



# HET VISSERIJ BLAD

**R E D E R S ,  
V I S S E R S ,  
H A N D E L A A R S**

***UW VERZEKERINGEN***

**WORDEN HET VOORDELIGST GEPLAATST EN HET BEST  
GEDIEND BIJ DE P.V.B.A.**

**DE ZEEKUST**

**H. BAELSKAAL 30 OOSTENDE**

**BURGERLIJKE VERANTWOORDELIJKHEID, BRAND,  
ONGEVALLLEN, LEVEN, FAMILIALE, T.V., AUTO, ENZ...**

**BEHEERDER : P. VANDENBERGHE**

**ZAAKVOERDER : BILLIAU LEO**

**TEL. : 70 16 89**

## BRITSE EN IERSE MINISTERS VERWERPEN KWOTASYSTEEM

Een nieuwe poging van de negen ministers van buitenlandse zaken om tot een intern vergelijk te komen voor de visserij binnen de gemeenschapswateren is opnieuw gestrand op de onwil en het veto van de Britse en Ierse ministers van buitenlandse zaken, de heren Crossland en Fitzgerald. Beide landen vragen een beschermde zone ten voordele van hun eigen visserij van 30 tot 50 mijlen buiten de kust, terwijl de E.E.G.-partners bereid zijn gevonden een voorkeursregeling voor beide landen in te stellen aan de hand van een kwotasysteem, waarbij de kwota voor beide betrokken landen vanaf 1977 zouden opgetrokken worden ten overste van 1976. Dit houdt het voordeel in voor Groot-Brittannië en Ierland dat beide landen toch aan hun trekken zouden komen, terwijl terzelfdertijd de visserij van de andere partnerlanden uit de E.E.G. niet gedoemd zou worden om te gaan opliggen. Dit zou zeker en absoluut het geval zijn met de Belgische visserijvloot voor wie het buitenhouden tot 50 mijl uit de kusten van Schotland, het Noord-Oosten van Engeland en van Ierland, de doodsteek zou betekenen. Onze Belgische minister van buitenlandse zaken, de heer Van Elslande kan dus onmogelijk ter zake toegeven en is, tegenover de visserij en aanverwante bedrijven verplicht desnoods zijn veto te stellen.

Ondertussen vernamen we dat Groot-Brittannië en Ierland, bij afwezigheid van een interne regeling, zelf de hand zullen houden aan de door hen vooropgestelde zone en manumilitari de schepen zullen verwijderen of opbrengen. In dit geval zou er slechts één enkele oplossing mogelijk zijn, namelijk massaal met de Nederlandse, Franse, Deense en West-Duitse vissersvaartuigen in de zogezegde voorbehouden zone op te stomen en te gaan vissen. We menen dat Groot-Brittannië en Ierland zich in dergelijk geval wel zullen zwichten voor het uitlokken van E.E.G.-incidenten die ten slotte nog veel zwaarder tegen hen zouden uitdraaien, daar zij met miljarden de meest begunstigde naties zijn van de negen.

Het enige positieve dat te Brussel uit de bus kwam en waar allen mede konden akkoord gaan, was het drastisch beperken van de vangsten van Derde Landen waarbij wel een onderscheid gemaakt wordt ten overste van IJsland als wisselmont voor het bedingen van een overeenkomst te voordele van de E.E.G. (lees van Groot-Brittannië) vermits België en West-Duitsland nog een lopende visserijovereenkomst hebben). Zo het tot een nieuwe overeenkomst komt tussen de E.E.G. en IJsland, vervallen de lopende visserijcontracten met West-Duitsland en België, vermits de E.E.G. als één entiteit onderhandelt

en er geen diskriminatie mag bestaan tussen de verschillende partnerlanden die de Gemeenschap samenstellen.

Aan Rusland, die de E.E.G. niet erkent, werd drie maand tijd gegeven om een wederkerig visserijcontract met de E.E.G. af te sluiten, zoniet komt er volledig verbod voor dit land in de gemeenschapswateren. Ondertussen wordt aan Rusland en de Oostbloklanden een viskontingent van 40 t.h. toegekend van de geschatte jaarvangst 1976. Voor Rusland betekent dit 'n terugvallen van 600.000 ton tot 240.000 ton! Wat Bulgarije en Roemenië betreffen, worden deze landen eenvoudig uitgesloten van de visserij in de E.E.G. wateren omdat er geen wederkerigheid met deze landen mogelijk is. Voor Zweden, Spanje en Portugal worden eveneens 40 t.h. rechten voor een voorlopige periode van 3 maand toegekend. Gezien slechts Groot-Brittannië in de Russische 200 mijlzone jaarlijks 30 duizend ton opneemt, zou men geneigd zijn in een wederkerige overeenkomst met Rusland dit land 60 duizend ton toe te kennen. Men meent dat Rusland dit zal weigeren en volledig de E.E.G. wateren zal mijden.

Een alternatief plan dat wel enige kans heeft op slagen voor een interne oplossing tussen de lidstaten van de E.E.G. is het verbieden in bepaalde zones voor de Britse en Ierse kusten van sommige vormen van visserij en voor sommige categorieën van vaartuigen. In ieder geval zou industriële visserij verboden worden.

Aldus zouden deze zones hun bescherming verkrijgen en zou tevens de lokale kustvisserij aardig meer aan haar trekken komen. Dit verbod zou echter geen diskriminerend karakter mogen hebben, vermits dit de essentie zelf is van de gemeenschap. En derhalve zou dit van kracht zijn op alle vaartuigen van de lidstaten, dus eveneens voor Britse en Ierse. Gezien de conflicten in de kern van de eigen Britse vloot tussen de lokale visserij en onder meer de Schotse seinevissers, zouden de eersten zich met deze oplossing kunnen verzoenen. Ondertussen vernamen we een onverzoenlijke houding vanwege de Ierse producentenschappen die alle contacten met de eigen regering zouden breken indien deze de 50 mijlszone zou opgeven. In dit geval zouden de Ierse vissersschepen de 50 mijlszone als een realiteit gaan erkennen er er naar handelen door desnoods zelf het recht en de wet in handen te nemen en zogezegde overtreders op te brengen of hun netten af te varen. Het is duidelijk dat men aan de andere kant van de tafel dit niet zo maar goedschiks zou aanvaarden, hetgeen tot menig incident aanleiding zou geven.

## Lozing van afvalstoffen in zee

De viskeuring zal weldra wel in voege treden. Maar in de pers lezen we nu berichten waarbij gezegd wordt dat het ministerie van volksgezondheid zich beter zou gaan bezighouden met de lozingen van afvalstoffen in zee. Volgens bepaalde persmensen is dit de oorzaak voor eventuele besmetting van de vis zelf. En het zou dan volgens deze mensen weer zo zijn, dat de ministeriele diensten inkonsekvente houdingen aannemen waarvoor het bedrijf moet opdraaien, dat de toestanden tegenstrijdig zijn — eerst laten besmetten en dan keuren, en dat uitleg moet worden gegeven, dat lozingen moeten verboden worden, dat er te veel overtredingen zijn, dat er stalen van de afvalstoffen worden genomen op een allesbehalve goede manier, enz., enz.

Gewis de verontreiniging van de zee mag niet worden onderschat, maar zij moet evenmin worden overschat.

### WAT IS NU DE SITUATIE VAN DE LOZINGEN IN ZEE

We hebben waarheidshalve het gegronde van al die beweringen van nabij willen onderzoeken en we hebben hier en daar volgende elementen kunnen bijeen brengen.

1. Onder impuls van een toenemende bevolking in het algemeen en de industrie in het bijzonder, is de afvalverwijderingsproblematiek in onze maatschappij zeer akueel geworden.

Er kunnen aan dit vraagstuk echter verschillende oplossingen worden gegeven: verstrengen van de lozingsnormen, afvalwaterzuivering lozing in binnenwateren, chemische neutralisatie van de afvalstoffen, het herwinnen van één of meerdere componenten uit de afvalstoffen, ingraven, verbranden of dumpen.

Aan elk van deze oplossingen zijn voor- en nadelen verbonden. Vaak zijn er wettelijke moeilijkheden of schiet de wetgeving tekort.

2. Steunend op bepaalde karakteristieken van de zee (bufferende capaciteit van het zeewater, stromingen, opnamecapaciteit) heeft men de jongste jaren aan lozen in zee gedacht.

Bij de beoordeling van het dumpingsprobleem mag men echter het economisch nut (visserij, recreatie, ecologie) van het mariene milieu niet uit het oog verliezen. Maar evenmin mag men bij het wikken en wegen van de voor- en nadelen

van de lozing op zee verstarren in één of ander passieel gedragspatroon. Alle elementen moeten bij een advies op een nuchtere wijze aan bod komen.

Bovendien moet men aan de verontreinigingsproblematiek internationale dimensies toemeten. Om die reden werden twee, voor ons land belangrijke, konventies (Oslo, Londen) opgesteld:

— De Konventie van Oslo die te Oslo op 15 februari 1972 werd ondertekend en van toepassing is op: het NO-deel van de Atlantische Oceaan, de Noordzee en de hiertoe behorende zeeën en tenslotte een deel van de Oostzee.

— De Konventie van Londen die in Londen op 13 november 1972 werd ondertekend en dezelfde doelstelling heeft als de hierboven vermelde Konventie, doch van toepassing is op alle wereldzeeën.

De Konventie van Oslo bevat drie lijsten van stoffen.

— De stoffen behorende tot de eerste lijst (zwarte lijst) mogen onder geen enkel beding worden geloosd. Hiertoe behoren o.a.: organohalogenen en -siliconen, kwik en cadmium en hun respectievelijke derivaten, carcinogene stoffen en persistente synthetische materialen.

— De stoffen voorkomende in de tweede lijst (grijze lijst) zijn gevaarlijke stoffen die slechts mogen worden geloosd mits houder te zijn van een speciale vergunning.

— De overige stoffen behorende tot de derde lijst (witte lijst) mogen slechts worden geloosd, na het bekomen van een algemene vergunning.

De Europese Gemeenschap heeft nu gepoogd om de mogelijke economische gevolgen van de toepassing van deze internationale konventies, nl. distorsies in concurrentiekracht tussen de lidstaten, te ondervangen d.m.v. een gemeenschappelijke EG-milieupolitiek.

De geest van al deze konventies is deze, dat de lozing in zee niet mag worden beschouwd als een einddoel, doch veelmeer als een noodoplossing.

Ten alle tijde wordt aangedrongen op het aanwenden van alternatieve (milieuvriendelijker) afvalverwijderingsmethodes, voor zover deze wel te verstaan, voorhanden zijn. In EEG-verband werd bijvoorbeeld een werkgroep opgericht met als doel de studie van de geleidelijke vermindering en uiteindelijk het totale verbod van de lozing van afvalstoffen afkomstig van titaal-dioxyde bereiding.

Tevens worden de lozingsvergunningen steeds gekoppeld aan een

(Zie vervolg blz. 2)

# Lozing van afvalstoffen in zee

(Vervolg van blz. 1)

permanente controle van de lozingsmodaliteiten enerzijds en van de biotische en abiotische parameters van de dumpingplaats anderzijds.

3. Op dit ogenblik geschieden er vier legale lozingen, waarvan één buiten het Belgisch kontinentaal plat.

Twee lozingen hebben betrekking op afvalstoffen van de titaandioxydeproductie (nl. op 51°30'NB - 3°00'OL en 51°50'NB - 3°10'OL), één heeft betrekking op afvalstoffen van de produktie van proteolytische enzymen (op 51°27'NB - 2°54'OL) en één op fenolhoudende afvalstoffen (op 51°25'NB - 2°57'OL).

De geloosde hoeveelheden zijn verschillend in functie van de tijd. De lozing geschiedt onder bepaalde voorwaarden (snelheid van schip, lozingsnelheid, positiebepaling).

Alhoewel op dit ogenblik nog geen negatieve effecten werden waargenomen blijft een permanente controle onontbeerlijk met het oog op eventuele akkumulatieve of synergetische effecten.

4. Wat heeft men in wetenschappelijke kringen tot nog toe vastgesteld?

Eerder uitgevoerde controles hebben uitgewezen, dat er in het geval van de lozing van titaandioxyde-afvalstoffen, voor wat betreft de mariene fauna, geen verschillen konden worden aangetoond tussen de lozingsplaats zelf en de naburige zones.

De diverse componenten voorkomende in deze afvalstoffen vallen onder de bepalingen van bijlage 2 van de Konventie van Oslo en mogen bijgevolg maar worden geloosd mits men houder is van een speci-

fieke vergunning.

Het onderzoek betreffende de effecten van de lozing van afvalstoffen afkomstig van de produktie van proteolytische enzymen heeft aangetoond dat er in het lozingsgebied duidelijk hogere dichtheden van wijting voorkwamen wat niet kon worden toegeschreven aan predatie op garnaal gezien de garnalenstand in dit gebied zeer schaars was omwille van de diepte en ook de afstand tot de kust. Voor de overige soorten werden geen merkbare verschillen in dichtheden van de vistapels in het dumpingsgebied en in het naburige gebied vastgesteld.

Tenslotte wat de lozing betreft van de fenolhoudende afvalstoffen moet er worden op gewezen dat de hoeveelheden gering zijn. Het tot op heden achterwege blijven van klachten aangaande organoleptische afwijkingen laten toe te veronderstellen, dat in de toekomst geen negatieve effecten zullen kunnen worden ontwaard.

Uit een en ander blijkt dus dat de huidige vier legale lozingen tot op heden geen negatief effect vertonen. In overeenstemming met de internationale konventies en om voorbereid te zijn op alle mogelijke eventualiteiten, is een permanente controle van de lozingen echter volstrekt onontbeerlijk.

