieuwe eenheden. Om zich hierover een idee te vormen, kunnen we dit gelijk stellen met 40 nieuwe eenheden van elk 30 miljoen Bfr. of 30 eenheden van 40 milj. Bfr. Als we daarbij vermenen dat het hier niet gaat om vervangingen van uit de vloot genomen vaartuigen, maar dat de oude vaartuigen als tweedehands ter plaatse doorverkocht werden,

dan doet dergelijke uitbreiding van een plaatselijke vloot toch wel bepaalde vragen rijzen.

Dit is eveneens het geval in Ierse kringen zelf, waar men nu eveneens de alarmklok luidt en wijst op de dringende nood om over meer uitvoer-faciliteiten te beschikken.

Anderen wijzen erop dat wij men bepaalde fiasco's vermijden, de koelkamercapaciteiten van de visverwerkende nijverheden gevoelig zal dienen opgevoerd te worden alsmede de bouw van nieuwe visverwerkende nijverheden in de hand gewerkt. In dit verband haalt men aan dat men reeds een pijnlijke ervaring opdeed in het Ierse makreelseizoen, toen de afzet de aanvoer niet kon volgen, mede door het feit dat de fabriekschepen van het Oostblok naar Cornwall waren uitgeweken. Aldus heeft de Ierse visserij zich toen verplicht gezien de aanvoer te gaan beperken tot 20.000 ton terwijl men het dubbele daarvan had kunnen aanvoeren.

Mocht dit ooit gebeuren met vis bestemd voor verbruiksdoeleinden, dan zou dit niet alleen voor de nieuw gebouwde eenheden een ware ramp betekenen, maar voor de gans vloot omdat overaanvoer tevens tot een gevoelige prijszinking zou leiden. Men tracht dit voor de toekomst te vermijden door nu reeds in de verhoging van de opnamecapaciteit van de verwerkende nijverheid en van de koelopslagplaatsen te voorzien, evenals in het stimuleren van de uitvoer.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een erg ongewoon marktbeeld deze week waar maandag nog eens een vangst in de tweede ronde verkocht werd, maar waar dinsdag helemaal niets in de afslag stond. Niet dat er maandag zoveel schepen verkochten, slechts twaalf. Wel werden er behoorlijk grote vangsten binnengebracht, onder meer van IJsland. De IJslandvis werd echter erg goedkoop verkocht zodat sommige sorteringen schelvis geen 20 fr het kg haalden. Van de IJslandse vis haalde slechts alleen rode zeebaars een normale prijs. Die lag dan rond de 42 en de 47 fr het kg.

Koolvis en leng kregen ook niet langer mer de prijs van de vorige weken. Vandaar vooral voor de O.202 een erg lage gemiddelde prijs.

De O.81 verkoopt volgende week meteen het grootste gedeelte van zijn vangst in Engeland en komt vvenals voorgaande reis alleen zijn partij rode zeebaars te Oostende verkopen.

Opvallend is deze week ook dat de aanvoer van wijting erg geslonken is. De prijs is meteen gestegen en de grote sortering kreeg tot 1780 fr de ben. Roggen zijn ook vlot verkocht geworden waarbij de grote rog tot bij de 60 fr het kg kreeg. Kleine gladrog noteerde men rond de 36 fr het kg. Steenschol van het Kanaal deed het niet al te best. De grote sortering viel terug tot 58 fr het kg en de midden sortering zakte op een bepaald moment tot 39 fr het kg en kleine steenschol kreeg nog amper 10 fr het kg.

Vlaswijting deed het al even slecht terwijl voor heek amper tussen de 6 en de 45 fr het kg betaald werd. Alleen dank zij de wat ruimere tongvangsten geraakten sommige schepen aan een nog behoorlijk resultaat. Tongen bleven immers redelijk duur en kregen tussen 150 fr (lappen) en 210 fr (blok-tong). De kleine sorteringen bleven trouwens ook rond de 200 fr het kg schommelen.

Een vangst platvis die van de Noord aangevoerd werd, was een beter lot beschoren dan verwacht. Er diende geen enkele ben te worden opgevangen en men noteerde daarvoor tussen de 20 en 28 fr het kg.

