

# het visserijblad

Vrijdag 10 augustus - nr. 30

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

## Als voorloper van een heropflakkerende nieuwbouw in de visserij...

# O.168 'Limanda' in bedrijf genomen

Er zit weer trek in de nieuwbouw en modernisering van de visserij. Dat konden wij vorige zaterdag konkluderen uit enkele gesprekjes, die wij hadden met insiders uit het vak. Mensen die van zeer nabij de bedrijvigheid volgen en daar ook met kennis van zaken kunnen over praten. Walter Van Roose, secretaris van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij, is één van die mensen. Hij liet verstaan dat er een duidelijke heropflakking van de nieuwbouw waar te nemen valt; mensen uit Zeebrugge hebben orders geplaatst voor nieuwe treilers die op middellange termijn in bedrijf zullen genomen worden. En ook Oostende loopt mee in de trend zodat de vissersvloot, die duidelijk aan numerieke sterkte had verloren tijdens de jongste jaren, aan een heropbouw toe is.

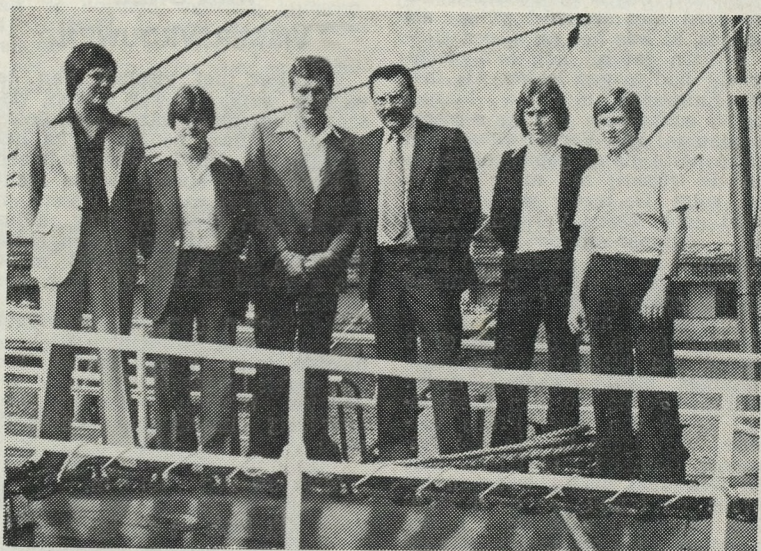
De vissersvloot had inderdaad een lelijke deuk gekregen. Daar waar in 1969 nog 338 eenheden in bedrijf waren, is dit amper tien jaar later, teruggevallen op 216. De grootste regressie werd opgetekend in 1977 toen niet minder dan 34 eenheden aan de vloot werden onttrokken. Er is dus wel reden tot opgetogenheid als men nu ziet dat de mensen uit het bedrijf zich weer bereid verklaren te gaan investeren. Volgens de heer Van Roose komt dit omdat de reders enerzijds een groter financiële Staatssubsidie kunnen genieten, dat er anderzijds gelden zijn vrij gekomen van de likwidatie van VOZOR waar tachtig miljoen lag te verrotten bij wijze van spreken en vooral omdat de jongste jaren vrij goed zijn verlopen voor de visserij. Vandaar de bereidheid om die spaarcentjes los te peuten en te spenderen aan nieuwbouw en jonge vooruitziende schippers en motoristen vooruit te helpen. Erg bemoedigend dus met daarbij de vaststelling dat men uiteindelijk toch nog gelooft in het voortbestaan van het bedrijf.

Ongeveer in die kontekst moet het in bedrijf nemen, gezien worden van de O.168 «Limanda», een stoere kotter die door Fernand Verleene en Willy Vanheecke in het Nederlandse vissersplaatsje Urk werd aangekocht. Beide vis-

sers stichtten de pvba «Makuna» en voor die onderneming moet de «Limanda» nu naar de grote vlakte optrekken.

### DE DOOP

Het was zaterdag een drukke doenerij op de Hendrik Baelskaal, ter hoogte van het bevoorradingsbedrijf SCAP. Het was alsof meerdere mensen nog eens, na ruim drie jaren, het in bedrijf nemen van een treiler wilden mee maken. Niet alleen prominenten verdrongen zich kurieus rond de bevlagde eenheid, maar ook vele mensen uit het bedrijf zelf, reders en vissers dus, wilden wel eens van naderbij de «Limanda» bekijken. Onder de vele prominenten herkenden wij o.a. de hh. Poppe, secretaris-generaal en Vandensteen, directeur-generaal van het Ministerie van Verkeerswezen; volksvertegenwoordiger Dries Claeys, tevens voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij; schepen Dumarey, geflankeerd door havenkapitein Ghys; Debock, directeur van de Loods- en Reddingsdiensten der Kust; Van Loo, hoofdwaterschout der kust; Hovart, directeur van het Rijksstation voor de Zeevisserij; Van Roose, secretaris van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij; Van Gerven, directeur van de Nationale Maatschappij voor Krediet



De stoere bemanning die straks — misschien nog eind deze week — met de kloeke «Limanda» de grote vlakte zal optrekken. Buona fortuna!  
(Foto NVDK - Herman)

aan de Nijverheid afdeling West-Vlaanderen en P. Vandenberghe, directeur van de rederscoöperatieve Hulp in Nood en SCAP.

Minister Van Verkeer, de h. Martens van de Zeevisserijdienst, enz..