Dat er wel eens iets mis kan lopen of dat er nog andere lozingen zouden geschieden, zonder vergunning kan waar zijn, maar we zouden de vissers willen vragen dit aan de bevoegde diensten te laten kennen zo rap mogelijk, want het gaat om ons produkt, onze vis die we gezond voedsel willen houden.

P. Vandenberghe

# Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Maandag 20 december kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevisserij bijeen onder voorzitterschap van de heer Vandercruyssen en als rijkskommissaris de heer Bentein.

In de aanvaring van de Z.176 met een onbekend gebleven vaartuig, veroordeelde de Raad de betrokken matroos van wacht, Bil Ronny met een waarschuwing, voor het feit, dat hij nagelaten had eveneens 'n goede uitkijk naar achter toe te waarborgen en aldus door een ander, aan S.B.-zijde oplopend vaartuig verrast werd. Bil Ronny had op dit ogenblik alleen aandacht voor twee schepen aan B.B.-zijde wier koers deze van de Z.176 kruisten.

Aanvaring van de O.118 met de TH.50.

Matroos Wilfried Dekeyser van de O.118, werd veroordeeld voor 1 maand ontzetting uit de functie van wachtman wegens een gebrek aan goede uitkijk aan boord van de O.118 en mede om in plots opkomende dikke mist, verzuimd te hebben zijn snelheid te verminderen.

De dikke mist die opkwam, was een omstandigheid die de verplichting medebracht zijn schipper te verwittigen, hetgeen hij naliet te doen. Hij gaf ook geen geluidssignalen omdat hij er zelf geen hoorde (!) en vervolgde zijn koers in de dikke mist, aan 9 mijl per uur. Toen hij plots aan stuurboordzijde een vissersvaartuig zag, verminderde hij het toerental en gaf bakboord. De toegelopen schipper trok de schroef af. De O.118 was in aanraking gekomen met het stuurboord bokkentuij van de TH.50.

Het vergaan van de O.288.

Niettegenstaande de verdediging van schipper Germonpré op verdediging van de behandeling aandrang, bekam de rijkskommissaris vanwege de voorzitter toch de toelating te rekvisiteren. Het is inderdaad zo dat dit totaal verlies dat op 21 december 1974 gebeurde, voor de eerste maal voor de rechtbank kwam op 8-1-1975, zodat, bijaldien geen vordering en uitspraak zou volgen voor 8-1-1977, de tweejaarlijkse verjaring zou intreden en schipper Germonpré en eventueel andere gedaagden niet meer zouden kunnen vervolgd worden. De verdediging gaf als reden op, de behandeling van een aanklacht van schipper Germonpré voor de boetstraffelijke rechtbank voor meened tegen Sanders die op het ogenblik van de ramp matroos van wacht was. Volgens de voorzitter lag de kans voor, dat de verdediging op het bereiken van de verjaring spekulde, terwijl anderzijds de rijkskommissaris te kennen gaf, dat de uitspraak van de boetstraffelijke rechtbank op geen enkele manier zijn vordering kan beïnvloeden omdat deze voldoende elementen bevat aan de hand van niet in betwis-

ting gestelde uitspraken van schipper en bemanningsleden.

Vooraf gaf de rijkskommissaris een uiteenzetting der feiten om dan in concreto op de foutieve handelingen van de schipper te wijzen. Hij verweest Germonpré het feit, dat hij in een zo moeilijke doorvaart als de Penta-fjord, het stuur in handen liet, van een matroos om zich bezig te gaan houden met een onbenulligheid als het herstellen of trachten te herstellen van de automatische piloot. Hij verwijt de schipper dat deze zijn positie alleen met behulp van de radar heeft vastgelegd en nagelaten heeft dit eveneens door peilingen te doen en verder van onvoldoende stuur-aanwijzingen gegeven te hebben aan de matroos van wacht: Sanders. In zijn besluit zegt de rijkskommissaris dat Germonpré alle voorwaarden geschapen heeft, die aanleiding moesten geven tot het ongeval en dat zijn optreden foutief is en hij minstens een dubbele wacht had moeten plaatsen. Hij is verder overtuigd, dat Germonpré zelf schuld bewust is en mocht het te herdoen zijn, zeker niet meer op dezelfde manier zou optreden. Van Sanders zegt hij dat zijn schuld in het ongeval eerder onbeduidend is en hij in feite slechts een schakel is in deze zaak. Nochtans was hij te zelfzeker en zich van geen gevaar bewust. De rijkskommissaris vordert dan ook op basis van art. 29 van het reglement een straf van 3 maand voor schipper Germonpré met verbod om in deze periode zijn functie nog waar te nemen en 30 dagen voor Sanders voor zijn brevet van bekendheid en verbod van wachtman binst deze periode.

De verdediging krijgt tijd tot 5 januari voor de pleidooien waarna de uitspraak zal volgen op 8 januari 1977, waardoor het voordeel van de verjaring niet meer zal kunnen ingeroepen worden voor de beschuldigde schipper Germonpré en matroos Sanders.

Het is onaanvaardbaar dat zo'n zaak twee jaar nodig gehad heeft, vooraleer tot een uitspraak te leiden. We vragen ons af hoe een Onderzoeksraad nog nuttig en oordeelkundig kan oordelen, wanneer dergelijke zware zaken twee jaar onderzoek vergen, zonder dat er internationale betwistingen inzake aanvaringen en ondervragingen waren.

IBIS EN DE BOLLE

BEDANKEN

Vanwege het Ibis instituut voor kinders van vissers, kregen we een kaartje van Kerst- en Nieuwjaarwensen en ons bedankend voor de vele steun en medewerking aan deze school in 1976 verleend.

Hetzelfde geldt vanwege «De Bolle» waar men insgelijks blijken gaf van grote erkentelijkheid aan deze instelling voor vissers zonder tehuis verleend.

## Aan onze postabonnees

De postbode zal een dezer dagen het hernieuwingskwijtschrift voor het abonnement op « Het Visserijblad » bij U aan huis aanbieden. Wij durven U verzoeken hiermede rekening te willen houden en het abonnementsgeld klaar te leggen tegen zijn komst, daar het kwijtschrift slechts éénmaal wordt aangeboden.

De abonnementsprijzen voor 1977 zijn :

1 jaar	: 1.500 fr.
9 maand	: 1.125 fr.
6 maand	: 750 fr.
3 maand	: 380 fr.
Nederland	: 1.600 fr. (110 gulden)
Buitenland	: 1.700 fr.

Wij danken U voor de interesse die U steeds voor ons blad hebt betoond; het zou ons verheugen U verder tot onze lezerskring te mogen rekenen.

# LEES "HET VISSERIJBLAD"

# VERBIJSTERENDE HOUDING DER MINISTERIELE DIENSTEN!

Het Ministerie van Volksgezondheid zal een dienst voor viskeuring oprichten, nadat men eerst de vergunningen uitschrijft voor het lozen van giftige zuren in zee en dus aan de oorzaak zelf van een eventuele besmetting ligt! Schijnheiliger kan het in wezen niet! En voor deze inkonsekvente houding (om het zach uit te drukken) moet het bedrijf dan maar opdraaien! Voelt men dan in de ministeriële diensten zelf het onhoudbare en onaanvaardbare van deze tegenstrijdigheid niet aan? Ah ja, „le ridicule ne tue plus“! Zouden de betrokken ministeriële diensten hier niet eens een woordje uitleg willen over geven? En dat men dan niet afkomt met het dooddoenertje, dat het een ander ministerie is die deze vergunning uitreikt voor het lozen van giftige zuren in de zee, die de vis kunnen besmetten zodanig, dat we deze dan maar kunnen gaan keuren op verbruikersveiligheid bij de aanvoer. Zo het inderdaad het Ministerie van Volksgezondheid zelf niet is die de vergunningen voor het lozen uitschrijft, dan ware het toch de eerste plicht van dit ministerie eerst maar eens te gaan dokteren aan de oorzaak van de mogelijke besmetting van de vis en gezien zijn uitgebreide bevoegdheden inzake Volksgezondheid, uit lozen te gaan verbieden omdat het de Volksgezondheid kan in gevaar brengen of in gevaar brengt.

We verwachten dan ook van het Ministerie van Volksgezondheid, zo het deze diensten zelf zijn die de lozingvergunningen uitschrijven dat ze daadwerkelijk tussenkomen om deze te gaan verbieden. Zoniet kunnen wij dit ministerie niet meer ernstig gaan noemen.

Ten titel van inlichting, niettegenstaande wij overtuigd zijn dat men wellicht op de betrokken diensten over voldoende kennis hierover beschikt, houden we er aan één en ander nader te belichten.

Is het juist dat de rederij „Ahlers“ onder meer een toelage van de regering kreeg, via het bevoegd ministerie om een vaartuig om te louten voor het lozen van dunzuur in zee? Het gaat hier om de „Wadsey-Taster“ van 1178 Ton met motor van 1300 PK en die reeds 163 reizen ondernam (het kunnen er reeds meer zijn). Het is voor de lozing van de afvalstoffen van Bayer Antwerpen. De vergunning zou jaarlijks uitgereikt worden door het Ministerie van Volksgezondheid of door een andere ministeriële dienst? Het loosprodukt is bijzonder bijtend en de bemanningsleden werden hiervoor reeds behandeld. Vroeger nam men het zelfs niet zo nauw en begon de lozing reeds in de Scheldemond. Alle biologisch leven op een grote oppervlakte werd toen vernietigd en het regende toen heel wat klachten met het gevolg dat men dan verder op is gaan lozen.

Ook die „Falcon“ uit Gent is een lozingsschip voor giftige zuren en afval. Het is een vaartuig van 1560 Brt. Vroeger maakt men zich reeds van het goede af in het kanaal zelf van Gent op Terneuzen, maar ook hier is men verplicht geworden, de giftige smeerlappertij verder in zee te gaan storten. Het is de Firma Croonis uit

Langerbrugge die eigenaar is, of uitbater van dit vaartuig. De lozingen gebeuren een viertal malen in de week. Op die Nederlandse T.V. heeft men vorige week een reportage gegeven over deze lozingen en onder meer over de overtredingen die hierbij gebeurden, door enerzijds niet op de bepaalde plaatsen te storten en anderzijds om vooraf eerst niet de zuren te verdunnen vooraleer deze te gaan lozen. De schepen moeten staaltjes nemen van hun verdunde lozingen, maar men kan zo ongeveer vermoeden met welke stiptheid en eerlijkheid dit gebeurt door de aangewezen man van dienst!

En wie controleert deze op praktische wijze?

De nu aangewezen stortplaats is ten N.O. van de Ackaert op ongeveer volgende positie: 51°30' Noorderbreedte en 3° Oosterlengte. We verwachten zeker geen „démenti“ op basis van een kleine vergissing om dan te komen affirmeren dat deze lozing niet gebeurt! De lozingplaats is ongeveer 12 mijlen uit de kust. Het is duidelijk dat de herhaalde lozingen op deze plaats, reeds een kolossaal gebied aangetaast hebben en men zeker niet moet komen aandraven met argumenten als zouden de nodige verweermatregelen in acht genomen zijn, onder meer dat men op een bepaalde diepte moet lozen (de T.V.-beelden gaven ons hiervan een ander beeld, want de lozingen gebeurden aar. de oppervlakte).

In ieder geval moet de brave burger zich toch langzamerhand afvragen welke komedie men hier eigenlijk opvoert, door aan de ene kant de besmettingen en aantastingen van de vis in de hand te gaan werken door het uitschrijven van lozingsvergunningen en aan de andere kant, met het ernstigste gezicht van de wereld, voor de veiligheid en gezondheid van de ver-

bruiker, een keuring te gaan uitschrijven! Kan men deze mensen nog ernstig gaan nemen en mag het bedrijf zich dan niet gaan weren tegen de zeer verregaande arrogantie van de uitvoerders van de keuring.

Als we bij de bevoegde diensten te rade gaan die met de permanente controle van de lozingsmodaliteiten en van de biotische en abiotische intensiteitsgraad van de lozingen op de dumpingsplaatsen belast zijn, dan is er geen vuiltje aan de lucht en is er praktisch geen onderscheid waar te nemen in de fauna en flora van de zee op de dumpingplaatsen en verder op. Dit kan natuurlijk geen mens ernstig nemen die weet hoe biologisch vernietigend de chemische afvalstoffen op het organische leven inwerken. Het is toch duidelijk, dat op de plaats waar deze stoffen terecht komen, onder meer het zwavelzuur, alle leven vernietigd wordt, en dit op een grote afstand. De oneindige zuiverende opname mogelijkheid van de oceanen is wel juist, maar niet op een beperkte plaats. Een eerste vereiste ware dan ook, dat de schepen die de chemische afvalstoffen dumpen, deze eerst aan boord in een speciale tank vermengen in een wetenschappelijke verhouding die het biologisch leven in het zeewater niet meer schaadt. Dit verontstelt natuurlijk een gevoelige verlenging van de dumpingstijd en als we weten, dat men indertijd reeds in het kanaal van Gent-Terneuzen dumpte om tijd te winnen, dan kunnen we ons zo reeds voorstellen hoe men aan dit tijdrovend, maar milieuvriendelijk werk, zal trachten te ontsnappen. In ieder geval is het zeker een inkonsekvente houding vanwege Volksgezondheid, eerst de mogelijkheden van besmetting van de vis en andere zeeproducten toe te laten om dan een strenge controle te gaan instellen op de zuiverheid van de vis.

Leo Billiau

Nota der Red.: Op bladzijde 1 geven wij de versie weer van de bevoegde Hogere Overheid.