De kustvisserij heeft er niet veel van terecht gebracht. De garnaal-aanvoer bleef eerder klein. De prijzen vertoonden nogal duidelijk schommelingen en dit tussen 49 en 110 fr het kg. Vis wordt door de kleine schepen nog steeds niet in de afslag gebracht.

## ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER- FOLKESTONE

### UURTABEL DER OVERVAARTEN

voor de week van  
16 tot 22 maart 1980

#### Afvaarten uit Oostende

naar Dover Western Docks :  
— Dagelijks te 01u30, te 07u35, te 10u05 en te 14u40

#### Afvaarten uit Oostende

naar Dover Eastern Docks :  
— Dagelijks te 16u00 en te 19u25  
— Op 16-3-1980 bijkomende afvaart te 22u00  
— Op 17, 18, 19, 20 e n21-3-1980 bijkomende afvaarten te 04u00 en te 22u00  
— Op 22-3-1980 bijkomende afvaarten te 02u00, te 10u00 en te 13u25

#### Afvaarten uit Oostende

naar Folkestone :  
— Dagelijks te 05u15  
— Op 17, 18, 19, 20, 21 en 22-3-1980 bijkomende afvaarten te 02u30 en te 06u40

#### Afvaarten uit

Dover Western Docks :  
— Dagelijks te 12u40, te 16u45 en te 19u40

#### Afvaarten uit

Dover Eastern Docks :  
— Dagelijks te 00u30, te 09u00 en te 21u00  
— Op 17, 18, 19, 20 en 21-3-1980 bijkomende afvaarten te 03u00 en te 07u00  
— Op 22-3-1980 bijkomende afvaarten te 03u00, te 07u00, te 15u00 en te 18u30

#### Afvaarten uit Folkestone :

— Dagelijks te 23u45  
— Op 16-3-1980 bijkomende afvaart te 20u55  
— Op 17, 18, 19, 20 en 21-3-1980 bijkomende afvaarten te 01u10 en te 20u55  
— Op 22-3-1980 bijkomende afvaart te 01u10.

**TE KOOP**  
**VISSERSVAARTUIG**  
Bouwjaar 1967  
19 meter - motor 280 P.K.  
Inlichtingen :  
Beroepsvereniging  
**HAND IN HAND**  
Zeebrugge - Tel. (050) 54.41.17  
(8474V)

## VERWACHTINGEN

**VRIJDAG 14 MAART 1980**  
KANAAL : O.83 (120 vis, 1.500 tong).  
O.168 (60 vis, 3.000 tong).  
WEST : Z.38 (520 m., t.t.z. 435 wijting, 70 gul, 15 platvis).

**MAANDAG 17 MAART 1980**  
IJSLAND : O.81 (500 bonen).  
KANAAL : O.127, N.705, O.275, O.229, O.274.  
WEST : O.26, N.709, O.279.

**DINSDAG 18 MAART 1980**  
KANAAL : O.114, Z.34, Z.180.  
WEST : N.41, N.708.

**WOENSDAG 19 MAART 1980**  
WEST : O.306.

## OOSTENDE

**VRIJDAG 7-3-1980**

KANAAL				
N.579	16	105	3.360	710.088
O.303	17	145	5.635	1.159.517
WEST				
Z.580	14	150	1.910	598.541

**MAANDAG 10-3-1980**

IJSLAND				
O.317	18	1.400	—	2.315.306
O.202	18	1.320	—	1.666.700
KANAAL				
O.306	17	375	1.145	721.032
Z.502	16	170	3.430	745.019
Z.162	17	290	5.019	1.381.685
N.706	16	325	605	532.343
Z.183	16	156	2.470	714.978
Z.62	16	170	880	420.913
O.141	16	245	435	438.336
O.369	16	125	1.020	393.604
MONKEY BANK				
O.35	14	310	—	415.680
NOORD				
Z.72	14	220	1.640	657.180

## ZEEBRUGGE

**DONDERDAG 6-3-1980**

Z.484	10	700	250	378.421
Z.201-560 (gul)				173.690
Z.538-554	»			17.560
Z.184-447	»			15.296
Z.403-501	»			16.380
Z.471-472	»			17.086
				618.433