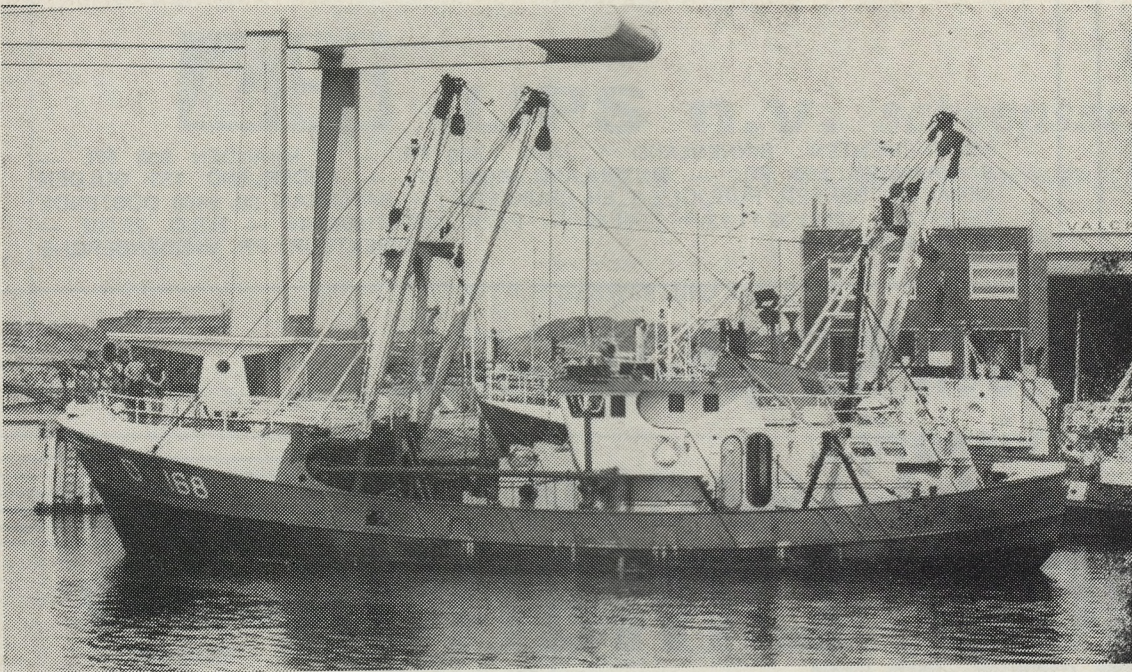
(Vervolg blz. 2)

Hadden zich wegens vacantie laten verontschuldigen: de heer Chabert, Minister van Verkeerswezen, die daarenboven een schrijven liet worden, de nieuwe jonge reders gelukwensend; Secretaris-generaal Vandemoortel, H. Zwart, Belgisch consul te IJmuiden; Directeur-generaal P. Van Craeynest; directeur De Paepe, hoofd van de zeevaartinspectie; de heer Dewolf, kabinetschef van de minister van Verkeer; de heer Marcel Vanden Bosch, adviseur van de

### HET VISSERIJBLAD

zal volgende week ter gelegenheid van 15 ogst niet verschijnen.

Ons eerstvolgend nummer verschijnt dus op 24 ogst.



De kloeke O.168 „Limanda”. Een prachtige eenheid die straks op de Noordzeegronden zal losgelaten worden. Hopelijk met rijke vangsten als resultaat.

(Vervolg van blz. 1)

## TRADITIE EN GELOOF

Na de mis in de O.L.V. Kerk Hazegras, opgedragen door vissersrij-aalmoezenier Corneillie, werd in de vissershaven de «Limanda» gedoopt. Het was E.H. Corneillie die dat deed met evenveel zwier als destijds, al was het nu al een tijdje geleden dat hij nog zo'n plechtigheid had mogen leiden. Als meter fungeerde mevrouw Marcel Poppe, echtgenote van de secretaris-generaal van Verkeerswezen een functionaris die de geplogendheden van de visserij zeg maar op de voet volgt. De meter werd geflankeerd door Frans Verleene, vader van schipper-vennoot Fernand Verleene, die het peterschap aanvaardde, de voltallige bemanning van het schip en de familie.

xxx

Nadien greep in de club «The Sailor» een biezonder geslaagde ontvangst plaats waarop meter mevrouw Poppe bloemen overhandigd kreeg van peter Frans Verleene. Vervolgens had in het restaurant Camargue te Klemsterke een feestmaal plaats, waaraan benevens de familie en de bemanning, hiervoren vernoemde personaliteiten dit feest met hun aanwezigheid ook daar vereerden.

## DE BEMANNING

Volgende week zal de «Limanda» voor de maidentrip de grote vlakke optrekken met een crew van zes jonge kerels aan boord. Dat zijn respectievelijk schipper Fernand Verleene en motorist Willy Vanheecke, zijnde de vennoten van de pvba Makuna, stuurman Demoor, matrozen Demey en Serlez en scheepsjongen Heinderson.

## TECHNISCHE GEGEVENS

De O.168 «Limanda» werd in Nederland gebouwd in 1968. Het vaartuig, van stalen konstruktie, is 27,50 m lang, 6,60 m breed en heeft een diepgang van 3,20 m. De voortstuwing geschiedt door een Bolnesdieselmotor van 660 pk van 1977. De «Limanda» is bestemd voor de visserij op de gronden van de

Noordzee en tevens voor de tongenvisserij in het Kanaal van Bristol en de Ierse Zee, waarvoor de twee jonge reders gekend staan, als zeer bedreven vissers

## DE METER BRACHT HULDE AAN ONZE VISSERSVROUWEN

Vooraleer het vismaal aan te vangen, want het was lekkere vissoep, voorgerecht van vis en daarna tarbot, nam de meter, na het gebruikelijk gebed, het woord in een weldoordachte speech, welke recht naar het hart van onze vissers en vooral hun vrouwen ging, aldus bewijzend dat ze niet alleen bijna wekelijks dit milieu bezoekt, maar het nog veel meer heeft leren lief hebben.

We hebben gemeend deze zeer treffende rede in zijn geheel te moeten laten volgen omdat het een stukje waarheidslievende gedachten inhoudt, welke op een langdurig handgeklap onthaald werd.

Mevrouw Poppe zei o.m.

Ik heb in de loop van de jaren het genoeg gehad vele tewaterlatingen en doopplechtigheden van schepen bij te wonen, van sierlijke treilers tot machtige tankers en containerschepen. Het is echter de eerste maal dat ik het genoeg heb zelf als meter op te treden en ik wil vooreerst de reders, de heren VERLEENE en VAN HEECKE, bedanken mij de gelegenheid te hebben geboden het meterschap over de mooie O.168 LIMANDA waar te nemen

Bij de vele tientallen doopplechtigheden die ik heb meegemaakt is het mij steeds opgevallen dat de rol van meter steeds opgevat wordt als een rol uit een stomme film, zonder klank. Op één enkele uitzondering na, bij de doop van een Noors schip, heb ik nooit de meter een woord horen zeggen. Nu hadden wij aan die toespraak van de Noorse meter niet zo veel, want ze sprak in het Noors, maar niettemin vind ik dat het nu maar eens gedaan moet zijn met alleen de heren aan het woord te laten op dergelijke doopplechtigheden. Men verwacht toch ook van ons niet dat we elders, bijvoorbeeld thuis, zouden zwijgen en zelfs als men dit zou verwachten, zou men bedrogen uitkomen.