## DE BELGISCH - NEDERLANDSE ZEE MANSALMANAK 1977

Dit prachtig en zeer nuttig boekwerk is voor de 39e maal verschenen en mag aangezien worden als een der beste welke de maritieme wereld op zee als leidraad kan gebruiken. Een boekwerk als de „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak“ wil in de eerste plaats een leidraad zijn voor de gebruiker; een naslagwerk dat zo nauwgezet en zo compleet mogelijk de weergave is van de voortdurende wijzigingen die zich op het vlak van de maritieme wetgeving en de visserijreglementen voordoen. Dat was ook dit jaar de grootste bezorgdheid van de uitgever. In zijn voorwoord zegt hij anderzijds: „Wij beseffen wel, dat het omzeggens onmogelijk is geworden alles weer te geven en dat zeggen wij dan niet om het belang van sommige rubrieken te minimaliseren. Punt is evenwel dat wij ergens de lijn moeten trekken. Wij zijn derhalve selectief te werk gegaan en hebben onze aandacht vooral toegespitst op die gegevens

die naar ons gevoel, dagelijks dienen geraadpleegd te worden.

Uitermate aandacht hebben wij besteed aan de nieuwe voorschriften inzake de „Bepalingen ter voorkoming van Aanvaringen op Zee“ waarvan wij de tekst nagenoeg integraal hebben weergegeven, met erbij een pakket aan illustraties. Verder werden alle rubrieken weer zorgvuldig nagezien, aangepast en indien mogelijk in een nieuw kleedje gestoken derwijze dat de „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak“, nu al aan haar 39e jaargang toe, opnieuw tracht te beantwoorden aan de behoeften van de man op de brug en de zakenman achter zijn bureau!

Als we vaststellen dat ook de Maritieme Diensten van België en Holland en de Zeevaartinspecties er hun medewerking aan verlenen en dit lijvig boekwerk op alle Zeemachtschepen, mailboten en loodsdiensdiensten gebruikt wordt, dan is er genoeg gezegd.

# WORDT DE EEG-VISSERIJ IN NOORSE WATEREN BEKNOT

Volgens de Noorse minister van Visserij, de heer Evensen, komen de E.E.G.-vissersvloeden 150 duizend ton meer weghalen in de Noorse 200 mijlszone dan de Noren uit de nieuwe gemeenschapszone halen.

De Noorse kringen zouden deze balans gaarne evenwichtig zien opgesteld en zoeken dan ook een evenredige vermindering uit te stippen voor de E.E.G. Komit; daarbij (dat in waarde, de wanverhouding nog groter is omdat de vloeden van de lidstaten meer waardevoller vis vangen en minder voor industriële doeleinden uitgerust zijn.

Graag had Noorwegen wel een bilaterale overeenkomst met Ierland en Groot-Brittannië afgesloten omdat het in de wateren van deze landen is dat de eigen visserij optreedt. Dit wordt echter door de Commissie van Brussel en door het ministerkomité van de hand gewezen „alhoewel de Ieren en Britten hier een meer genuanceerde houding hadden. Volgens de Noorse minister, gezien men in de E.E.G. nog tot geen interne regeling is gekomen en men nog niet weet of er beschermde zones ofwel kwota zullen komen, kan er nog tot geen vergelijk gekomen worden en zal voorgesteld worden voor een bepaalde tijd de bestaande toestand te verlengen, ongeacht de uitbreiding van de Noorse wateren tot 200 mijl.

Landen die traditionele visserijrechten uitoefenden in de Noorse wateren, maar die geen wederkerige visserijrechten kunnen aanbieden zullen voor een bepaalde periode overgangsrechten krijgen. Deze landen zijn Oost-Duitsland, Polen, Spanje en Portugal. Landen die vroeger nooit in de Noorse wateren kwamen vissen, zullen ook nu niet toegelaten worden. Met Zweden en Finland zullen speciale buur landpakten afgesloten worden die hen zullen toelaten verder in de Noorse wateren tot onder de 62 graden te vissen, maar er zullen beperkingen komen wat betreft sommige kwota en regularisaties.

Met Rusland, heeft Noorwegen in het Hoge Noorden de Witte Zee, Spitzbergen en de Noord Atlantiek, zeer intense wederkerige rechten uitgewisseld tot 12 mijlen uit de kust. Deze overeenkomst werd al op 15 oktober te Moskou ondertekend en is de eerste overeenkomst in het nieuw regime van de 200 mijlszone.

Wijzelf vrezen dat de Russen, die waarschijnlijk de E.E.G.-wateren zullen verlaten, nu intens de Noorse 200-mijlszone zullen bevissen, zo dat wij zelfs vrezen dat op een bepaald ogenblik toch beschermingsmaatregelen zullen dienen overwogen te worden, zoals trouwens de overeenkomst mogelijk maakt.

# Stapelloop van hoogzeesleepboot op Oostendse werven

## Beliard Murdoch

Het was zaterdag om 11,30 uur dat op de werven van Beliard-Murdoch te Oostende de tewaterlating plaats had van een der grootste, zonet modernste zeesleepboten voor rekening van de Franse maatschappij «Solinus» welke gecharterd wordt door de «Société Provinciale de Gestion Maritime Progemar» van Marseille. Alhoewel een potdikkige mist voor de tewaterlating van een 67 m lang schip, een niet alledaagse en gevaarlijke zaak is, toch mag gezegd dat de technici van de werf onder leiding van de zeer knappe directeur Dewinter, het op een meesterlijke wijze hebben afgelegd tot genoegen van de honderden Belgen en Fransen die er aan assisteerden, aan wie eens te meer het bewijs geleverd werd van de kunde en het knap werk van onze

Het stadsmuziek hield er ten Belgische scheepsbouwerven dere de vrolijke noot in dank zij de zeer aangename muziek onder leiding van de niet minder kundige muziekkapelmeesters Corsellis.

Het was een meesterwerkje dat te water ging begeleid door het spelen van het Belgisch volkslied door een onzer beste muziekkorpsen van België. Onder de talrijke aanwezigen slechts schepen Dumarey van de stad en de steeds aanwezige volksvertegenwoordiger Dries Claeys die, zeker achter de schermen, eens te meer voor het wellukken van steun op nationaal vlak heeft gezorgd, waardoor het mogelijk is geweest deze belangrijke Franse bestelling op een onzer Belgische werven te zien terecht komen. Onder de andere maritieme aanwezigen noteerden we de heer Rob Van Craeynest, directeur-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, de heer Coessens, directeur-generaal bij het Ministerie van Economische Zaken, de heer R. Williams, afgevaardigde beheerder van de werf, Y. Colin, directeur-generaal bij de Banque Na-

tionale de Paris voor België, Kanunnik J. Loncke, deken van de stad Jean Carlier, expert en commandant van de pakketboten Oostende, P. Campus, ingenieur hoofdvertegenwoordiger van Bureau Veritas voor België, Nic Estur, expert, Pros Vandenberghe van onze uitgeverij en vele vrienden van de maritieme wereld en tevens de Franse vertegenwoordigers G. Seria van de Soc. Solinus, X en G. Blohorn van de Soc. Progemar, de heer Y. Dumont van de Soc. Les Abeilles en talrijke andere Franse vertegenwoordigers.

### DE TEWATERLATING

Het was nadat het schip door Kanunnik Loncke gezegend was, dat Mej. Michele Ceria het lanceerde terwijl de muziekkapel van ons stadsbestuur het Belgisch nationaal lied liet weergalmen gevolgd door de Marseillaise.

Zeggen we terstond dat we op dat ogenblik een beetje Vlaamse fierheid niet konden wegsteken, wanneer we er aan dachten, dat deze Oostendse werf eens te meer door Franse maritieme Overheden uitgekozen was om twee ultra moderne hoogzeesleepboten te bouwen.

In de huidige sociale en economische moeilijkheden welke we meemaken, is het voor die werf een bravourstukje zulks te kunnen verwezenlijken.

Thans zijn hier meer dan 230 werklieden aan het werk en 40 andere personeelsleden.

Na deze twee sleepboten is er nog een ultramoderne baggerboot in bestelling voor een Antwerpse firma, zodat het werk voor 1977 verzekerd is. Wat echter ontbreekt zijn de herstellingswerken om de gaten te vullen en de twee eindjes beter aan mekaar te kunnen knopen.

### DE RECEPTIE

Na de tewaterlating welke een uiterst vlot verloop kende, had er een receptie plaats, waar nog het woord gevoerd werd door de heer R. Williams, afgevaardigde beheerder van Beliard-Murdoch, gevolgd van een rede van de voorzitter der Franse maatschappij.

Daarmee eindigde deze uitstekende tewaterlating.

### DIREKTEUR

#### DEWINTER

Terwijl de voornaamste genodigden met E.H. Loncke op het podium hadden plaats genomen, ontbrak daar de man «achter de schermen», de man doet het al, die op hetzelfde ogenblik waarschijnlijk met 'n klein hartje, de tewaterlating bekeek en schrik had dat in deze potdikkige mist, het zou mislopen.

Niets daarvan! Met het nationaal volkslied, gevolgd door de Marseillaise, bekeken we hem van ver en zonder lawaai, zonder gelukwensen, maar op afstand, was hij zienlijk gelukkig, dat het afgelopen was. Die man was directeur Etienne Dewinter, welke dagelijks met zijn staf had ingestaan voor het goede verloop van alles.

De Franse eigenaars omtrent hun opinie over de werf aangesproken, was het antwoord: «un merveille, un très bon directeur et un chantier avec qui nous aimons travailler et revenir». Beter lof aan het adres van de leiders en hun volk konden we niet horen.

### ENKELE TECHNISCHE GEGEVENS

Aldus verannen we dat de „Abeille Normandie” de eerste is van deze twee bestelde eenheden.

Eerste van een paar zware sleepboten in opdracht genomen voor rekening van Solinus Establiment, zal het schip na afbouw gecharterd worden door de Soc. Progemar, Paris. Laatstgenoemde maatschappij is reeds goed bekend door de zeelui, die Le Havre en Duinkerke binnenivaren. Even bekend is het feit dat Les Abeilles zich sedert meerdere jaren ingezet hebben in de hoogzee sleepwerken van zwaartsen aard.

In overleg met de uitbater werd door de werf een sleepboot ontworpen waarvan kan verwacht worden, dat hij zal beantwoorden aan de hoogst gestelde eisen in deze sektor.

Met een vermogen van 16500 PK geleverd door twee Diesel hoofd-motoren, fabriikaat SACIM Grossol type V 20 ESHR zal „Abeille Normandie” een snelheid van 16 knopen bereiken. De paaltrek zal 110 ton zijn. Een en ander kan bereikt worden door een combinatie van twee J.W. Berg verstelbare schroeven draaiend in vaste straalbuizen van het ontwerp Towmaster.

Het dwarsschroef is van Lips van het type C.M.B. met verstelbare bladen van 1.600 diameter, gemaakt voor 475 PK.

Verder beschikt de sleepboot over een elektrische centrale van 2000 KVA waarvan ca. 1500 KVA beschikbaar zijn, zowel op 50 Hz als op 60 Hz, voor assistentie doeleinden ten behoeve van de boor- of exploitatie-eilanden.

Voor de hoogzeesleepwerken worden twee Norwich lierkombinaties aan boord geplaatst elk met een bergkapaciteit van 11800 m. kabel ø 55 mm en een trekkracht van 50 t.; de staltrekkracht bedraagt 200 t. Deze lierkombinaties, alsook de breedellier zijn op afstand van op de brug bediend. Dit is ook het geval voor wat het geheel van de voortstuwing en stuurinrichting.

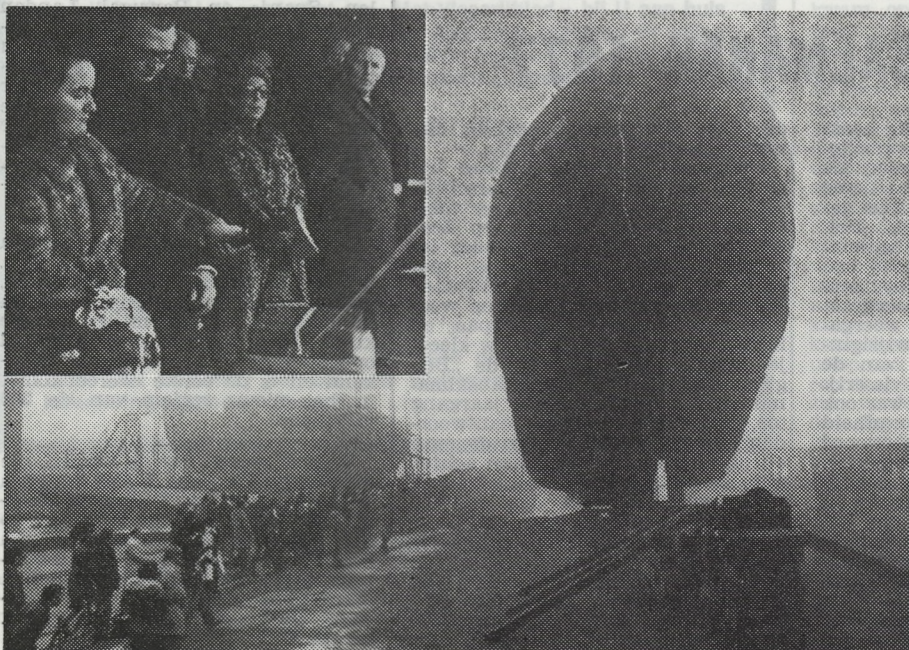
Het schip is uitgerust met zes roeren door een dubbele stuurinrichting Frydenboe bewegens, die op haar beurt met een autopiloot Decca Arkas DP 750 gekoppeld is. Verder is er een Lips boegschroef van 500 PK.

De verblijven bieden ruimte voor 24 personen in één- of twee persoonshutten voorzien van air conditioning. Keukeninrichting, wasserij en proviandmagazijnen zijn eveneens bemeten voor lange omvaart in de meest harde omstandigheden.