**VRIJDAG 7-3-1980**

Z.519	11	1.400	185	604.074
-------	----	-------	-----	---------

**MAANDAG 10-3-1980**

KN				
Z.198	16	3.000	200	840.553
W				
Z.563	9	—	105	289.970
KN				
Z.576	16	2.500	160	932.140
Z.526	17	2.600	250	986.010
Z.447-184 (gul)				13.920
Z.554-538	»			281.370
Z.201-560	»			232.790
Z.403-501	»			65.940
Z.578-580	»			68.898
				3.711.591

**DINSDAG 11-3-1980**

KN				
Z.42	16	3.000	140	948.450
Z.324	16	4.000	220	1.251.338
Z.418	16	3.500	210	1.199.660
W				
Z.564	8	700	80	283.780
Z.321	6	700	80	328.630
KRP				
Z.559	10	100	160	525.100
Z.471-472 (gul)				175.070
B.5				117.310
				4.829.338

**WOENSDAG 12-3-1980**

KN				
Z.19	17	4.500	320	1.640.170
W				
Z.429		400	20	125.380
Z.12	9	400	50	223.450
Z.55				45.350
Z.201-560 (gul)				52.160
Z.538-554	»			113.980
Z.437-558	»			125.440
				2.325.930

## 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  
☎ 031-742051

(5723V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	10-3-1980	
Schelvis grote	25,60-29,40	
Schelvis midden	18,—-23,60	
Schelvis klein	15,20-18,—	
Kabeljauw	25,60-29,40	
Gul	26,—-29,60	
Wijting	20,—	
Schaat	53,—-58,80	
Zeebaars	42,20-49,40	
Leng	23,40-33,60	
Schartong	31,—-45,—	
Heilbot	145 -254	
Koolvis	19,20-26,—	
Hondstong		
Zeevolf		
Staart		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	10-3-1980	11-3-1980	12-3-1980
Lappen	149 -159		
Grote	160 -174		
3/4	184 -192		
Blok	186 -203		
Voor-kleine	192 -209		
Kleine	190 -196		
Slips			

Zeebrugge

	154 -160	155 -160	156 -164
Grote	170 -183	168 -184	170 -195
Blok	196 -29	202 -220	210 -242
Fruit	191 -224	208 -220	212 -255
Schone kleine	192 -202	210 -216	211 -243
Kleine	186 -197	203 -206	207 -229
Tout petit	188 —,—	189 -200	194 -196
Slips			

Nieuwpoort

	156 —,—	154 —,—
Tong I	188 —,—	170 —,—
Tong II	243 -260	210 —,—
Tong III	255 —,—	230 —,—
Tong IV	247 —,—	226 —,—
Tong V	234 —,—	210 -220
Kleine		

PLADIJS

Oostende

	10-3-1980	11-3-1980	12-3-1980
Grote	27,—-33,—		
Grote iek	20,—-26,—		
Kleine iek			
Derde slag	24,—-25,—		
Platjes	16,—,—		

Zeebrugge

	36,—-38,—	26,—-30,—	30,—-32,—
I	30,—-38,—	24,—-30,—	28,—-31,—
II	44,—-50,—	35,—-38,—	24,—-30,—
III	19,—-27,—	18,—-24,—	17,—-20,—
IV			
V			

Nieuwpoort

	20,—-22,—	27,—,—
Moeten	21,—-28,—	31,—,—
Grote pladijs	17,—-25,—	16,—-20,—
Platjes		
Drielingen		

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

7-3	3	30.905	2.480.236
10-3	12	271.944	10.446.036
-	15	302.849	12.926.272

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

8-3	1	40	3.680	92,—
10-3	6	362	28.872	44,— 100,—
11-3	3	312	31.480	89,— 109,—

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

6-3	2	168	15.376	89,— 98,—
10-3	1	132	14.302	105,— 117,—
12-3	1	77	8.804	124,— 124,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

7-3	2	8.544	236.699
10-3	2	12.583	412.031
12-3	6	11.450	986.782

NIEUWPOORT

— VRIJDAG 7 MAART

N.346 133.620  
Z.512 103.079

Eén vaartuig van de West en één bokkevisser losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Tong één kreeg 150 fr het kg en tong twee 163 fr het kg. Tong drie of bloktong werd genoteerd aan 231 fr het kg en tong vier of fruitong aan 225 fr het kg. Tong vijf werd geboekt aan 218 fr, het kg, en de kleine tong aan 198 fr het kg. Grote pladijs werd aan de man gebracht tegen 25 fr het kg; middenslag pladijs aan 26 fr het kg en kleine platjes aan 20 fr het kg.