Maar ik wilde vooral de gelegenheid niet laten voorbijgaan tot U het woord te richten omdat het de doop van een vissersschip betreft. Hoewel als echte Oostendse geboren, was vele jaren voor mij, zoals voor vele Oostendenaars de zeevisserij een gesloten boek of hoog-

stens een folkloristische aangelegenheid, zoals de trap of de zeewijding. Maar na mijn huwelijk, door de functie die mijn man uitoefent, heb ook ik de zeevisserij leren kennen langs de kaaien van Zeebrugge over Oostende tot Nieuwpoort.

Ik heb dit harde, maar ook zo mooie beroep leren waarderen, de werkkraft en de toewijding van die zeelieden, de rol die de vrouwen van reders en schippers daarbij spelen. Daarom ben ik zo verheugd dat de eerste doop die ik als meter bijwoon, die van een vissersschip is en wil ik nogmaals al diegenen danken die mij die eer en dit genoeg hebben aangedaan. Ik wens de O.168 de reders en de bemanning alle heil en zegen.

Traditioneel wordt van de meter verwacht dat zij voor de suikerbollen zorgt. Dit lijkt mij wat te zoet en wat te klein voor zo een kloek en groot schip. Niettemin meende ik dat ik deze heugelijke dag niet mocht laten voorbijgaan zonder aan de reders, aan de bemanning en last but not least, aan de peter van de O.168 LIMANDA een kleine herinnering aan te bieden voor deze heugelijke dag. Ik vraag dan ook deze heren naar voren te komen om een klein geschenk te aanvaarden, waarbij ik ook aan het schip zelf heb gedacht.

Tot daar deze korte maar betekenisvolle rede, welke op een langdurig en hartelijk applaus werd onthaald

Deze werd gevolgd van een prachtig geschenk aan elk bemanningslid door de meter aangeboden, in de vorm van een prachtige vulpen „Waterman” en een houten visserskop, welke het schip zal versieren.

Ook de peter werd door haar bedacht met een prachtige kist sigaren.

## REDER WILLY VANHEECKE DANKT ONTROERD

Na het nuttigen van een lekkere vissoep nam de reder motorist

(Vervolg blz. 3)

(Vervolg van blz. 2)

Willy Vanheecke namens zijn vennoot Fernand en de rederij Makuma als volgt het woord :

Als kleine visser die we zijn, menen wij het onze eerste plicht Mevrouw Poppe te moeten danken omdat zij het meterschap van ons vaartuig heeft willen aanvaren, wat voor ons niet alleen een grote eer is, maar een bewijs van de genegenheid welke zij en haar man onze visserij toedragen.

Wij danken ook U Frans, voor het peterschap en de werkelijke steun aan uw zoon en mij verleend.

Wij zullen U trachten waardig te zijn.

Wij danken de Minister van Verkeerswezen, zijn Kabinet en het beheer van het Zee- wezen voor het verlenen van de Belgische vlag en de Staatswaarborg bij de Nat. Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid.

Wij danken des te meer de sekretaris-generaal en zijn medewerkers van het Zee- wezen, daar we de eersten zijn die van de VOZOR-gelden genieten, wat ons een gevoelige steun daarstelt.

Wij danken de Nat. Mij voor Krediet aan de Nijverheid en in het bijzonder de Heer Van Gerven, voor de wijze waarop hij ons geholpen heeft om de kredieten te bekomen.

Wij danken de Zeevaartin- spectie voor hun bereidwil- ligheid ten onze opzichte.

En we danken de werk- huizen SCAP en al wie aan boord ons geholpen heeft om het schip varensklaar te ma- ken.

Wij zouden tenslotte aan onze plicht te kort komen, moesten we HULP IN NOOD, voor de financiële steun ons verleend, niet bedanken om hem niet te vergeten die samen met Mevr. Valette ge- durende meer dan zes maan- den ons in al onze moeilij- heden met raad en daad heeft bijgestaan.

Wat gij, Mr. Vandenberghe, voor ons gedaan hebt, nadat we een overeenkomst ge- maakt hadden, kunnen alleen wij en onze familie beoorde- len, want zonder Uw steun waren wij vandaag nooit re- der geworden van een schip.

Ik hef mijn glas als dank aan U allen hier tegenwoor- dig.

#### «DE OVERHEID STEUNT OOK ONZE VISSERSJEUGD»

Na de lekkere tarbot, kwam de heer Vandenberghe aan het woord om te wijzen op de durf van onze reders en de grote steun door onze maritieme en landbouw ministe- ries verleend ter aanmoediging van de Belgische visserij.

Hij zei o.m. :

«Als we op het ogenblik ter Bel- gische kust en in het bijzonder te Oostende, voor het eerst in drie jaar een moderne eenheid de Oost-

endse vloot zien verveogen, dan kan dit ons slechts verheugen en moet het vooral voor de jongeren een aanmoediging zijn om onze visserij terug te brengen, naar wat het eens geweest is.

In het verleden heeft de visserij dergelijke crisis reeds meer meege- maakt.

Voor de toekomst dient er dus opnieuw gezorgd en dit dank zij de steun van de overheid.

En die steun is er bij landbouw als bij verkeer, waar een goede wind waait en elkeen van groot tot klein van hoofdbestuur tot plaatselijk meehelpt. De moderni- sering en de nieuwbouw maken het voorwerp uit van hun zorgen en hulp.

Het is dank zij die hulp dat de O.168 vlug de Belgische vlag kreeg niettegenstaande de verwickelin- gen er mee gepaard gaande.

En dan zijn de VOZOR-gelden een welkome gift geweest, zoals ook de gelden van het NMKN er vlug kwamen, dank zij een snelle en daadwerkelijke medewerking van de heer Van Gerven, direk- teur van West-Vlaanderen.»

Dank zij de prachtige steun van het NMKN, is het ten andere de reders niet alleen mogelijk op- nieuw aan nieuwbouw te doen, maar voor de jongeren een gele- genheid tot het aankopen van een vaartuig, dat een leerschool moet zijn om het later verder te bren- gen.

Maar bij die aankopen raden we U toch aan eerst de Overheid te raadplegen.