Op te merken valt de radio en elektrische apparaten die zoals op de meeste schepen van Franse rederijen zeer uitgebreid zijn: twee zware zender ontvangers waarvan een met telex-aansluiting, reserve ontvanger en noodsignalen ontvanger, twee VHF's, een wederbericht ontvanger en een goniometer, allen van het fabriikaat CRM. De navigatie-apparatuur is in overeenstemming gebracht met gyrokompass Brown, twee ware bewegingsradars Decca, twee dieptemeters Simrad, Decca Navigator, satelietnavigator CSEE en Iben Athena log.

Het draagvermogen van het schip bedraagt 1100 ton. Met behulp van een zoetwatergenerator kan de autonomie tot 50 dagen gebracht worden.

„Abeille Normandie” wordt gebouwd onder toezicht van Bureau Veritas en is geautomatiseerd volgens de laatste nieuwe Franse en internationale veiligheids- en beoedelingsvoorschriften.



Enkele beelden van de plechtigheid met op de voorgrond de kloeke hoogzeesleepboot en links bovenaan de prominenten. (Foto NVDK-W.D.B.)

# STAPELLOOP VAN HOOGZEESLEEPBOOT

## EN DE REDDINGVLOTTEN

Deze schepen zullen ook uitgerust worden met R.F.D. reddingvloten. Zij voldoen aan de streng gestelde eisen van de Internationale S.O.L.A.S.-voorschriften evenals aan de Franse normen, die door de Franse zeevaartinspektie werden aanvaard.

Dhr. R. Williams bedankte de Franse firma. Hij wees er op dat Franse vissersrijderijen ook hun vaartuigen bij hen lieten bouwen en nu gevolgd wordt door de bouw van twee belangrijke sleepboten. Na het gebruikelijk geschenk aan de meter en een toast sprak de voorzitter van de Franse maatschappij zich als volgt uit:

„Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Lorsqu'en 1974, une de nos Banques a proposé à l'Établissement que je représente un projet d'investissement dans le remorquage offshore, nous ignorions tout du remorquage et des particularités de cette activité.

Nous avons alors appris que l'Armement PROGEMAR qui nous proposait de financer pour lui deux remorqueurs de très grande puissance, était avec une flotte de quelques 70 unités, l'une des premières entreprises de remorquage européennes et que son expérience de plus d'un siècle justifiait notre confiance.

C'est ainsi que pour le marché difficile mais prometteur qu'est celui de la mise en place des gigantesques plate-formes offshore, du remorquage au long cours des très grands appareils de recherche pétrolière en mer et du remorquage d'usines sur barge, nous nous sommes finalement décidés à commander il y a 22 mois deux remorqueurs que leur conception technique place à l'avantgarde du Progrès, et dont le premier, „L'ABEILLE NORMANDIE”, est lancé aujourd'hui.

Son nom donne la mesure de ses

ambitions. En effet, le nom „ABEILLE” représente à lui seul un siècle de traditions, d'audace et d'efficacité dans le remorquage et le sauvetage. Le nom „NORMANDIE” depuis les grands paquebots transatlantiques évoque les navires qui détiennent le ruban bleu de leur catégorie.

Ce remorqueur dont la gestion sera confiée à la société „LES ABEILLES INTERNATIONALES”, filiale hauturière de PROGEMAR, est une grande première pour les Chantiers et l'Armement de par ses dimensions, sa puissance et sa conception technique.

C'est pourquoi je tiens à remercier et à féliciter les ingénieurs, les techniciens, les cadres et les ouvriers pour sa conception et sa réalisation.

La qualification et la compétence ont été notre principal souci dans le choix de cet investissement.

Nous avons agréé „LES ABEILLES INTERNATIONALES” pour sa connaissance du remorquage hauturier et son aptitude à choisir et entraîner pour nos navires les équipages les plus qualifiés, équipages représentés ici par leurs officiers.

Nous avons agréé les Etablissements **BELIARD & MURDOCH** sur la réputation de qualité qui s'attache à leur nom.

Chef d'œuvre technique, l'ABEILLE NORMANDIE, comme son sistership à venir, l'ABEILLE PROVENÇE, sont destinées à naviguer et leurs équipages comme nous-mêmes, avons hâte de leur voir prendre la mer. C'est pourquoi l'effort de tous doit rester mobilisé pour surmonter le handicap des retards accumulés et je souhaite à ces navires d'effectuer avec succès en Mer du Nord leurs premières opérations dès l'été prochain.

Enfin, je voudrais remercier Monsieur le Président des Chantiers **BELIARD & MURDOCH** d'avoir voulu donner un tel éclat à la cérémonie de lancement de notre navire. Je le remercie également au nom de la marraine pour le cadeau qu'il a eu l'attention de lui offrir en souvenir.”

## BRITSE VISKOPERS OP INVOER-SPEURTOCHT

Ook voor de Britten wordt het nu stilaan duidelijk dat van de verwachte herneming van Britse IJslandvaart op 1 jan. 1977 niets in huis zal komen, vooral omdat in feite moeilijk met IJsland kon onderhandeld worden zolang geen interne regeling tussen de lidstaten getroffen is en men dus niet weet, tot hoever en wat men IJsland kan aanbieden. Dit heeft vooral betrekking op de eksklusieve zones die Ierland en Groot-Brittannië openen. De Britse handel heeft hieruit reeds de nodige besluiten getroffen en reeds contact gelegd in het buitenland, onder meer in IJsland zelf en verder met Polen, Denemarken en Ierland voor de invoer van de ontbrekende vis. Volgens een woordvoerder van de groothandel, hebben de Britten de slag voor IJslandvis verloren en, wat ook een toekomstig vergelijk kan worden, zullen de toegelaten Britse treilers nooit in de Britse marktbehoefte kunnen voorzien. Daarom meent de

groothandel dat het dringend nodig is, dat men met het buitenland onderhandelt, voor de invoer van visproducten. Men heeft vooral oog op IJsland zelf en op Ierland dat in volle expansie is en waar er dus wel overschotten te vinden zullen zijn. Het is duidelijk dat één en ander niet graag gezien wordt door de eigen visserij en dan vooral door de eigen IJslandvaarders, die menen hier in hun toekomstige belangen te zullen geschaad worden door een eventuele overinvoer van vis, of minstens door een invoergewoonte.

### Noorse invoer van diepgevroren filets

Benevens 2.600 kisten verse ingevoerde vis, noteerde men te Grimsby alleen reeds in de voorlaatste week een invoer uit Noorwegen van 1000 ton diepgevroren filets die in de plaatselijke koelhuizen opgestapeld werden.

# DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1977 VERSCHENEN

De 39e jaargang van dit lijvig boekwerk is verschenen. Het bevat dit jaar meer dan 1.280 bladzijden en wordt op alle vissersvaartuigen, zowel de Nederlandse als de Belgische, welke de Noordzee en de Atlantische Oceaan bevaren tot aan Afrika, gebruikt. Ook de Belgische Zeemacht, de Loodsdiensten en maalboten hebben dit werk aan boord van elk schip.

Dit boekwerk is uitgegroeid tot een onmisbaar element op de brug van elk schip dat in de Noordzee vaart zowel van Koopvaardij als van Visserij en op het bureel van ieder zakenkantoor dat rechtstreeks of onrechtstreeks met de Maritieme bedrijvigheid is begaan.

De oplage is beperkt en de prijs vastgelegd op 650 fr. waaraan dient bijgevoegd 36 fr. B.T.W. en 60 fr. verzendingskosten, te storten op postchecknummer 000-0418987-44 van het „Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, Oostende. De BTW is niet verschuldigd voor schepen.

## HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

### A. IN BELGIE

- 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.

### B. NEDERLAND

- Handelondernemingen **MARITIEM**, Vissershavenweg 46, Scheveningen ;
  - N.V. Handel- en Industriële Maatschappij **J. VAN BEELEN**, Middenhavenstraat 58-62, IJmuiden ;
  - IJmuiderstores, Haven IJmuiden ;
  - Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam ;
  - Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek **Observator**, Steenhouwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.
- Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

## BRITSE REDERS VINDEN MOEILIK BEMANNING VOOR KERST- EN NIEUWJAARSWEEK

Door het uitvallen der Britse IJslanders en gezien het tekort aan vis op de Britse afslagen, wensen verscheidene rederijen hun treilers over Kerstdag en nieuwjaar in zee te sturen naar de Noorse kust, de Witte Zee en elders, vermits de visafslagen terug zullen open zijn na 3 januari en men grote prijzen verwacht voor de eerste vaartuigen die zich aanbieden. Het is inderdaad zo in Groot-Brittannië dat de afslagen te Grimsby, Fleetwood, Hull en elders op het einde van elk jaar, minstens voor een paar weken gesloten zijn, terwijl op andere markten slechts één of maximum twee dagen vis verkocht wordt. De rederijen die hun eenheden voor de weken van Kerstdag en

Nieuwjaar naar zee wensen te sturen vinden echter moeilijk een bemanning, terwijl men anderzijds ook met een paar vraagtekens zit betreffende de nieuwe regelingen vanaf 1 januari 1977. Eén en ander is dan ook het gevolg dat men slechts een beperkt aantal eenheden kan uitrusten voor een over-eindejaarsreis en sommige rederijen vrijwilligers moeten samenrapen uit de bemanningsleden van verscheidene eenheden.

In 1976 was de totale aanvoer van verse vis in de eerste 14 dagen van januari slechts 39 duizend tonnen, hetgeen een absoluut laagterekord was. Men vreest nu dat dit in 1977 nog minder zal worden !

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

## WAT GEBEURDE ER TE NIEUWPOORT IN TOEPASSING VAN HET K.B. VAN 30 APRIL 1976

Gaat de pesterij voor de handel beginnen en zullen binnenkort verscheidene winkels verplicht worden hun deuren te sluiten en hun zaak te likwideren?

Dit is in ieder geval ongeveer de konklusie die men zou mogen trekken uit het bezoek door de politie van Nieuwpoort aan de viswinkels van deze stad en dit, naar het schijnt op bevel van de procureur des Konings. Er is geen enkele winkel, zelfs de meest moderne niet, die er zonder opmerkingen van af gekomen is. Sommigen kregen een ganse rij opmerkingen voor aanpassingen en uitvoering van veranderingswerken. We hebben, bij het verschijnen van dit K.B. er toen op gewezen, dat een strikte toepassing van het K.B. gelijk zou staan met het verdwijnen van minstens 90 tot 95 % van de handel. Wij blijven hierbij en roepen dan ook de handel op in het verweer te komen. Er zijn van die opgelegde aanpassingen die, hetzij financieel voor de betrokken handelaars niet haalbaar zijn, hetzij zelfs in de praktijk onmogelijk uitvoerbaar. Wat bv. met de eis dat, afgezien van de uitstallkasten en de koelinstallaties, minstens nog 16 m<sup>2</sup> ruimte moet vrij zijn? Wij persoonlijk kennen verscheidene viswinkels, onder meer in Oostende die deze maatstaf niet halen en waar het praktisch onmogelijk is om de winkel te gaan uitbreiden!

Gaan al deze mensen de straat op? voor een K.B. dat opgesteld werd door een ambtenaar die over de praktijk geen verstand heeft, mede door de lakse houding van enkele zogezegde representatieve organisa-

ties van handel en producenten.

Vanwege een woordvoerder van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij werden we voor de voeten gesmeten dat we iedereen tegen iedereen in het harnas jaagden en dat we hieromtrent kwakkels schreven.

We kunnen deze woordvoerder nu naar Nieuwpoort verwijzen waar hij eens een „toertje“ van de viswinkels kan gaan maken. Hij zal waarschijnlijk wel gesticht worden en weltra onze mening en stelling onderschrijven. Sommige winkels zullen moeten overgaan tot een volledige omwerking en herinstallatie, zodanig dat deze mensen met de handen in het haar zitten. De enen zeggen „we hebben dat geld hiervoor niet“, de anderen „t is veel te slechte tijd daarvoor“, nog anderen „we zijn hiervoor te oud om nu nog zoveel schuld aan te gaan“ enz..... De handel zal dus terecht komen in handen van kapitaalkrachtigen, het zullen waarschijnlijk alle „sjieke“ winkels worden en het visje zal door de gebruiker navent betaald worden omdat het in verhouding kolossale investeringen moet dragen.

Nadat veel eenvoudige mensen uit de handel zullen verwijderd zijn en het visje wegens de duurte nog moeilijk tot de gebruiker komt, waarvoor de reder uit reden van minder afzet, het gelag zal betalen, zullen de wetgevers en uitvoerders van het K.B. dan zielig de handen op hun buik leggen. Wie weet zullen ze dan de schijnheiligheid zover drijven voor één of andere benarde winkelier, voor meer inschikkelijkheid bij bepaalde diensten gaan aankloppen!

Billiau Leo

## DE BELGISCHE IJSLANDERS BLIJVEN OP IJSLAND VAREN

Het nieuw onderhoud dat de EEG partners deze week met IJsland te Brussel hadden, is op een sissert uitgelopen met als resultaat dat IJsland opnieuw de Engelse vissers in zijn (?) 200 mijlszone niet meer zal dulden.

Het heeft ook voor gevolg dat, vermits er tussen de EEG en IJsland geen akkoord is bereikt, België en Duitsland er nooit mogen gaan vissen ingevolge het vroeger aangegaan verdrag.