Kabeljauw werd geveild aan 55 tot 60 fr het kg en gul aan 30 tot 45 fr het kg. Wijting kende een lichte prijkenstering. Zo werd de grote wijting verkocht aan 1.200 fr de ben en de kleine wijting aan ongeveer 900 fr de ben.

De markt kende een verloop met matige prijzen voor elke soort. Door deze evolutie diende praktisch geen enkele vissoort aan de minimumwaarde gestopt te worden.

— MAANDAG 10 MAART

N.597 203.438  
N.738 146.065

Weinig vaartuigen en dus ook geringe aanvoer op de maandagmarkt. Er werd wel vastgesteld dat de aangevoerde vis van uitstekende kwaliteit was. De schaarse aanvoer en de goede kwaliteit was er de oorzaak van dat de prijzen een stijgende tendens kenden. De prijs voor tong varieerde als volgt, 156 fr. voor tong één, en 188 fr. het kg voor tong twee; tong nr drie of bloktong kreeg 248 fr tot 260 fr het kg en tong nr vier 255 fr het kg. Tong nr vijf werd geboekt aan 247 fr het kg en kleine tong aan 234 fr het kg.

Middenslag tarbot kende een afzetgebied aan 190 tot 250 fr het kg en griet kreeg 110 fr het kg. Pladijs werd tegen volgende prijzen aan de man gebracht: 22 fr het kg voor de grote pladijs; 21 fr à 28 fr voor de middenslag pladijs en 17 tot 25 fr voor de platjes.

Kabeljauw werd genoteerd aan 3.000 tot 3.500 fr de ben en gul aan 1.500 tot 2.100 fr de ben. De weinig aangevoerde rog werd tegen volgende prijzen verkocht: 65 fr het kg voor de moerrog, 60 fr het

kg voor de tilten en 60 fr het kg voor de scherpstaarten. De roep-prijs der wijting bedroeg ongeveer 1.500 fr de ben voor de grote en 800 fr de ben voor de kleine wijting.

Een partij doorn- of speurhaai werd tegen de lonende prijs van 2.250 fr de ben geveild. Varia kende opnieuw een goed afzetgebied aan hoge prijsnoteringen. Zo kreeg staartvis of lotte tot 208 fr het kg terwijl voor tongschar tot 110 fr het kg betaald werd.

Alles samen een aanvoer van ong. 12.000 kg vis die tegen stabiele prijzen gedurende het ganse marktverloop aan de kopers gebracht werd.

— WOENSDAG 12 MAART

N.15 756.025  
N.172 130.660

Aan de woensdagveiling bood zich slechts één vaartuig van de West en één bokkevisser aan. Er werd tong, variatie en wat diverse soorten aangevoerd zodat het marktuitzicht een gevarieerd gamma vertoonde. De geringe aanvoer in de andere havens was van doorslaggevende aard wat de prijsnoteringen betrof.

Grote tong kreeg 154 fr het kg en tong twee 170 fr het kg. Tong drie of bloktong betaalde men 210 fr het kg en tong vier of fruitong 230 fr het kg. Tong nr 5 betaalde men 226 fr het kg en de kleine tong aan 220 fr het kg. Grote tarbot werd geboekt aan 296 fr. het kg, middenslag tarbot aan 190 fr het kg en griet aan 160 fr het kg.

Alle vissoorten kenden een goed afzetgebied en een grote interesse van de handelaars. Geen enkele soort diende dan ook tegen de minimumwaarde gestopt te worden. Kabeljauw werd geveild aan de prijs van 80 fr het kg en gul aan 2.400 tot 3.500 fr de ben. Wijting werd genoteerd aan ongeveer 2000 fr de ben zowel voor de grote als voor de kleine. Pladijs kreeg voor alle soorten de unanieme waarde van 1.500 fr de ben.