Daarom is de kweek van onze jonge vissers van zo'n groot be- lang, het streng toepassen van een wet op het bevorderen van de scheepsjongens, het versoepelen van de normen waaraan ouderen bij de RMT te werk gesteld wor- den, enz.

Het moderniseren van onze vis- mijnen te Zeebrugge en Oostende, met steun van FEOGA, waardoor opvangregelingen tot het verleden zouden behoren, enz., zijn vraag- stukken die op een oplossing wach- ten.

Veel kan daarover gepraat, maar vooral positief werk moet on- ze overheid daarin toelaten de

● TE HUUR GEMEUBELDE  
KLEINE appartementen, stu-  
dio's, kamers en STUDIEN-  
TENKAMERS douche, spe-  
ciale winterprijs. nl 2000 fr  
Z w «Mou Séjour», Londen-  
straat 8. Oost Inl tel (059)  
50.19.71 80.27.52.  
(7116N-8199V)

Belgische visserij vooruit te helpen  
Sprekere richtte zich vervolgens  
tot de jonge reders en hun be-  
manning.

Hij zei : Gij zijt knappe vissers,  
maar hebt een zware financiële en  
beroepsverantwoordelijkheid.

De kapitalen door U beheerd en  
de schulden door U aangegaan,  
zijn zwaar

Wij zijn echter overtuigd dat gij  
met zo'n meter en technisch zeer  
bevoegde peter het goed zult aan-  
kunnen.

Wat ons betreft, moogt gij voort  
op onze steun rekenen en sluiten  
deze speech met de gedachte en  
wens van

#### «BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN»

#### DRIES CLAEYS SPRAK TOT ZIJN VOLK

Hierop nam volksvertegenwoordi-  
ger Dries Claeys, tevens voorzitter  
van de Bedrijfsraad het woord om  
te wijzen op het schone van het  
bedrijf en van ons vissersvolk op  
de betrachtingen van de Overheid  
en op de verantwoordelijkheid  
van de bemanning op zee en deze  
van hun vrouwen aan land.

Want zij zijn het, zei hij, die de  
zorgen van de financiën moeten  
dragen. Zij zijn het, terwijl de  
mannen op zee zijn, die opdrachten  
voor moeilijkheden van allerlei  
aard

En het mag gezegd : niemand  
beter dan zij doen het zo goed.

Hij bracht tenslotte hulde aan  
het veelvuldig goed door de heer  
Vandenberghe voor de vissers ge-  
bracht, en vond het spijtig dat hij  
hem later in het parlement niet  
zou kunnen vervangen.

Met een gulle wens voor goede  
vangsten sloot hij zijn zeer door  
de vissersfamilies aangevoelde  
woorden.

Na de koffie bracht E.H. Cornel-  
lie, aalmoezenier van de visserij en  
nu tevens pastoor op de wijk Ha-  
zegras een christelijke groet aan  
de bemanning, aan de families en  
wees ook hij op de vele verdien-  
sten en betrachten voor de visse-  
rij van de heer Vandenberghe, die  
hij de apostel van onze kleine re-  
ders noemde waarin hij tenslotte  
gevolgd werd door Mevrouw Ver-  
leene, die namens de familie een  
warm applaus vroeg voor hem  
zonder wie zij vandaag naast me-  
de-eigenaar zouden geworden zijn  
van dit schip.

Daarmee eindigde dit gezellig  
samenzijn en de doop van deze  
nieuwe aanwinst voor onze visserij.

B.R.



Een blik op de doopplechtigheid in de Oostendse vissershaven. (Foto NVDK-Herman)

VIS ETEN  
IS VERANTWOORD  
ETEN

# Weetjes...

Door de afwezigheid van haring, vroeger de voornaamste visserij van het eiland Manx, heeft de lokale visserij zich omgeschakeld voornamelijk op de garnaal en de rondvis. Dit wordt duidelijk weergegeven door de statistieken van de aanvoeren voor het jaar 1978. Waar vroeger de garnaal nog niet eens vermeld werd, kreeg men in 1978 een aanvoer van meer dan 12 miljoen B.fr.

Het bewakings- en patrouillevaartuig „Lindisfarne” van de Britse Navy, kreeg het vredezwaraard als onderscheiding uitgereikt te Londen, vooral vanwege de vele tussenkomsten op zee wanneer vissers en treilers in moeilijkheden verkeerden. Een bewijs dat een bewakingsschip niet alleen een rol heeft als politie-agent.

Ter gelegenheid van de visserijdagen te Bruinisse waren verscheidene vertegenwoordigers van visserijverenigingen te gast bij de plaatselijke organisatie „Algemeen Vis-sersbelang”. De sekretaris van deze vereniging, de heer Hoogerheide wees onder meer op de uitzonderlijke grote mosselzaadval, met als gevolg dat hierdoor aanzienlijke hoeveelheden mosselen voor het verbruik verloren gaan, waardoor de prijs van de mossel voor de verbruiker eveneens aanzienlijk zal verhogen. Slecht nieuws dus voor onze mosselliefhebbers.

De jaarlijkse garnalenvangst van Japan bedraagt bijna 35 miljoen kg. Dit is echter op verre na niet voldoende voor de Japanner die dan nog liefst bijna 100 miljoen kg bewerkte garnaal voor het eigen verbruik invoert. We vinden dan ook in bijna alle aanvoerlanden van garnaal, Japanse vertegenwoordigers van importfirmas.

Ook in 1978 is de Ierse aanvoer van zeevisserijproducten aanzienlijk verhoogd tegenover het voorgaande jaar. In 1978 werd iets meer dan 1,6 miljard B.fr. aangevoerd, terwijl dit in 1977 slechts 1,3 miljard was. Deze opwaartse trend zal zich ook nog in de volgende jaren manifesteren als een gevolg van de zich nog regelmatig uitbreidende Ierse visserijvloot.

Ook in Ierland treffen we faktorijschepen uit het Oostblok aan, die makreel van de treilers overladen. Aldus liggen 3 Bulgaarse faktorijschepen voor de haven van Castletownbere en worden bevoorrad door 2 Deense en door verscheidene lokale seinetreibers. Eén der Deense vaartuigen loste een lading van 200 ton, zijnde het resultaat van één enkele dag visserij. De makreelscholen bevinden zich zowat 40 mijl uit de kust.