Verscheidene lezers vroegen ons wat de toestand van de Belgische vaartuigen is die op IJsland varen. Sommige menen inderdaad dat de uitbreiding tot 200 mijl van de E.E.G.-wateren eveneens de overeenkomst tussen België en IJsland doet opschorten. Dit heeft hiermede, minstens rechtstreeks niets te zien. De Belgische vaartuigen hebben, na afloop van het voorgaand tweemaaligs kontrakt, een overeenkomst van onbepaalde duur afgesloten echter, mits een vooropzeg van 6 maand, een einde kan gesteld worden. In feite mag men dus zeggen, dat onze IJslandvaartuigen voor zes maand opnieuw vaart hebben, vermits de overeenkomst nog niet werd opgezegd door IJsland.

Op een zekere manier mogen we ons gelukkig achten, dat het hier slechts over een zeer beperkt contingent gaat, zodanig dat men in IJsland niet aan deze visserij bijzonder aanstoet neemt. Onrechtstreeks kan de uitbreiding van de E.E.G.-gemeenschapswateren tot 200 mijl echter wel een gevolg hebben, daar in feite hiermede ook de IJslanders geweerd worden uit de wateren ten Noorden van Engeland en men als reactie er toe zou kunnen komen, alle partnerlanden van de gemeenschap over dezelfde kam te scheren. Behalve België varen ook nog de Westduitsers op IJsland in gevolge een overeenkomst die zij ten tijde van het begin der derde Engelse-IJslandse kabeljauwoorlog met IJsland troffen. Ook deze overeenkomst laat aan de West-Duitsers nog toe tot na 1 jan. '77 de visserij in de IJslandse wateren uit te oefenen. Het is duidelijk dat IJsland hiervoor op een inschikkelijker houding van België en West-Duitsland rekent in de onderhandelingen die de negen ministers van Buitenlandse Zaken van de E.E.G. over de wederkerigheid van visserijrechten met dit land voeren.

Afwachten is de boodschap.

## EEN SCHIP VIS

In Het Visserijblad van 15 oktober hebben we over dit merkwaardig werk, geschreven door Engel Jan de Boer en Cees van der Meulen, een artikel geschreven, welke voor gevolg had dat verscheidene vragen voor aankoop of inlichtingen ons bereikten.

De zeevisserij is immers nog steeds een belangrijke tak van onze nationale nijverheid. Weinigen beseffen op welke wijze in onze tijd de zeevisserij wordt uitgeoefend en de mate waarin dit bedrijf is meegegaan met de technische ontwikkelingen. Dit boek toont aan dat het juist de technische ontwikkelingen zijn, die de bestaansmogelijkheid van de visserij hebben gegarandeerd. De techniek heeft het mogelijk gemaakt van de passieve visserij met staande netten over te gaan op de actieve visserij met gesleepte vistuigen door middel van hypermoderne hektrawlers. Dit betekent dat nog steeds ca 5.000 Nederlanders hun bedrijf als vissers uitoefenen.

Dit boek wil een beeld geven van de activiteit van de vissers met hun trawlers en kotters op de Noordzee en in de wateren om de Britse eilanden en voor de Deense kust. Het opent met een inleiding waarin de ontwikkeling wordt geschetst van de Nederlandse zeevisserij sinds de veertiende eeuw. Vervolgens beschrijft de auteur de ontwikkeling via hoekers, boom-schuiters en loggers tot de moderne motortrawlers. Alle aspecten komen aan bod die bij de visserij een rol spelen: de visgronden, de vissoorten, de vistuigen, de

scheepstypen, samenstelling en aard van de bemanning en de economische omstandigheden waaronder werd gevestigd. De grootste aandacht krijgt de visserij van onze tijd met het moderne fabrieksschip: de hektrawler.

Dit boek toont aan hoezeer de zeevisserij nog steeds een boeiend en bloeiend bedrijf is gebleven, terwijl de romantiek door de moderne techniek op de achtergrond is geraakt.

De fotograaf Cees van der Meulen heeft het leven en werken van de moderne visser in boeiende foto's vastgelegd, terwijl de visstechnieken en de bouw van de schepen door een aantal tekeningen worden verduidelijkt. Door tekst, foto's en tekeningen is het boek in woord en beeld een boeiende documentaire geworden van onze zeevisserij.

De prijs er van is gesteld op 600 fr. en verkrijgbaar mits voorafgaande betaling van dit bedrag plus 50 fr. verzendingskosten op onze drukkerij, H. Baelskaai 30, of op de postcheck nr. 000-0418987-44

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

BUREEL

VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

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

Het gamma omvat volgende mappen

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

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

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

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

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

Volgende week vrijdag verschijnt ons Kerst- en Nieuwjaarsnummer, zoals vorig jaar met een inleidend woord van Eerste Minister Tinde-mans, gevolgd van dat van de Minister van Landbouw en van Verkeerswezen.

Daarenboven zullen er ook talrijke technische en wetenschappelijke artikelen in opgenomen worden van

Belgische en Buitenlandse deskun-digen van het vak.

We wensen ondertussen onze trouwe lezers reeds een gelukkige Kerst-dag in de hoop dat Kerstdag 1977 hoopgevender zal zijn dan het huidige, waar zowel op nationaal als internationaal visserijvlak de wrij-vingen, compromis en moeilijkhe-den zich opgestapeld hebben en waarover we onze lezers steeds hebben ingelicht.

## KABELJAUW DOOR WARMER ZEEWATER AAN DE KUST

Wij lezen in de IJmuider Cou-rant.

Kabeljauw is van slag af. Deze vis, die veel voorkomt in het noor-delijke gedeelte van de Noordzee, is ruim zes tot acht weken te laat voor de Nederlandse kust gekomen. Als een van de oorzaken daarvan wordt de hoge temperatuur van het zee-water aangewezen. Terwijl de winter voor de deur staat is het op de Noordzee nog niet zover. De war-me zomer van dit jaar heeft de temperatuur van het zee-water tot enkele graden boven normaal opge-jagd. Op het land is dit bij wind van zee te merken: veel regen, mist en weinig nachtvorst. Niet al-leen op het land, maar ook onder de zeespiegel wordt er verwacht op lagere temperaturen.

Met negen graden is het zee-wa-ter momenteel bijna anderhalve graad te warm en laten sommige vissoorten, met name de kabeljauw het door de hogere temperatuur af-weten. «Nu, na de recente stormen, zit er wat meer onder de kust. De temperatuur van het water loopt bij zo'n storm terug en er wordt tevens voedsel losgewoeld van de bodem».

Hoewel het Rijksinstituut voor Visserij-onderzoek (RIVO) in IJ-muiden, geen direkt onderzoek heeft verricht naar de invloed van een hogere watertemperatuur op vissen, is men daar wel van me-ning dat er verband is tussen het te warme water en het wegblijven van de kabeljauw. «Ook stormen zouden daarop invloed kunnen heb-ben».

### GROEIVERSNELLING

«Onderzoek naar de invloed van de temperatuur ziet er voor de tong slecht uit. We letten daar overigens minder op dan vroeger het geval was. Het is minder nodig geworden, want de moderne visser heeft een groter actieradius dan vroeger. Hij kan op groter afstand van de ha-ven gaan vissen en met zijn peil-lood wordt de vis toch wel gevon-den», aldus het RIVO.

Maar, zo is het RIVO het met de vissers eens, stormen hebben wel degelijk invloed op de visvangst. «Als het water rustig is krijg je zogenaamd «dikwater» (troebel). In de spanvisserij wordt er dan weinig gevangen». Door het gebrek aan stormen bleven de vangsten van gul, haring en wijting wat achter, maar nu zitten ze wat beter op de kust, aldus het RIVO.

De temperatuur van het zee-water is voor een aantal vissen van groot belang voor de voortplanting. Zo ziet de hogere temperatuur er voor

de tong slecht uit.

«Gebleken is in de winter van 1962-1963 dat er een groot gedeelte van de tong is gestorven; er was toen een kleine tongstand. Door het koeler water, werden de vis-sen trager en gingen later paren. Toch kregen deze vissen een groot aantal nazaten. Er was toen sprake van een zeer goed tongjaar en er is daarna goed gevangen. He-las liep het weer terug door over-bevissing». Op haring heeft de ho-gere temperatuur van het water geen enkel invloed, zo meent men bij het RIVO. Wel is de ontwikke-ling van het mosselzaad door het warme zee-water goed geweest. Dit komt vooral ten goede aan de zee-paling; die zit graag bij het mossel-zaad.

### BETREKKELIJK

Bij het RIVO heeft men in de afgelopen jaren overigens een op-vallende groei-versnelling van eco-nomisch belangrijke vissen, zoals haring, schol, tong en kabeljauw waargenomen. «Kabeljauw die in februari volgend jaar nog drie jaar moet worden, is nu al zestig tot zeventig centimeter lang. Normaal zouden de vissen pas tegen het vier-de jaar zo'n lengte bereiken». De oorzaak van de snelle groei van veel beviste soorten is vermoede-lijk de overbevissing. «Er komt meer voedsel voor dz soorten; de Noordzee is trouwens een van de vruchtbaarste zeeën ter wereld. De minder beviste soorten groeien daarentegen normaal».

## PLYMOUTH HEEFT LIEVER DE RUSSEN DAN DE SCHOTTEN !

In verband met de kleine invasie te Plymouth van Schotse makreel-trailers voor industriële doeleinden en gezien de rottende geur van makreel die niet tijdig kon ver-voerd en verwerkt worden, vreest men dat andere schepen de Mil-bay-dock zullen verlaten en langs de diepwaterkaai zullen komen aanleggen waar de grote Russische trailers gewoonlijk komen meren, vooral gezien een paar andere vaartuigen dit reeds deden. Een woordvoerder van de handelska-mer drukte hierover zijn vrees uit, want zo zegde hij, wij zien veel liever de Russen die goede klanten zijn voor de middenstand, dan de Schotten die geen cent

Nu dat men het zo dikwijls heeft over vangstkwota en vangstbeper-kingen, is het zeker wel nuttig de cijfers in mededeling te geven van de gekende aanvoeren der vissers-vloten van de EEG-landen. De cij-fers zijn deze van 1973 dat een tamelijk gunstig jaar was, even-als trouwens nog in 1974, maar die in 1975 achteruit liepen. Hier dient

duis in zekere mate mede rekening gehouden maar ook de cijfers van 1973 geven toch wel een nuttig to-taalbeeld. Anderzijds geven we, eveneens de plaats van herkomst op, maar dan volgens een verde-ling van vangstgronden in de eigen 200 mijlszone, deze van de lidstaten en deze van Derde landen.

### VERDELING PER VANGZONE

Land	vangst per miljoen kg	% in eigen 200 mijls-Zone	in zone lidstaten	in zone van Derde Landen
België	49	53 %	53 %	16 %
Denemarken	1.453	68	18	14
Frankrijk	594	27	46	27
Ierland	80	90	10	—
Nederland	220	36	61	3
Groot-Brittannië	1.049	64	—	36
Italië	290	66	—	34
Duitsland	418	5	27	68
	4.153	58 %	20 %	27 %

Zoals we kunnen vaststellen wordt slechts iets meer dan de helft (53 t.h.) door de EEG-landen in eigen uitgebreide (tot 200 mijl) wa-teren gevangen, 20 t.h. in de 200 mijlszone van de partners en 27 t.h. via de territoriale tot 200 mijl uit-gebreide zone van Derde landen. In feite voldoet de gemeenschappe-lijk EEG-zone aan 73 t.h. van de vangst der totale lidstaten en wordt 27 t.h. gevangen in de 200 mijlszone van Derde Landen waaronder voornamelijk IJsland en Noorwe-gen.

Landen vreemd aan de E.E.G. zoals Rusland, Polen, Oost-Duits-land, Roemenië, Noorwegen en zelfs gedeeltelijk IJsland, komen zeker wel de ontbrekende 27% die de partnerlanden nu elders gaan vis-sen, in de E.E.G.-wateren vangen, zodat men bijna mag zeggen dat, wat de hoeveelheid betreft, de E.E.G. zich bijna zelf zou kunnen bedripen, maar niet wat de soor-ten betreffen.

Aldus zijn West-Duitsland (68% uit de wateren van Derde Landen), Groot-Brittannië en Frankrijk met respectievelijk 36 % en 27%, voor de kabeljauw, gul, rode poot en schelvis wel op de IJslandse en Noorse wateren en gedeeltelijk in de Witte Zee op Russische wa-teren aangewezen. De 34% van Italië die uit de wateren van Derde Lan-

den komen, gaan hoofdzakelijk te-rug op deze van de kustlanden van Noord- en Westafrika en gedeelte-lijk Spanje. De 16 % die door ons land uit de kustwateren van Derde Landen komt, is van onze IJsland-se visserij.

Verbazend voor Frankrijk is wel dat dit land, met toch een zeer uit-gestrekt kustgebied in de Atlanti-sche Oceaan en de Middellandse Zee, slechts 27 % van de door dit land aangevoerde vis uit de eigen 200 mijlszone haalt en 46 % uit de zone der Lidstaten. Het is ook wel de reden, zoals trouwens voor Nederland met 61 %, dat deze lan-den ten eerste gekant zijn tegen de eisen van Groot-Brittannië en Ierland voor een eksklusieve natio-nale zone van minstens 30 mijl. Ook België haalt, volgens deze tabel 31 % uit de zone der lidstaten, met daarbij 53 % uit de eigen 200 mijlszone, hetgeen we ons toch moeilijk kunnen voorstellen ! en dit op een breedte van amper 67 km.