De weinig aangevoerde rog werd door de kopers gretig met begeerte ogen beloerd en kende dan ook 'n goede prijs. Zo betaalde men 75 fr voor de moerrog en 70 fr voor de scherpstaarten en tilten.

De doorn- of speurhaai werd geboekt aan 2.800 fr de ben terwijl voor de zeehonden 2.200 fr de ben betaald werd.

Een goed marktverloop met een stijgende prijstendens.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Nieuwpoort	
	10-3-1980	10-3-1980	10-3-1980	11-3-1980	11-3-1980	12-3-1980	12-3-1980	10-3-1980	12-3-1980	10-3-1980	12-3-1980	10-3-1980	12-3-1980	
Tarbot : groot (123)	230	-270	218	-254	252	-269	298	—	—	—	—	296	—	
middel (123)	146	-158	132	-163	168	-197	185	—	—	190	-250	180	-194	
klein (123)	120	-133	130	-136	152	-159	152	—	—	100	—	163	-176	
Griet : groot (123)	89	-120	90	-106	108	-128	153	-158	110	—	107	-155		
middel (123)	75	-96	82	-94	101	-106	110	-141	—	—	—	—		
klein (123)	45	-53	80	-82	91	-92	101	—	—	—	—	—		
Schelvis : groot	24	-26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
middel	20	-23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
klein	21	-27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Heek : groot	57	-62	18	-61	34	—	27	—	—	—	—	—		
middel	42	-48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
klein	6	-14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Leng	27	-29	16	-30	9	—	—	—	—	—	—	—		
Rog (I)	33	-61	47	-52	—	—	—	—	—	—	—	—		
Keilrog (123)	58	-63	47	-54	63	-68	76	—	65	—	70	—		
Rog (23)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Tilfen (23)	—	—	44	-48	56	-60	58	—	65	—	66	—		
Scherpstaart (23)	—	—	35	-43	64	-70	—	—	65	—	66	—		
Halve mans (23)	—	—	26	-28	48	-53	50	—	60	—	66	—		
Teelt (2)	—	—	26	-32	48	-50	50	—	60	—	—	—		
Katrog (2)	—	—	15	-19	30	-31	17	—	—	—	—	—		
Kabeljauw	25	-36	35	-41	38	-40	44	-48	60	-70	78	-80		
Gul (groot)	16	-41	34	-38	36	-40	34	-44	30	-42	50	-70		
Gul (middel)	—	—	32	-34	26	-32	33	-34	—	—	—	—		
Gul (klein)	—	—	26	-30	24	-26	26	-30	—	—	—	—		
Hozemondhamme	79	-170	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Wijting : groot	15	-24	28	-32	24	-28	32	—	28	-34	40	—		
klein	—	—	20	-22	20	-23	24	—	15	-18	38	—		
Schar	7	-9	16	-20	16	-18	14	—	15	-25	12	-20		
Steenschol	12	-79	55	-58	45	-48	83	-94	—	—	—	—		
Zeehaai	42	-75	50	—	56	—	51	—	16	—	20	—		
Hondshaai	15	-24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—		
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Zeekreeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Kongeraal	—	—	16	—	10	—	—	—	—	—	—	—		
Schartong	10	-55	—	—	—	—	—	—	100	-110	70	-100		
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Steenholk	7	-10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Koolvis	25	-27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Zeewolf	40	-60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Pollak	27	-37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Zonnevis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Koningsvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Vlaswijting	—	—	41	—	30	—	41	—	—	—	—	—		
Zeeduivel	—	—	73	-166	74	-162	81	-188	184	-208	140	-210		
Schotse schol	—	—	39	-41	44	—	—	—	—	—	—	—		
Zeehond	—	—	31	—	30	—	32	—	32	-42	43	—		
Bot	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	6	—		
Rode Poon (robaard)	—	—	45	—	30	-33	40	—	30	-45	70	—		
Grauwe Poon (knorh.)	13	-23	26	—	32	—	32	—	15	-20	25	—		
Rode Knorhaan	33	-62	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Posten	—	—	8	-10	8	-11	13	—	—	—	—	—		
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 4 maart werd aangevoerd : 50 kisten kabeljauw; 992 kisten koolvis; 185 kisten schelvis; 335 kisten wijting; 8 kisten schar; 25 kisten diversen.