Een nieuwe fabriek voor de bewerking van Ierse garnaal en kreeftjes zal gebouwd worden door de „Young-Group”-keten in het Ierse Balbriggan in het graafschap Dublin. Men zal in verscheidene Ierse havens garnaal aankopen als grondstof voor dit nieuw fabriek. Dit opent natuurlijk betere perspectieven voor de Ierse garnaalvisserij.

In Ierland zijn heel wat zalmvissers, vanwege de vangstschaarste op kreeftenvangst overgeschakeld. De vangstschaarste is ook wel gedeeltelijk het gevolg van de nieuwe reglementering die sommige beperkingen oplegt.

In Greencastle in Ierland hebben de vissers samengelegd om een baggermolen te huren omdat men bij laag water praktisch nergens meer kon aanleggen. Het kostte hen 850 duizend fr. en de job was in 4 dagen uitgevoerd. De gemeenteraad weigerde de haven en aanlegplaatsen te laten baggeren omdat een kostenberekening had laten uitschijnen dat dit 2 miljoen B.fr. zou gekost hebben. Wij stellen voor de gemeenteraad te vervangen door een vertegenwoordiging van de vissers die het merklijk beter aankunnen.

De tonijnvissers van Bretagne en Vendée hebben 2 regionale commissies samengesteld om maatregelen te nemen tegen een overproduktie aan tonijn door de vaartuigen binnengebracht. De inleggerijen hebben zich vóór het begin van de campagne slechts verplicht tot de aankoop van een bepaalde hoeveelheid aan een bepaalde prijs en wensen niet boven deze hoeveelheid te gaan. De producentenorganisatie heeft dan ook beslist het teveel uit de markt te nemen en te stockeren in de diepvries.

Komt het tot een open konflikt tussen IJsland en Noorwegen over de toegang tot het zeegebied van het Noorse eiland Jan Mayen? In ieder geval weigert IJsland aan het eiland J. Mayen een 200 mijl economische zone toe te kennen waardoor dit gebied in de IJslandse 200 mijlzone komt te liggen. IJsland heeft bedreigd alle vissersvaartuigen in dit gebied en vallen onder de 200 mijl uit de kust van IJsland, op te brengen, een boete op te leggen en de vis aan te slaan. Noorse visserskringen hebben bij de regering aangedrongen om de Noorse marine naar dit gebied te sturen waar men op dit ogenblik op de capelin vist. Ook enkele Britse en vaartuigen uit de Faroë opereren voor het ogenblik in dit gebied.

Een nieuwe Britse 24-meter treiler uit Grimsby, maakte voor zijn eerste reis, in 14 dagen, een topbesomming van 2,4 miljoen B.fr. met 1.350 van onze bennen, voor het merendeel goede kwaliteit kabeljauw en gul. Dit werd tevens het plaatselijk rekord voor een 80-voet vaartuig.

Fleetwood zal de eerste Britse haven zijn die zal overschakelen op een automatisch lossingssysteem zoals dit onder meer reeds in Canada van toepassing is. In dit systeem wordt gebruik gemaakt van pompen die de vis naar overbrengingsriemen leiden. Het ware interessant voor onze lossersbond dat eens te bekijken.

Een totaal verbod op het vangen van kuitdragende haring werd uitgevaardigd in de territoriale wateren van het eiland Manx voor de periode van 24 september tot 20 november. Er zal een scherpe controle op de lokale visserij uitgeoefend worden. De boeten kunnen oplopen gaande tot 35 duizend B.fr., het aanslaan van de vangst en verbeurd verklaren van het vistuig.

In de Britse haven Airbroath kwam een kustvissersvaartuig tot zinken en twee andere vaartuigen liepen zware schade op, wanneer vanden in de nacht de meertouwen hadden doorgehakt en de vaartuigen op drift gingen.

Toevallig vernemen we dat, vijftig jaar terug, in Grimsby een kabeljauw binnen gebracht werd van 1,65 m lang en 42 kg wegende. We herinneren ons desaan gaande een kabeljauw van 32 kg die verleden jaar in de Oostendse afslag aangevoerd werd en waarvan onder meer Pedro Hennaert de kop, die 8 kg woog..... als souvenir naar huis meedeed. Toen vroegen we, wie beter wist.

De E.E.G.-Commissie te Brussel die de Britten om uitleg verzocht, had in verband met de door hen uitgevaardigde toepassing van netmaaswijdteverhoging met ingang van 1 juli, heeft een uitstel van antwoord aan de Britten verleend tot 31 juli. Intussen hoopt men te Brussel dat Groot-Brittannië zich minstens tot deze datum afzijdig zal houden van tussenkomsten. Ondertussen is er op vandaag nog niets verder bekend.

Nieuwe visserijbesprekingen zullen op 29 en 30 oktober te Luxemburg gehouden worden door de Europese Commissie waarop bepaalde voorstellen om tot een gemeenschappelijk visserijreglement te komen, zullen naar voor gebracht worden.

Te Brussel verneemt men, dat bijzonder de Fransen aansporen tot het bereiken van een gemeenschappelijk visserijreglement. Zij worden hier vooral toe aangezet door de Bretoenen, die zich als bijzonder slachtoffer beschouwen van de laatste eenzijdig afgekondigde nationale beschermingsmaatregelen door de Britse regering. De Franse delegatie betooft ook een bepaalde ergeris tegenover de Britten in dit verband.

Verleden week over kwamen 6 treilers uit IJsland te Hull aan de markt. Ze zetten er 7.050 van onze bennen af voor een brutobesomming van 11,6 miljoen B.fr. hetzij toch nog altijd een gemiddelde van 1.630 B.fr. de ben.

Op het meest noordelijk eilandje van IJsland, namelijk Grimsey en waar de gemeenschap vooral uit vissers en kleine boertjes bestaat, hoopt men tegen het volgende jaar de geboorte van de..... honderdste inwoner te mogen vieren. Als visserijgemeenschap inderdaad slechts één grote familie.

De Spaanse regering heeft een toelage verleend aan haar vissers vanwege de gevoelig stijgende brandstofprijzen. De Spaanse vissers hadden bedreigd niet meer uit te varen, zo de regering hen hierin niet tegemoet kwam. Intussen is echter opnieuw de brandstofprijs gevoelig verhoogd, zodat de toegekende toelage volgens de vissers, nu reeds voorbijgestreefd is. De regering wordt dan ook opnieuw onder druk gezet.