## HERRIE TUSSEN FRANSE EN SCHOTSE TREILERS

Een Franse vloot van hektrei-lers zou ter hoogte van de Shet-land, schuld hebben aan vernieling van metten van Schotse en lokale vissers. Deze laatste riepen de hulp van een beschermingsschip in, waarvan de bemanning aan boord van een Franse trailer ging om hen de lokale visserijmetoden uit te leggen, waarbij de metten over een tamelijke afstand ver-spreid zijn. Verscheidene Schotse schepen zagen hun vlistuig vernield en beweerden dat de Franse hektreilers geen aandacht verleen-den aan hun lichtsignalen en waarschuwingen. Ze komen veel te dicht om ons heen, aldus de kla-gende vissers. Een woordvoerder van de Schotse reiders heeft de re-gering gevraagd een duidelijk pro-test te laten horen bij de Franse regering opdat ze hun vissers tot een matigend optreden zouden aan-sporen. De Schotten en Shetland-vissers vinden hierin een reden te meer om een eksklusieve zone te eisen voor de eigen visserij.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

## HODI

Meer vis dan nodig deze week, ook iets dat elke week niet kan geschreven worden. Er was deze week dan ook erg weinig vis nodig. De eindejaarsweken verlopen trouwens elk jaar zo. Dalende prijzen ondanks een niet zo grote aanvoer. Soorten die er van langs kregen deze week waren rog, wijting, hondstong, kleine schelvis en ja, ook tong. Tong kreeg vanaf vrijdag reeds lagere prijzen, prokdaling die maandag en dinsdag nog verder ging. Meteen kregen we dan helemaal de verkeerde wereld. Waar andere jaren telkens stijgende noteringen geboekt werden voor de fijne soorten, bleek dat dit keer niet het geval. Wel kreeg grote tarbot tot 250 fr. maar dat was ook voorgaande week al het geval. De grote grieten zijn in prijs teruggegaan en vielen af naar 90 fr. Voor de tongen werd tussen 123 en 161 fr. betaald. Vooral de bloktong en de driekwartsortering zijn veel goedkoper geworden. Bloktong kreeg zelfs 50 fr. het kg. minder dan een paar weken terug.

Voor de IJslanders is het nog redelijk goed meegefallen, in die zin dat er niet veel vis moest op-

gevangen worden. De rode zeebaars zakte wel terug tot 19,80 fr. maar kreeg ook rond de 25 fr. het kg. Blauwe leng was ook duidelijk minder duur en viel onder de 30 fr. Alleen de kleine schelvis moest op het einde van de verkoop opgevangen worden. Waar de vangsten niet bijzonder omvangrijk waren, vielen de opbrengsten dan ook niet te best uit. De hoogste opbrengst van IJsland was voor de O.202 die het tot 1 milj. 159.550 fr. bracht. De hoogste opbrengst van de week ging dit keer naar een kanaalschip, de O.33 die met 190 P. vis en 6.326 kg. tong aan 1 milj. 189.629 fr. geraakte.

### KLEINE WESTVANGSTEN

Voor de westschepen waren het erg minieme reisjes. De prijs van de verschillende vissoorten was immers ook hier aan de lage kant. Wijting kreeg minimumprijzen en moest zelfs opgevangen worden. Voor de rog was de prijs ook erg schamel, vooral op de dinsdagmarkt. Tongen zijn hier minder gebracht dan de voorgaande week. Toch een paar korte reisjes die renderend uitvielen.

### HARINGSEIZOEN EEN FIASCO

Voor de haringsschepen is het de slechtste week uit een slecht seizoen geweest. Bijna niets te vangen, ondanks de toch niet ongunstige weersomstandigheden. De helft van de vloot is dan ook al uitgevallen en gaat weer op vis varen. Het slechtste seizoen uit een hele rij minder goede.

### GARNAAL BLIJFT GOEDKOOP

Een gemiddelde prijs van 53 fr. per kg. voor garnaal kan men op het einde van het jaar en met de eindejaarsfeesten in het vooruitzicht moeilijk duur noemen. Er waren wel opvallende prijsschommelingen waarbij maandag tot 93 fr. betaald werd, maar waar woensdag ook een dieptepunt van 29 fr. bereikt werd. Een totale aanvoer van 6.935 kg. voor een opbrengst van 367.481 fr.

## ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

## O O S T E N D E

### VRIJDAG 17 DECEMBER 1976

KANAAL				
O.182	17	75	2.085	388.742
O.33	17	190	6.326	1.189.629
Z.502	18	70	2.415	460.732
MONKEY BANK				
O.128	12	170	—	205.211
SANDETTIE				
N.708-709	1	—	11.950	145.790
O.127-303	1	—	3.450	44.850
Z.209-509	1	—	4.000	48.800
O.306-N.706	1	—	6.000	73.200

### MAANDAG 20 DECEMBER 1976

WEST				
O.254	12	55	799	192.031
O.37	12	150	785	321.172
N.752	7	200	549	294.305
O.66	9	140	—	141.463
O.35	5	55	—	41.668
Z.597	8	115	—	94.095
KANAAL				
O.229	15	175	857	262.078
O.186	18	250	3.057	729.593
O.369	16	150	625	226.800
WEST				
N.736	8	215	—	229.967
MONKEY BANK				
O.243	14	340	—	366.400
Z.62	13	335	—	316.752
O.134	13	280	—	300.787
IJSLAND				
O.317	18	800	—	925.115
O.202	18	950	—	1.159.550
O.316	18	450	—	592.607
O.282	18	350	—	450.534

### DINSDAG 21 DECEMBER 1976

KANAAL				
O.198	18	85	2.796	470.313
O.180	18	150	2.290	435.693
O.82	18	140	2.264	518.488
WEST				
N.715	5	65	—	59.600
KUST				
O.111-807	1	6	—	10.660

## REDERS

## LEEST UW

## VAKBLAD

## OOSTENDE - DOVER - FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 26 december 1976 tot 1 januari 1977

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :  
Alle dagen te 7.35(1) 10.05(1) en 14.40(1)

Afvaarten uit Dover Western Docks :  
Alle dagen te 11.40(1) 15.45(1) en 19.00(1)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :  
Dagelijks te 11.15(1)

Dagelijks behalve op 31 december 1976, 17.15(1) (3) 20.15(1) 23.15(1) (2) (3)

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Alle dagen te 1.30(1) 5.00(1) (2)  
Op 1-1-1977 bijkomende afvaart te 18.00(1)

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :  
Dagelijks te 0.20(1) (2) (3) 9.20(1) (2) (3) 15.20(1)

Op 28, 29, 30 en 31 december 1976 bijkomende afvaart te 3.20(1)

Op 1 januari 1977 bijkomende afvaart te 12.20(1)

Afvaarten uit Folkestone :  
Alle dagen te 7.00(1) (3) 22.30(1)

Op 1 januari 1977 bijkomende afvaart te 19.00(1)  
(1) Nemen ook voertuigen  
(2) Vaart niet op 26-12-1976  
(3) Vaart niet op 1-1-1976

## EEN ROEKELOZE SCHIPPER

Pas werd op onbegrijpelijke wijze een schipper eigenaar door de Onderzoeksraad vrijgesproken voor het vergaan van zijn derde vaartuig, of reeds heeft hij bij het aandoen van de vissershaven van Oostende opnieuw een zware averij berokkend aan een aan de kaal jiggend stalen schip, waardoor meer dan 150 duizend frank schade werd berokkend.

En wat meer is. Hieromtrent werd geen zeeverslag neergelegd, noch kennis er van gegeven aan zijn reder totdat deze de vaststelling deed.

Het gevolg hiervan is dat het beschadigde schip de haven mocht verlaten van de zeevaartsinspectie en dat de schipper zal vervolgd worden voor de boetstraffelijke rechtbank.

Van deze gelegenheid maken we nogmaals gebruik om elke schipper welke om het even welke schade berokkent, aan te raden, verslag neer te leggen bij de Waterschout.

### WINNENDE NUMMERS

van de  
TOMBOLA  
van de

### VRIJE VISSERSCHOOL

«PASTER PYPE»

getrokken op 11 december 1976

0033	0197	0321	0455	0595	0821	1048
1154	1297	1330	1352	1559	1594	1619
1764	1987	2124	2406	2592	2594	2612
2709	2890	2993	3174	3390	3611	3732
3760	3968	4124	4261	4337	4556	4581
5004	5063	5237	5253	5687	5730	5871
5951	6059	6060	6107	6217	6462	6466
6475	6632	6800	6831	6878	6892	6979
6997	7032	7128	7448	7615	7726	7786
7809	7831	8141	8154	8197	8239	8356
8399	8408	8978	9018	9026	9377	9421
9527	9611	9763	9936	9983		

Omslagen :  
0072 0087 0141 0422 0781 0817 0906  
0931 1029 1177 1467 1537 1855 1865

De prijzen mogen afgehaald worden in school tot 22 december '76 en van 6 tot 31 januari '77 tijdens de schooluren.

Hartelijke dank aan alle prijzenschenkers en aan alle medewerkers.

## VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

## VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

**VISAANVOER TE OOSTENDE**

17-12	8	61.476	2.606.034
20-12	17	257.172	6.708.047
21-12	5	29.650	1.532.244
	30	348.298	10.846.325

**GARNAALAANVOER TE OOSTENDE**

15-12	15	1.817	79.942	29.—	60.—
16-12	6	582	28.682	48.—	67.—
17-12	10	1.209	56.436	38.—	61.—
18-12	11	944	54.550	51.—	72.—
20-12	4	537	28.813	68.—	93.—
21-12	14	2.076	119.058	47.—	78.—
	60	6.935	367.481	29.—	93.—
					53.—

**GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE**

9-12	3	759	67.676	78.—	132.—
10-12	22	5.880	251.444	29.—	70.—
13-18	16	3.658	250.151	46.—	91.—
14-12	23	7.019	331.420	28.—	72.—
15-12	17	4.417	233.619	42.—	81.—

**VISAANVOER TE ZEEBRUGGE**

9-12	5	9.613	805.960	33.85
10-12	9	21.563	1.090.247	50.56
13-12	22	71.570	3.422.504	47.82
14-12	5	32.757	1.673.150	51.08
15-12	19	70.301	3.434.584	48.86

**HARINGAANVOER TE ZEEBRUGGE**

14-12	2	4.600	44.780	9.73
15-12	2	1.550	17.020	10.98

**VISAANVOER TE NIEUWPOORT**

16-12	1	2.807	141.422
17-12	1	651	21.980
20-12	7	38.044	1.205.949
22-12	3	6.995	204.234

**GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT**

17-12	4	537	25.420	43.—	55.—
21-12	3	445	25.092	52.—	59.—
22-12	4	366	28.492	75.—	80.—

**HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT**

16-12	1	1.600	17.600	11.—	11.—
14-1	1	284	3.692	13.—	13.—

**WORDEN ER 8 MIJNENJAGERS GEBOUWD ?  
WAARTOE DIENT HET  
NIEUW VISSERIJDOEK ?**

Het is onze lezers bekend dat het in bouw zijnde nieuw visserijdoek van Oostende in 1978 zal gereed zijn en dat rond dit dok er plaats voorzien is voor scheepswerven en bijgevolg de bouw van schepen. Van het bouwen van visserij schepen schijnt in de eerste twee jaar geen sprake te zullen zijn, kwestie kosten. Het ministerie van Landsverdediging heeft echter geld genoeg van de gemeenschap. We vernemen dat er in het programma voor de jaren 1980 en verdere een planning bestaat om acht polyester mijnenjagers te bouwen, welke zo maar acht miljard zullen kosten. De grondstoffen voor die

bouw zouden door de U.C.B. geleverd worden. Een dan stelt zich de vraag als dat toch moet, waarom dit niet te Oostende zou kunnen geschieden op een plaats daarvoor volledig geschikt. In het kader van de tewerkstelling en de streekeconomie wordt in andere streken van het land een toelage verleend welke tot 7 t.h. gaat. Te Oostende is die tussenkomst echter slechts 4 t.h. In onze streek is de werkloosheid het grootst en de hulp om er aan te verhelpen, het kleinst. Wie neemt het op voor Oosten-

**NIEUWPOORT**

DONDERDAG 16 DECEMBER 1976  
ARM.44 141.422  
N.708 11.575  
N.709 11.575

Het Nederlands vaartuig kwam een kleine vangst: verkopen, wijl de «spanvissers» N.708 en N.709 ook binnenliepen met slechts 1600 kg haring, die verkocht werd aan 11 fr de kg.

VRIJDAG 17 DECEMBER 1976  
N.172 10.990  
N.788 10.990

MAANDAG 20 DECEMBER 1976  
N.579 334.501      N.345 76.298  
N.738 70.026      N.15 515.718  
N.346 58.987      N.761 86.354  
N.723 64.065

Zeven vaartuigen die 38.000 kg vis op de markt konden zetten. Variatie en keus was er dan ook voor alle soorten, maar dit was ook op de andere vismarkten, niet alleen in ons eigen land maar van export was er geen sprake. Het gevolg bleef dan ook niet uit en kregen we goedkope en uiterst lage prijzen, die we sinds lang niet meer gekend hebben. Pladijs zakte tot tegen de opvangprijs, dit voor de drie grootste soorten. De kleine platvis bleef er gelukkig nog 100 fr de benne boven en kreeg rond de 800 fr. De wijting kreeg het zelfde orkest, even boven de opvang, buiten enkele «prima» bennen die door de winkeliers geknipt werden van 1000 en zelfs 1200 fr voor grote en tot 800 fr voor de kleine. Voor de rogsortten was het even hetzelfde liedje.

Moers van 2380 zakte naar 1600 en 1180 à 810 fr, de andere soorten zelfs 1450 fr de benne. Tilten van roggen laten we zonder commentaar. Een partij speerhaaien kreeg 830 fr voor de eerste bennen en zakte ook door tot 650 fr. Rotsen en andere «achttervis» kreeg even boven de opvangprijs of moesten opgevangen worden. Zo was nu eenmaal de maandagmarkt met een feestdag van kerstmis in dezelfde week, met alle gevolgen vandien !