#### Prijzen in guldens :

Per 40 kg.: kabeljauw één 118; kabeljauw twee 150-132; kabeljauw drie 126-78; kabeljauw vier 116-80; kabeljauw vijf 104-64; koolvis één 45-50; koolvis twee 56-50; koolvis drie 65-57; koolvis vier 60-55; schelvis één 104; schelvis twee 104-80; schelvis drie 81-73; schelvis vier 75-45; wijting drie 56-35; haai 102-84; poontjes 80; bot 24; leng 76-71; hammen met kop 142; hake 136-70.

#### De besommingen waren :

KW 170 f74.100; UK 208 en UK 228 f4.600; VD 20 en YE 25 f4.800.

X X X

Aan de woensdagmarkt van 5 maart werd aangevoerd : 263 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 736 kisten wijting; 5 kisten schol en 29 kisten schar.

#### Prijzen in guldens :

Per 40 kg.: kabeljauw één 100; kabeljauw twee 138-98; kabeljauw drie 116-92; kabeljauw vier 106-92; kabeljauw vijf 90-77; schol vier 118-96; schelvis drie en vier 118-96; wijting drie 61-26; schar 114-86.

#### De besommingen waren :

UK 235 f4.200; VD 20 en YE 25 f5.350; verder 3 Texelaars die samen f30.000 besomden.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 6 maart werd aangevoerd : 820 kg. tong; 4 kisten tarbot en griet; 198 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 355 kisten wijting; 55 kisten schol; 38 kisten schar; 25 kisten diversen.

#### Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: grote tong 13,53; grootmiddel ong 15,72-14,80; kleinniddel tong 16,51; tong één 15,76; tong twee 15,10; tarbot 20,00.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 7 maart werd aangevoerd : 3.695 kg. tong; 26 kisten tarbot en griet; 875 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 394 kisten wijting; 633 kisten schol 95 kisten schar en 15 kisten diversen.

#### Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 20,67-19,20; grote tong 13,12-13,06; grootmiddel tong 14,70-14,34; kleinniddel tong 16,07-15,77; tong één 15,94-15,72; tong twee 15,79-15,04.

Per 40 kg.: tarbot 624-381; griet 398-344; kabeljauw één 180-106; kabeljauw twee 144-106; kabeljauw drie 110-80; kabeljauw vier 100-76; kabeljauw vijf 84-58; schelvis drie en vier 184; schol één 64-56; schol twee 79-69; schol drie 86-67; schol vier 92-57; wijting drie 80-40; schar 82-46; tongschar 229.

#### De besommingen waren :

KW 77 f6.900; KW 167 f11.600; KW 185 f1.950; UK 228 en UK 208 f32.000; UK 233 en UK 234 f3.760; UK 235 f2.380; IJM 207 f8.900; IJM 18 f2.200; verder één Engels vaartuig de GY 243 f5.600; en vijf Texelaars met totaal f120.000 aan besomming.

X X X

Aan de maandagmarkt van 10 maart werd aangevoerd : 16.075 kg. tong; 215 kisten tarbot en griet; 1.226 kisten kabeljauw; 19 kisten schelvis; 1.257 kisten wijting; 2.057 kisten schol; 258 kisten schar en 279 kisten diversen.

#### Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 18,20-16,10; grote tong 12,64-12,19; grootmiddel tong 13,69-12,29; kleinniddel tong 15,42-15,02; tong één 15,65-15,21; tong twee 15,42-14,79.

Per 40 kg.: tarbot 620-380; griet 446-365; kabeljauw één 116-68; kabeljauw twee 142-80; kabeljauw drie 100-72; kabeljauw vier 90-73; kabeljauw vijf 81-66; schelvis drie 206; schelvis vier 104-77; schol één 56-52; schol twee 66-54; schol drie 71-60; schol vier 81-62; schar 57-28; krab 52-33; wijting drie 55-37,60; haai 134; kleine kuit 64-17.