## DE WARBOEL VAN DE OLIEPRODUKTEN

Bijna elke week worden we gekonfronteerd met het dalen of verhogen van de brandstofprijzen.

Wanneer men de bladen leest, dan heeft men de indruk dat alles thans in kannen en kruiken is en dat de multi nationals bereid zijn honderd procent te leveren aan de vastgestelde prijzen. Maar men vergeet er aan toe te voegen dat dit alles geschiedt mits een zeer zware aanpassing van de prijzen welke voor benzine zelfs tot 53 centiemen is opgelopen en dat zij die bij onafhankelijken bevoorrad werden, nu een kontrakt moeten tekenen. En wat men ook niet meldt is, dat men de onafhankelijken in de wind laat staan, dat de multi nationals al die klienteel die

interessant is, laat afnemen, dat voor de verplichte leveringen, de ristournes niet geerbiedigd worden en dat dus de toestand zo is, dat het hier op neerkomt, dat de minister van Economische Zaken een nederlaag kent en van zijn goede bedoelingen stocks aan te leggen en de onafhankelijke te helpen, tot op heden weinig in huis komt.

Ondertussen geven we hier de toestand weer van de prijzen, zoals ze sedert dinsdag in voege zijn.

Zullen de brandstofprijzen verder verhogen?

Het kan, Maar overwegende dat de tanks goed geladen zijn en veel mensen gestockeerd hebben, zien we dit vooralsnog, buiten voor de benzine en de diesel niet gebeuren.

	De prijzen voorheen		Sedert dinsdag	
	Zonder BTW	Met BTW	Zonder BTW	Met BTW
Normale	15 20	17.63	15.58	18 07
Super	15 47	17.95	15.93	18 48
Diesel	10.42	12.09	10.64	12.34
Go Verwarming	7.09	7.52	7.31	7.75
Lichte fuel	7.03	7.45	7.25	7.69
Go. Visserij	6.64		6.86	

# Gaan we naar een slopingspremie in Groot-Brittannië ?

De voorzitter van de Britse «White Fish Authority» de heer Charles Meek heeft reeds bij herhaling gewezen op het gevaar van een ongecontroleerde groei van de Britse vloot, vooral ook door tweedehandse aankopen in het buitenland. In verband met deze tweedehandse aankopen hebben wij er reeds meermalen op gewezen, dat vooral Deense en Noorse treilers de weg naar Groot-Brittannië vonden. Er ontstond zelfs reeds een controverse tussen Schotten en Engelsen die elkaar de bal toekaatsten met wederzijdse verwijten over een overuitrusting aan seimnettreilers. Als we daar aan toevoegen dat heel wat grote rederijen die vroeger diepzeetreibers op IJsland in de vaart hadden en deze nu vervangen door Noordzeetreibers, hetzij door nieuwbouw hetzij door ombouw, dan begrijpen we wel beter het luiden van de noodklok door de heer Meek, om minstens een halt toe te roepen aan de immer groeiende vangstcapaciteit van de Britse treilervloot. Nu reeds meent men dat de huidige vloot ruim voldoende is om de, aan Groot-Brittannië toegekende en toe te kennen kwota weg te vissen. We vragen ons zelf echter af, of de Britten niet ook wat het slachtoffer aan het worden zijn van hun eigen uitzinnige eisen voor een eksklusieve 50 mijlszone en van een aandeel in de Noordzevis van minstens 60 t.h. ! De beloften hieromtrent gegeven door de vroegere minister van landbouw en visserij, de fameuse John Silkin en door zijn staf medewerkers, heeft waarschijnlijk wel schuld aan de Britse overuitrusting. Uitspraken zoals, «de Britten zullen krijgen waarop zij recht hebben» en dat zij daaromtrent nooit zouden kapituleren, hebben wellicht vele reders en vissers in een toekomstig Mekka doen geloven. De voorzitter van de «White Fish Authority» de heer Meek tracht deze voortvarendheid nu op zijn minst wat in te dijken en verwittigt voor een overuitrusting dat zich reeds heeft gemanifesteerd en verder doorgezet. In dit verband wijzen wij ook naar het voorzichtig artikel verschenen in een vorige uitgave van het Visserijblad waar in een hoofdartikel eveneens op het mogelijk avontuur geweest werd van een overuitrusting van onze eigen vloot en op de rendabiliteitsmogelijkheden van grote nieuwe vaartuigen.

Al met al tracht de heer Meek in tijds te verwittigen en zoekt hij reeds naar middelen om het aantal Britse vaartuigen terug te brengen. Dat men het dan natuurlijk eerst in het uitschakelen van oude vaartuigen zoekt, is begrijpelijk en verstandig. In dit verband moeten we dan ook het verzoek zien van deze woordvoerder aan de Britse regering om stappen te ondernemen voor de instelling van een slooppremiereglement. De Britse vloot moet uitgedund worden en dit dan natuurlijk beginnende met de oude vaartuigen. Van dezelfde White Fish Authority was reeds vroeger een stop uitgegaan voor het toekennen van subsidies voor het aanschaffen van vissersvaartuigen. Niettegenstaande deze stop, gaat men echter verder met het aanschaffen, vooral dan van tweedehandse, nog tamelijk recente vaartuigen uit het buitenland. De heer Meek is één van de invloedrijkste personaliteiten uit de Britse visserijwereld die regelmatig zijn stempel drukt op de Britse visserijreglementering. Men houdt er dan ook rekening mede dat de mogelijkheden wel voor handen liggen dat men ook in Groot-Brittannië tot het invoeren van een slopingsreglementering overgaat. Wellicht komt hier in de toekomst nog het minder aantrekkelijk maken van de aanschaffingsvoorwaarden voor nieuwe vaartuigen.

De heer Meek opperde eveneens reeds vooruitzichten op het invoeren van een soort vergunningsstelsel voor vissersvaartuigen, waardoor men beter een eventuele overuitrusting aan vissersvaartuigen in de hand zou kunnen houden.

Voor sommige zal het toch wel paradoksaal lijken, dat men bij onze overburen reeds van een overuitrusting gewaagt, terwijl in zoveel Britse havens de kopers om vis vragen en de buitenlandse vaartuigen er, zowel wat de ontvangst als het prijzniveau betreft, graag geziene gasten zijn. We wijzen er echter op, dat de heer Meek niet zozeer de afname mogelijkheden van Groot-Brittannië op het oog heeft, maar in de eerste plaats wat de gemeenschapswateren aan vis aan de Britten en de partnerlanden te bieden heeft.