WOENSDAG 22 DECEMBER 1976

N.3 118.584      N.70 15.263  
N.590 27.563      O.104 15.262  
N.470 27.562

Drie vangsten, waarbij 70.000 kg gelost werd. Van de N.3 werd slechts een gedeelte van de vangst gelost, platvis en andere gulvissoorten werden ingehouden, gevolge de lage prijzen welke voor deze soorten konden gegeven worden. Twee spanvissers zetten hun vangstje op de markt en de kabeljauw en gulsoorten werden goed verkocht, te meer daar de winkeliers elk hun deeltje van deze soort wilden hebben. De bennen kabeljauw kregen dan ook rond de 3000 fr. De gulden rond de 2400 fr. Kleine hoeveelheden zandschullen gingen ook goed weg. Met de wijting was het terug de andere kant van de medaille. Grote van 800 fr tot tegen de opvangprijs, en kleine van extra kwaliteit moesten opgevangen worden ! (En dan ziet men beelden op de TV van uitgehongerde kinderen, met de schrijnende hulpoproep van UNICEF ! 't Doet pijn ! !)

**ZEEBRUGGE**

DONDERDAG 16 DECEMBER 1976  
WEST  
Z.427 6 200 50 125.698  
Z.600 13 1000 90 478.850  
KANAAL  
Z.576 13 1000 90 478.850  
KUST  
Z.511-550 2 — 80 145.880  
Z.257-437 2 — 80 142.220  
1.024.238

VRIJDAG 17 DECEMBER 1976  
KUST  
Z.575 6 200 50 137.920  
Z.262 6 400 90 232.202  
Z.512 6 400 60 263.202  
Z.547 7 400 70 219.230  
Z.321 7 400 45 235.945  
Z.313 10 1200 180 468.405  
Z.465 7 600 70 249.195  
Z.430 9 800 40 202.967  
Z.537 7 400 90 236.357  
Z.468-601 2 — 50 44.900  
Z.403-558 2 — 30 27.210  
Z.257-437 2 — 20 13.136  
Z.554-538 2 — 60 56.550  
Z.511-550 2 — 30 32.430  
Z.201-560 2 — 50 51.150  
8.471.257

MAANDAG 20 DECEMBER 1976  
KUST  
Z.507 8 700 80 268.087  
Z.431 8 400 80 143.570  
Z.492 8 700 80 253.687  
Z.510 8 600 70 258.894  
Z.574 10 500 100 257.564  
Z.525 8 1100 50 252.479  
Z.574 10 500 100 257.564  
Z.563 8 — 120 161.965  
Z.126 10 1400 160 485.237  
Z.460 9 250 70 173.992  
Z.348 9 350 50 130.802  
Z.324 8 800 100 375.001  
Z.588 10 500 40 132.096  
Z.538-554 1 — 30 37.200  
2.930.574

DINSDAG 21 DECEMBER 1976  
WEST  
Z.599 5 50 20 55.643  
Z.176 8 500 70 255.673  
Z.533 8 300 60 163.905  
Z.183 12 190 130 568.800  
Z.589 9 1400 100 322.328  
Z.331 8 150 90 121.739  
Z.30 19 800 180 498.196  
Z.582 12 400 90 213.554  
NOORD  
Z.584 10 800 90 290.194  
Z.405 9 600 70 218.037  
KANAAL  
Z.200 19 2800 200 648.858  
Z.559 10 500 140 346.207  
3.703.134

**VERWACHTINGEN**

MAANDAG 27 DECEMBER  
IJSLAND :  
O.236 (700 m. t.t.z. 20 kab. gul, 130 koolvis, 40 schelvis en totten, 40 schelvis, totten, wijting, 340 bonen, 100 schotse schol en witch, 70 leng).  
O.334 (750 m. t.t.z. 20 kab., gul, 200 koolvis, 30 schelvis en totten, 20 wijting, 360 bonen, 20 schotse schol en witch, 100 leng).  
KANAAL :  
O.118, O.275, N.719.  
WEST :  
O.94, O.285, N.45, O.279, O.114, Z.34.

DINSDAG 28 DECEMBER  
WEST :  
O.274, Z.499, N.720  
(allemaal vermoedelijk)

Schelvis grote	.....	38.—43.—
Schelvis midden	.....	22.—34.60
Schelvis klein	.....	12.80-17.—
Kabeljauw	.....	26.—34.—
Gul	.....	21.80-28.20
Wijting	.....	12.40-16.—
Schaat	.....	30.40-38.20
Zeebaars	.....	19.80-23.40
Leng	.....	17.60-29.—
Schartong	.....	8.—34.20
Hellbot	.....	103.—165.—
Koolvis	.....	22.—24.—
Hoedstong	.....	20.40-58.60
Zee wolf	.....	
Staat	.....	123.—130.—

## Tong- en pladijsprijzen

### TONG

#### Oostende

	20-12-1976	21-12-1976	22-12-1976
Lappen	.....	150 -166	148 -157
Grote	.....	161 -178	142 -147
3/4	.....	171 -199	157 -162
Blok	.....	158 -195	158 -167
Voor-kleine	.....	135 -153	133 -141
Kleine	.....	127 -142	127 -131
Slips	.....		

#### Zeebrugge

Grote	.....	162 -179	147 -150
Blok	.....	177 -184	156 -172
Fruit	.....	190 -201	163 -172
Schone kleine	.....	185 -201	147 -150
Kleine	.....	147 -155	133 -137
Tout petit	.....		
Slips	.....		

#### Nieuwpoort

Tong I	.....	170 —,—	160 —,—
Tong II	.....	167 —,—	172 —,—
Tong III	.....	177 —,—	196 —,—
Tong IV	.....	189 —,—	187 —,—
Tong V	.....	157 —,—	169 -173
Kleine	.....		114 -126

### PLADIJS

#### Oostende

	20-12-1976	21-12-1976	21-12-1976
Grote	.....	17,—20,60	17,—20,40
Grote lek	.....	18,—20,—	18,—20,60
Kleine lek	.....	18,40-24,—	16,40-22,—
Dderde slag	.....	17,—21,60	16,40-21,—
Platjes	.....	14,80-16,—	14,80-16,—

#### Zeebrugge

I	.....	17,—,—	17,—,—
II	.....	17,—20,—	17,—,—
III	.....	17,—20,—	17,—,—
IV	.....	15,—,—	15,—,—
V	.....		

#### Nieuwpoort

Moeien	.....		
Grote pladijs	.....	17,—20,—	
Dreilingen	.....	17,—23,—	35,—,—
Platjes	.....	16,—,—	

# EUROPEES PARLEMENT : OUDE BINNENSCHEPEN NAAR DERDE WERELD

Het Europees parlement heeft vrijdag in Luxemburg de Europese commissie, het dagelijks bestuur van de EEG, gevraagd na te gaan of overtollige binnenschepen die moeten worden opgelegd of gesloopt, kunnen worden uitgevoerd naar ontwikkelingslanden. Het deed dit op voorstel van drie Nederlandse parlementariërs.

Gezien de verdragen in sommige havens van de derde wereld — waar schepen soms weken moeten wachten alvorens te kunnen worden gelost en geladen — zou het de moeite waard zijn om na te gaan over overtollige binnenschepen kunnen worden gebruikt voor overslag en transport. Zij zouden op grote vrachtschepen naar deze havens kunnen worden vervoerd. In antwoord op een vraag zegde Vouelle, lid van de commissie, toe dat een verzoek van de Unctad, om overtollige binnenschepen ter beschikking van ontwikkelingslanden te stellen, binnenkort zal worden beantwoord.

Het parlement ging akkoord met de vorming van een Europees oplegfonds, dat ten doel heeft de van tijd tot tijd optredende overcapaciteit in de binnenscheepvaart op te lossen. Maar een dergelijk fonds, aldus Albers, zou eigenlijk moeten worden aangevuld met een Europese sloopregeling.

Het akkoord over een oplegfonds werd begin juli gesloten door de Europese Gemeenschap, Nederland, België, Luxemburg, Frankrijk, Engeland en Zwitserland.

Het fonds is, aldus Albers, een doeltreffend middel om het vraagstuk van de conjuncturele overcapaciteit op te lossen, het voornaamste struikelblok voor een vlot functioneren van de binnenscheepvaartmarkt.

Het ontbreken van een evenwicht tussen vraag en aanbod heeft zijn weerslag op de prijsvorming en kan op langere termijn leiden tot ineenstorting van de vrachtprijzen. Het probleem van overcapaciteit leidt niet alleen tot ernstige prijsverstoringen, het kan ook ontstaan in een ruïneuze concurrentie, het tast de rentabiliteit van de binnenscheepvaartondernemingen aan en het vormt een bedreiging van de sociale voorwaarden en zekerheid van de werknemers.

Echter, een conjuncturele capaciteitspolitiek kan met het oog op een effectieve capaciteitsbeheersing (niet alleen zaligmakend) zijn. Albers vroeg de EEG-ministerraad daarom, ook iets te doen aan het probleem van de structurele overcapaciteit door het uitwerken van een sloopregeling.

### EN VOOR DE VISSERIJ ?

In Nederland en België bestaat er ook een slooppremie. Voor de Nederlanders was dit op een bepaald ogenblik 1400 gulden per ton en voor de Belgen is dat voor 1976 en 19700 2.000 fr. per ton.

Het verschil tussen het Nederlands en Belgisch stelsel, is dat de Nederlanders, de te slopen vaartuigen ook aan het buitenland mogen verkopen, wat de reders toelaat eventueel een maximum van schulden te dekken.

In België heeft de ambtenarij

ensommigen die de reders vertegenwoordigen genoemd slimmer en drastischer te mogen zijn met elke reder die een slooppremie aanvraagt, te verplichten uitsluitend te slopen en niet toe te laten het te slopen schip aan het buitenland te verkopen, wat een onzinnige maatregel is.

Zij die het bedrijf vertegenwoordigen, denken alleen aan hun zaak en niet aan het algemeen belang.

Het komt ons voor dat het alleen de bedoeling moet zijn om de niet economisch renderende schepen uit de circulatie te doen verdwijnen.

Het Hollands systeem is praktisch en geeft de reder de gelegenheid het maximum er uit te halen.

Dit is vooral voor diegenen die veel schepen hebben, van groot belang.

Ondertussen vernemen we bij het ter perse gaan, dat de slooppremie toekenning voor de 34 ingediende aanvragen door de minister nog niet getekend is.

Zijn er ook hier weeral beslissingen door de administratie genomen, welke weinig ernstig te noemen zijn ?

Afwachten vóór we het daarover zullen hebben.

## HOOGWATER- BOEKJE 1977

Opnieuw is het Hoogwaterboekje, ditmaal voor 1977 verschenen.

Het bevat, benevens de Hoogwater- en Laagwatergetijden in de verschillende havens van België, Noord Frankrijk en Holland, tevens allerlei nuttige inlichtingen.

Het is verkrijgbaar voor de prijs van 25 fr plus 5 fr BTW verzendingskosten inbegrepen te storten op per 000-0418987-44

## DEENSE SPROT TE GRIMSBY

### Waar blijft onze sprot ?

De eerste sprot die te Grimsby aan land kwam was deze van Deense eenheden die gewoon zijn aan industriële visserij te doen. Aldus werd door 5 Deense treilers in één week 430 ton sprot te Grimsby geland en dit vooraleer de lokale visserij er in slaagde sprot op de markt te zetten. Dit gebeurde wel de volgende week toen een lokaal koppel meer dan 100 ton over 24 uur aan die afslag bracht. Ook te North-Shields bracht men de eerste sprot binnen die van grote en goede kwaliteit, schijnt te zijn.

Waar is de tijd dat Oostende en Nieuwpoort tienduizenden kg zag aanvoeren en een 30-tal rokerijen spracht gerookte sprot op de markt brachten. Ook hier hebben de hoge lonen en sociale lasten een ganse handel en visserij door te dure verwerking naar de vaantjes geholpen.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	20-12-1976	20-12-1976	20-12-1976	20-12-1976	21-12-1976	21-12-1976	21-12-1976	21-12-1976	20-12-1976	20-12-1976	22-12-1976	22-12-1976	22-12-1976	22-12-1976
Tarbot : groot (123)	208	-262	230	-282	185	-121	250	-289	150	-230	287	—	—	—
middel (123)	120	-165	180	—	139	-156	160	-180	120	—	183	—	—	—
klein (123)	82	-106	80	—	74	-118	65	-70	80	-100	91	-140	—	—
Griet : groot (123)	78	-103	93	-108	79	-85	79	-89	90	-105	95	-110	—	—
middel (123)	68	-81	—	—	58	-65	—	—	—	—	—	—	—	—
klein (123)	42	-45	—	—	45	-51	—	—	—	—	—	—	—	—
Schelvis : groot	26	-32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	12,80	-17,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heek : groot	78	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	19,60	-23,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	9,40	-30,40	38	—	6,80	-14,20	20	-26	30	-48	—	—	—	—
Rog (I)	34	-36,80	—	—	21,20	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kellog (123)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (23)	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tilten (23)	—	—	26	-36	—	—	18	-20	17	-24	—	—	—	—
Seherpsaart (23)	—	—	10	-18	—	—	20	-22	17	-22	—	—	—	—
Halve mans (23)	—	—	—	—	8	-10	—	—	19	—	—	—	—	—
Teelt (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Katrog (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kabeljauw	27	-39	36	—	26	-37	28	-32	40	-48	62	—	—	—
Gul (groot)	15	-26,80	26	-32	16	-28,60	24	-26	32	—	50	-55	—	—
Gul (middel)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gul (klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hosemondhamme	85	-138	—	—	83	-148	—	—	—	—	—	—	—	—
Wijting : groot	12,60	-17	13	-16	12,70	-17	12,20	—	15	-24	13	-24	—	—
klein	—	—	12,20	-14	—	—	12,20	—	12	-17	13	—	—	—
Sehar	13	-19	8	-14	9	-13	8	-10	7	-15	30	-42	—	—
Steenhol	21	-95	—	—	10	-84,20	—	—	—	—	—	—	—	—
Zehaal	17	-20,40	16	-19	7	—	14	-16	13	-17	—	—	—	—
Hondshaal	6,80	-9	—	—	6,80	-8	—	—	—	—	—	—	—	—
Doornhaal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pleterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreef	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreef	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekeeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	12	-22,60	—	—	10	-13,60	—	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenholk	8	-10,40	—	—	4,40	-6	—	—	—	—	—	—	—	—
Hellbot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeevolf	34	-36,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	24	-35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeduivel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schotse schol	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehond	—	—	8	-10	—	—	4,80	-5	16	—	—	—	—	—
Bot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rode Poon (roobaard)	—	—	17	-28	—	—	14	-18	15	—	15	—	—	—
Grauwe Poon (knorh.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rode Knorhaan	18,20	-51	10	-12	10	-14	4,80	-6	15	—	—	—	—	—
Posten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Langoesten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

# HOLLANDS PRODUKTSCHAP VOOR VIS KRIJGT GEDERFDE HEFFING NIET TERUG

Het productschap voor vis en visserijproducten heeft nog geen methode gevonden om het dit jaar gederfde heffingsgeld op tong en schol terug te krijgen. Het dagelijks bestuur van het productschap wilde het komend jaar een extra heffing opleggen om het tekort aan inkomsten goed te maken, maar het algemeen bestuur heeft het voorstel afgewezen.