#### De besommingen waren :

KW 4 f33.100; KW 11 f35.100; KW 22 f30.000; KW 25 f17.400; KW 29 f10.000; KW 34 f40.000; KW 45 f14.800; KW 51 f9.300; KW 63 f11.800; KW 74 f2.800; KW 88 f16.200; KW 113 f13.100; KW 117 f25.300; KW 145 f33.300; KW 149 f7.900; KW 152 f8.500; KW 137 f11.900; KW 175 f13.400; KW 189 f25.000; KW 194 f23.7000; KW 214 f7.500; KW 221 f13.200; KW 226 f7.700; SCH 256 f19.400; WR 32 f19.400; WR 52 f26.100; IJM 20 f13.400; IJM 24 f40.500; IJM 44 f22.200; IJM 115 f25.900; IJM 154 f15.900; IJM 209 f9.700; verder één Deens vaartuig, de HI 464 met 32.300 aan besomming.

## Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 3 tot en met 7 maart 1980

Door 76 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

13.688 kg	TONG	f 203.728,42	van f 16,89	f 12,38
4.306 kg	TARBOT	50.582,18	van f 21,64	f 7,30
116.570 kg	SCHOL	183.404,29	van f 2,18	f 1,27
197.400 kg	KABELJAUW	379.390,11	van f 4,43	f 1,01
633 kg	GRIET	f 6.050,51	van f 10,46	f 5,75
7.940 kg	SCHAR	10.091,15	van f 2,29	f 0,90
45.510 kg	WIJTING	f 36.881,42	van f 1,81	f 0,62
82.059 kg	DIVERSEEN	173.842,42		
468.106 kg		f 1.043.970,50		

## VISSERIJKONFLIKT TUSSEN CANADA EN SPANJE

Na de uitbreiding tot 200 mijl van de visserijlimieten door Canada, werden door dit land beperkingen opgelegd aan de vissersvaartuigen van derde landen in verband met de visserij vooral op de banken van Nieuw-Foundland. Ook Spanje is hier een voornaam slachtoffer van, zodanig dat de vroegere Spaanse visserij in dit gebied hierdoor herleid is geworden tot 40 pct. Dit heeft natuurlijk een grote weerslag op de Spaanse vloot van nog ongeveer 60 grote eenheden met een bemanning van rod de 1500 vissers. Ook buiten de 200 mijlszone van Canada worden beperkingen uitgevaardigd en kwota uitgeschreven door de Internationale Organisatie voor de Noord-Atlantische Oceaan. Spanje heeft nu het inzicht laten kennen om uit deze organisatie te stappen, waardoor het niet meer zou gebonden zijn aan de controle op zijn visvangst en in feite als een soort vrijbuiters optrede. Gezien een onbelemmerde visserij aan de poorten van de Canadese zone een zeer nadelige weerslag op het visbestand van de Canadese stocks zou hebben, is Canada heftig uit zijn wieken geschoten. Zo zou de Canadese regering aan Frankrijk

vragen, zo Spanje zich niet meer zou houden aan de reglementen van de Internationale Organisatie, de havens van St Pierre en Miquelon te verbieden aan de Spaanse vissersvloot. In 1979 deden meer dan 40 pct. van de grote Spaanse treilers deze havens aan. Dit maakt echter een groot deel van de havenactiviteit van St Pierre en Miquelon uit, zodat deze eilanden niet bijzonder enthousiast tegenover het Canadees verzoek staan. Niettegenstaande de huidige minister voor de visserij in Canada nu zal vervangen worden door een ander minister, gezien de regeringswissel in Canada, is men overtuigd dat de nieuwe minister zich nog meer zal kanten tegen de Spanjaarden. Deze heeft trouwens al eens verklaard dat de problemen die de eilanden St Pierre en Miquelon bieden, veel eenvoudiger zouden zijn, moest de EEG hier niet achter deze Franse eilanden staan. Anderzijds bewijst het Spaanse optreden toch terug het gebrek aan tucht vanwege de Spanjaarden zodat de EEG-visserij zeker nog wat voor de deur staat bij een eventuele intrede van Spanje in de EEG.

# REDERS LEEST UW VAKBLAD

# BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ANDERE WERKNEMERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE  
BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN :

EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD!

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

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



# 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.