Hij ziet de overuitrusting in functie van de visstand van de gemeenschapswateren en we menen dat dit juist gezien is. Het is inderdaad niet doenlijk dat men in Groot-Brittannië, het uitvallen van de, eertijds zo machtige Britse IJsland-diepzeevloot, tracht te verhalen, alleen maar op de Noordzee en Westkust van Groot-Brittannië. We menen dan ook dat de visie van de heer Meek getuigt van doorzicht, rekening houdende met de toekomstmogelijkheden.

# Europees Hof van Justitie stelde Nederlandse regering in 't gelijk

Nadat we in een vorige uitgave reeds aangegeven hadden dat de advocaat-generaal van het Hof van Justitie te Luxemburg de stelling van de Nederlandse regering tot de zijne had gemaakt dat deze laatste wel individuele kwota aan zijn eigen vissers mocht opleggen, heeft nu ook het Hof in zijn uitspraak de advocaat-generaal gevolgd en de Nederlandse regering in het gelijk gesteld. Zoals men weet, waren heel wat Nederlandse vissers in overtreding met de door de eigen regering opgelegd individuele kwota per vaartuig en voor de rechtbank gedaagd. De Nederlandse vissers hadden echter laten pleiten dat de regering het recht niet had individuele kwota op te leggen, gezien dit tot de bevoegdheid van de Commissie te Brussel behoorde. Ze brachten dan ook de zaak voor het Hof van Justitie te Luxemburg, terwijl voor de Nederlandse rechtbanken, de zaken tegen de vissers in afwachting opgeschort werden.

Uit de uitspraak van het Hof van Justitie blijkt nu echter dat de Nederlandse regering wel dit recht had omdat de bevoegdheid ter zake van de EEG-Commissie slechts inging vanaf 1 januari 1979 en de eigen regering voordien wel individuele kwota mocht opleggen ter bescherming van de visstand in uitvoering van de door de EEG algemene opgelegde kwota. Hieruit zou dus moeten volgen, dat de Nederlandse rechtbanken de zaak van de overtredingen van de individuele kwota door de eigen vissers zullen mogen aanhouden en tot berechting overgaan, ten ware intussen verjaring zou ingetreden zijn.

Sommigen menen in deze uitspraak tevens een versterking van het gezag van de Brusselse Commissie te zien alsof deze vanaf 1 jan. 1979 nu nog alleen bevoegd zou zijn om bepaalde individuele maatregelen toe te staan. Dat wij zeggen vooraleer een regering tot het nemen van nationale beschermingsmaatregelen zou mogen overgaan, eerst de toelating zou moeten verkrijgen van de EEG-Commissie te Brussel. Dit zou zijn belang hebben omdat aldus de eenzijdige nationale beschermingsmaatregelen door Groot-Brittannië genomen, zonder het fiat van Brussel, niet rechtsgeldig zouden zijn, onder meer deze maatregelen onlangs genomen in verband met de netmaaswijdteverhoging, de toegestane bijvangst, criteria voor ondermaatse vis, enz... en waarvoor een controverse is ontstaan met de Brusselse Commissie vooral met betrekking tot de datum van invoegstelling en ook wel over de kreeftjes in het bijzonder.

Wij zelf menen dat de uitspraak van het Hof niet over de bevoegdheid van de lidstaten geoordeeld heeft in verband met het uitvaardigen van nationale algemene beschermingsmaatregelen die niet diskriminerend zijn ten overstaan van de vissers der partnerlanden. Wel komt het gezag van de Commissie verterkt uit deze uitspraak. Groot-Brittannië, op basis van de overeenkomst van Den Haag heeft voorlopige nationale beschermingsmaatregelen genomen die het zou gerechtigd zijn te nemen, zolang door de E.E.G. zelf nog tot geen algemeen geldend gemeenschapsreglementering is gekomen. Groot-Brittannië werd door de Commissie uitgenodigd de redenen op te geven waarom het tot deze maatregelen is overgegaan, waarna men te Brussel zal moeten beslissen de zaak voor het Hof van Justitie te Luxemburg te brengen. Mocht dit gebeuren, dan zou tenslotte ten gronde uitgemaakt worden of een partnerland tot het uitvaardigen van nationale niet-diskriminerende beschermingsmaatregelen mag overgegaan. Wel werd Ierland reeds terecht gewezen wegens het opbrengen van Nederlandse vaartuigen in verband met de uitvaardiging van een nationale maatregel voor verbod voor kotters van meer dan 33 meter en/of meer dan 1.100 PK. Ierland werd hier echter veroordeeld omdat deze nationale maatregel in feite een diskriminerend karakter inhield, gezien de eigen vloot praktisch overgeen dergelijke schepen beschikte en het hier dus over een verkapt bevoordeling ging van de eigen visserij.

Intussen zien we uit naar de uitspraken van de Nederlandse rechtbanken tegen de eigen vissers die de individuele kwota overtraden.

# Belgisch - Nederlandse Visserijdagen te Breskens

Tijdens het komende weekeind worden in het Nederlandse vissersplaatsje Breskens de «Belgisch - Nederlandse Visserijdagen» georganiseerd. Het is de Nederlandse vereniging «Ons Belang» die instaat voor de organisatie en die mensen hebben ook van zeer nabij de Belgische visserij bij de diverse evenementen betrokken. Aldus zal van Belgische zijde o.a. aan de discussie deelgenomen worden door Ir. Rudy De Clerck, bioloog aan het Rijksstation voor de Zeevisserij te Oostende.

Wij herinneren er de belangstellenden aan dat het volledig programma van deze visserijdagen te lezen staat in «Het Visserijblad» van 29 juni jl. op blz. 3.

## VERBOD BRAZILIE OP WALVISVANGST

De Braziliaanse regering heeft vorige week besloten met ingang van 1 januari de jacht op walvissen in zijn territoriale wateren (200 mijl) te verbieden.

De maatregel is bedoeld om de bedreigde diersoort te beschermen. Een speciale commissie onderzoekt naar welke sektor de walvisvaarders kunnen overstappen.