Om geen moeilijkheden te krijgen met de quoteringen, waar verscheidene vissers ruim overheen waren, hebben veel vissers de laatste maanden van dit jaar hun tong en schol buiten de visafslag verkocht. Omdat het productschap van de op de afgeslagen aangevoerde vis een kleine vergoeding krijgt, miste het productschap daardoor een aanzienlijk deel van zijn inkomsten. Het dagelijks bestuur wilde dit tekort volgend jaar goedmaken door boven de normale heffing van 2,2 promille van de besomming van zowel de visser als de koper, aan beiden een extra heffing van 0,8 promille op te leggen. Deze regeling zou dan blijven gelden, tot er weer een «veerplicht» ingesteld zou worden.

## «GOEDEN» DE DUPE

In het algemeen bestuur van het productschap was voor deze regeling wel een meerderheid te vinden, maar niet de vereiste tweederde meerderheid, die voor dit soort regelingen nodig is. Een van de bezwaren tegen het voorstel was, dat degenen, die wel hun vis via de afslag hadden verkocht en dus geheel aan de heffing hadden voldaan, de dupe zouden worden van deze extra heffing.

Voorzitter B. A. de Jonge vreesde, dat er toch een regeling moet komen. In de begroting voor het jaar

1977 heeft het productschap al een tekort van f 18.000. In die begroting was gerekend op de extra heffing. Nu die is afgekeurd, zal het tekort dus aanmerkelijk groter worden. De suggestie om in ieder geval het komend jaar te bevorderen, dat vissers ook een heffing betalen op de buiten de afslag om verkochte vis, werd als «niet haalbaar» van de hand gewezen.

## HARINGVANGST OP DE NOORDZEE WEER VERBODEN

Vanaf de Kerst is de haringvangst door Nederlandse vissers verboden. Het verbod, dat minister Van der Stee heeft opgelegd, is uitgevaardigd omdat het aan het land toegewezen quotum van 13.400 ton uit deze vangstgebieden, is aangevoerd. Feitelijk is het verbod een formaliteit, omdat praktisch alle vissers de haringjacht vroegtijdig hebben beëindigd wegens de slechte resultaten en omdat de meeste vissers toch tussen Kerst en Oud en Nieuw binnen zullen blijven.

Deze maatregel van de Hollandse minister, noemen we uitstekend omdat de aanvoeren al geregeld zijn per land en er in de kerstweek zeker alleen kan verkocht aan dumpingprijzen daar veel fabrieken gesloten zijn en ook voor talrijke instellingen en scholen er geen verbruik is.

Waar blijft men in België om orde te brengen in ons bedrijf.

## BRITTEN NOG ALTIJD UIT IJSLANDVISSERIJ GEWEERD

De onderhandelingen gevoerd tussen de negen ministers van Buitenlandse zaken met IJsland met betrekking tot het verlenen van wederzijdse visserijrechten, zijn terug op de harde houding van IJsland afgesprongen zodat de Britten, die gehoopt hadden in januari terug te kunnen gaan starten met de IJslandvisserij, hier van een kale reis terugkomen. Deze mislukking zal echter nog andere gevolgen met zich mede brengen, namelijk voor de interne regeling in de 200-mijls E.E.G.-gemeenschapswateren. Tegenover het «njet» van IJsland zal de houding van de Britten voor de eis van een voorbehouden visserijzone van 30 tot 50 mijl uit de Britse kust voor de eigen visserij, zeker nog scherper gesteld worden, als een soort compensatie voor het verloren gaan van de visserij op IJsland. Intussen mogen we wel zeggen dat de Britten bij het opstellen van het Verdrag van Oslo waarbij hen door IJsland voor 6 maand visserijrechten toegekend werden eindigende op 1 dec. 1976,

niet voldoende het aksept op de toekomst gelegd hebben. Zij hadden in dit verdrag minstens een bepaalde waarborg voor de toekomst moeten voorzien. Onderhandelingen voor een eventuele nieuwe overeenkomst voorzien is inderdaad niet voldoende, vermits men dan afhankelijk is van de goodwill van één of andere partner. Ondertussen verwachten we eveneens een aktie in Groot-Brittannië zelf tegen de IJslandse vaartuigen, die er grote besommingen komen maken onder de neus van de buitengeweerde Engelse en Schotse reders. We wingen hieromtrent reeds reacties op die er op wijzen, dat de gefrustreerde reders en vissers het niet langer zullen nemen dat IJslandse vaartuigen in Grimsby, Fleetwood en Hull aan de markt komen en profiteren van de uitshakeling van de Britse vissers. We voorzien dan ook eerlang acties tegen deze verkoop, ook al verklaart de handel dat de aanvoer door de buitenlandse schepen dringend noodzakelijk is.

# N E D E R L A N D

## VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 20 dec. werd aangevoerd 20.190 kg tong 238 kisten tarbot en griet; 522 kisten kabeljauw; 1090 kisten koolvis; 47 kisten schelvis; 763 kisten wijting; 2185 kisten schol; 506 kisten schar; 4 kisten makreel en 277 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. : grote tong 12,18-11,73; groot middel tong 12,12-1,71; kleinmiddel tong 11,96-11,52 tong één 11,92-1,52; tong twee 9,79-9,56; tarbot 16,73-15,25.

Per 40 kg : rode poon 57; bot 23-16; Steenbolk 3,20; Kuit 112-84; Inktvis 59-49; Krab 45-v25; Haai 56-41; Kleine Kreeft 120-72; Poontjes 67-64; Baars 110-88; Ham met kop 134-102; Tarbot 600-152; griet 240-84; kabeljauw één 90-66; kabeljauw twee 130-66; kabeljauw drie 88-57; kabeljauw vier 81-59; kabeljauw vijf 70-56; koolvis één en twee 60-38; 40; witte koolvis 76-62; schelvis één en twee 84; schelvis drie 74; schelvis vier 73-72; schol één 57-48; schol twee 67-47; schol drie 64-44; makreel twee 63-32; schar 52-28; tong-schar 241-88.

Per stuk : haai 58-48.

De besommingen waren : KW 226 f 7870, KW 4 2600, KW 11 21.500, KW 22 22.900, KW 25 27.800, KW 29 13.700, KW 51 5.780, KW 105 68.900, KW 113 15.600, KW 117 20.600, KW 123 65.800, KW 137 8.550, KW 145 24.700, KW 149 4.200, KW 152 5.950, KW 175 48.000, KW 185 7.000, KW 187 15.700, KW 214 10.300, KW 221 5.170, SCH 173 6.470, SCH 256 17.400, VL 34 1.100, VL 30 1.130, VL 105 760, WR 57 50.800, IJM 30 48.300, IJM 115 30.000.

Aan de dinsdagmarkt van 21 december werd aangevoerd : 530 kisten kabeljauw; 1 kist schelvis; 211 kisten wijting; 100 kisten schar; 1 kist makreel en 67 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 40 kg.: kabeljauw één 114-84 kabeljauw twee 140-116; kabeljauw

drie 90-78; kabeljauw vier 84-76; kabeljauw vijf 84-73; wijting drie 65-49; makreel twee 50; schar 72-32; bot 22-16; steenbolk 37-24; kuit 96-80; lever 70; schelvis vier 80.

De besommingen waren : UK 17 en 56 f3320; 18 en 23 f5390; 48 en 78 f3630; 135 en 145 f3300; 141 en 271 f6280; 159 en 200 f2800; 218 en 236 f4080; 208 f3100; IJM 18 f350; 27 f850; 209 f5570; UK 234 en YE 25 f2830; VD 19 en 73 f6200; 20 en 53 f5500; WR 226 en 136 f6180.

Aan de woensdagmarkt van 15 december werd aangevoerd : 3280 kg tong; 27 kisten tarbot en griet; 1108 kisten kabeljauw; 597 kisten wijting; 370 kisten schol; 165 kisten schar; 4 kisten makreel en 75 kisten diversen.

Prijzen in guldens : per 1 kg : grote tong 12,95-11,78; grootmiddel tong 12,59-12,01; kleinmiddel tong 13,19-12,89; tong één 13,09-12,05; tong twee 10,75-10,27; tarbot 17,51-16,91.

Per 40 kg : tong-schar 212-160; flint 14,50-10; bot 32-24 steenbolk 40-28; kuit 134-106; lever 66; schar 73-42; makreel twee 77-68; wijting drie 74-42; tarbot 450-226; griet 270-132; kabeljauw één 144-108; kabeljauw twee 160-133; kabeljauw drie 108-88; kabeljauw vier 102-86; kabeljauw vijf 98-88; schol één 72-65; schol twee 80-70; schol drie 90-60; schol vier 66-60.

De besommingen waren : KW 45 51.300; UK 141 en UK 271 7.770; UK 52 11.100; UK 18 en UK 23 5.700; UK 208 14.600; UK 27 en UK 56 9.690; GO 21 2200; UK 48 en UK 78 4.760; HD 16 7.300; UK 135 en UK 145 7370; TH 24 11.400; U K159 en UK 200 6.070; WR 77 910; UK 218 en UK 236 8.240; WR 147 850; VD 19 en VD 73 12.900; WR 152 770; VD 20 en VD 53 5300; IJM 209 4.000; YE 25 en UK 234 4.300; IJM 18 390; IJM 27 2.020.

## Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 13-12 tot en met 17-12-1976

Door 119 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Vissoort	Hoeveelheid in kg.	Opbrengst	Prijs in kg.
TONG	35.153	425.448,43	van f 13,73 - f 9,73
TARBOT	17.421	136.508,96	van f 17,32 - f 4,56
SCHOL	200.075	346.792,90	van f 2,38 - f 1,34
KABELJAUW	84.420	183.163,81	van f 4,48 - f 1,33
GRIET	6.484	22.667,49	van f 4,78 - f 1,92
SCHAR	6.955	8.568,42	van f 2,00 - f 0,84
WIJTING	24.330	29.438,63	van f 1,79 - f 0,84
LEVER en KUIT	4.155	7.659,38	van f 2,35 - f 1,21
ROG	2.000	2.876,50	van f 1,80 - f 0,40
HAAI	1.154	1.218,38	van f 1,36 - f 0,76
BOT	1.085	749,51	van f 1,00 - f 0,40
SCHIELVIS	1.140	1.701,88	van f 2,20 - f 1,23
TONGSCHAR	824	3.466,67	van f 4,60 - f 2,96
INKTIVIS	334	463,00	van f 1,50 - f 1,28,
DIVERSEN	1.764	2.095,43	van f - f
	387.294	1.172.819,39	

# A. LOWYCK & ZOON

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



**HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN**



Agent en depothouder voor de Visserij :

## Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Vercoeleu en Vettowinkel)

(7772V)

REDERS en VISSERS

koopt steeds bij Uw

**KOOPERATIEVE**

# HAND IN HAND

Kantoren

Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE

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

Na de uren

Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(7773V)

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

Beroepsvereniging

# HAND IN HAND

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

(7390V)

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

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

KNIELAARS	250 fr.	ZUIDWESTER (lange kap)	190 fr.
LAARS gevoerd met wol	385 fr.	OLIEHEMD zonder kap	640 fr.
DIJLAARS	700 fr.	met kap	760 fr.
HEUPLAARS	895 fr.	OLIESCHORT	325 fr.
OVERALL blauw goed maat 50 tot 56	570 fr.	OLIEBROEK met bretels	420 fr.
maat 58	645 fr.	GUTTERS	70 fr.
BROEK blauw goed	305 fr.	AIRCOAT BROEKEN	465 fr.
VEST blauw goed maat 48 tot 56	320 fr.	broeken met bretel	
maat 58	335 fr.	maat 42 - 56	700 fr.
BROEK met borststuk maat 48 tot 56	365 fr.	58 - 60	785 fr.
maat 58	420 fr.	JUMPERS aircoat	455 fr.
<b>JUMPERS blauw goed</b>			
small en medium	310 fr.		
large	315 fr.		
extra-large	325 fr.		

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

(3694N—7943V)



Samenwerkende Vennootschap

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

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



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



Meer dan 30 miljoen frank kredieten  
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw  
tegen zeer lage interesten.



Aan de leden wordt een teruggave van minstens  
10 % verleend op de betaalde premies.