## JAARBOEK VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN 1979-1980

Dit boek van 524 blz — een werkelijk viertalig «Wie is Wie» van de Antwerpse economische en havenactiviteiten — bevat onder andere de volledige nomenclatuur van de officiële diensten, van de beroepsgroeperingen en van het merendeel van de grote maritieme- en havenbedrijven. Het behelst bovendien een personenindex met verwijzing naar de diverse rubrieken, evenals talrijke andere nuttige gegevens van praktische aard.

Een bijgewerkte «ATLAS VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN», met, naast een groot algemeen plan, 24 uiterst gedetailleerde kaarten, een register van de bedrijven, een straatnamenregister, een register van de kaanummers en een overzicht van de infrastructuur van de haven, vormt de bijlage ter vervollediging van dit werk.

Met zijn bijlage, is het jaarboek meer dan ooit een onontbeerlijk werkinstrument voor elkeen, die, beroepshalve, geregeld in contact treedt met de officiële instanties en het zakenleven van Antwerpen.

**BESTEL NU UW EXEMPLAAR.**  
Verkrijgbaar bij boekhandel Antwerpse Lloyd, Eiermarkt 23, B-2000 Antwerpen (tel. 031 - 34 05 50) tegen de prijs van F 636, BTW inbegrepen.

Per post : België F 700 — Buitenland : BF 750

## TOEKENNING VAN BREVETTEN, DIPLOMA'S, CERTIFICATEN EN VERGUNNINGEN IN DE KOOPVAARDIJ, DE ZEEVISSERIJ EN DE PLEZIERVAART DATUM DER EXAMENS

In uitvoering van artikel 40 van het koninklijk besluit van 21 mei 1958, wordt de datum van de examens tot verwerving van de brevetten en de diploma's in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart vastgesteld als volgt :

Zeevaartschool Oostende :

Op 3 september 1979 :

- examen van eerste luitenant ter kustvaart
- examen van kapitein ter kustvaart
- examen van yachtnavigator
- examen van yachtman

Op 24 september 1979 :

- examen van matroos-motorist
- examen van motorist

## TEGENSLAG IN DE VERKOOP VOOR EEN SPAN OP DE DONDERDAGMARKT

Van een span die heden donderdagmorgen met praktisch uitsluitend kabeljauw en gul aan de afslag kwam, werden 166 bennen kabeljauw en gul afgekeurd en daarbij nog 1450 kg gul A4 en 4000 kg gul A5 opgevangen.

De afgekeurde gullerij was iets verkleurd en het vlees te los en te zacht zodat men het niet moest proberen deze vis in filets te trekken. Naar het schijnt zou de vis te rap in één pak gevangen zijn, zodanig dat deze te lang ondek heeft liggen slingeren, vooraleer de bemanning klaar was met het wegsteken. Het is altijd beter dat men gemiddelde pakken vangt, maar dit heeft men natuurlijk niet in de hand. We hebben ook al van een reder gehoord, wanneer de pak te groot is, dat deze een

## BIJ HET BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN BENOEMING

Bij koninklijk besluit van 16 juli 1979 wordt de heer Van Mullem A., benoemd tot adjunct-havenkapitein te Brugge-Zeebrugge.

## SCHADEGEVALLEN MET VISSERSVAARTUIGEN

Tengevolge van motordefekt, n.l. koppelingsschijf van de voorruit van de O.20 «Goewind», diende de visserij gestaakt en werd op slow de terugreis aangevat. Vóór de haven werd de sleehulp ingeroepen van de redboot die het vaartuig de vissershaven binnensleepte.

Terwijl de Z 553 «Noordster» in de haven Zeebrugge gemeerd lag, werd het schip geramd aan b.b.-zijde door de «Fina 7», een olietankertje, waardoor vier stutten en de verzanding ontzet werden.

De Z.69 «Isabelle» van Everaert René, is gedurende het vissen vastgeslagen. Gepoogd werd de kor vrij te krijgen doch tevergeefs, zodat deze samen met vistuig verloren ging.

Tengevolge van de kor in de schroef, diende de Z 430 «Margibely» van reder Martony J. opgesleept te worden door de Z.445. De Z 430 werd op de kuisbank gezet, waar vastgesteld werd, dat een tros van 7 à 8 meter lengte met een doormeter van 20 cm in de schroef gedraaid zat.

Daar de Z.533 «Virtus» van Rappe J. zijn net in de schroef had gekregen, diende het schip opgesleept te worden door de N.723 «Pallietier». Dit geschiedde naar de haven IJmuiden. Duikers maakten de schroef vrij, zodat de Z.533 terug zee kon kiezen.

Bij het verlaten van de Haven Grimsby, even vóór de sluisen, is de N 719 «Marlu» tegen de kaalmuur aangebotst, waardoor de top van de voorstevan over een lengte van 20 cm afgebroken werd.

Voer de Z.176 «Romeo» van de gelijknamige rederij de haven van Zeebrugge verliet werd er op een steen gestoten. Een duiker stelde echter geen schade aan de schroef vast, zodat verder kon uitgevaren worden.

## ZEEWIJDING

Op woensdag 15 augustus om 11 uur, heeft op de Zeedijk Heist (Heldenplein) de traditionele zee-wijding plaats. Naast de H. Mis, opgeleust door het Koor Cantabile en met koreografie van de expressiegroep «Aquotum» en medewerking van de Heistse Klakker-tjes is er de vlootparade en wijding van de zee, vaartuigen en bemanning. De eucharistieviering wordt gecelebreerd door Mgr. Laridon samen met de parochiepriesters.

## Weetjes

— De Ierse reddingsdiensten hebben over het jaar 1978 samen 64 mensenlevens gered. Hiervoor moesten zij 122 maal uitrukken waarvan 52 maal bij nacht. Voor sport- en pleziervaart moest 48 maal uitgerukt worden en 25 maal rukte men uit op vals alarm of waar het uitrukken voorbarig was.

X X X

— Op maandag 27 augustus krijgen we op de Waddenzee een vlootshow van de Wieringse vloot, dit als sluitingsdag van de jaarlijkse visserijdagen in Den Oever op het voormalig eiland Wieringen. In de Wieringse visafslag zal men gratis vishapjes aangeboden krijgen. Als toeristische uitstap zeker aan te bevelen.

X X X

— Van de F.E.O.G.A.-tussenkomsten aan de lidstaten van de EEG was het terug Groot-Brittannië die met het leeuwenaandeel ging lopen. Hier werd bijna 300 miljoen B. fr. toegekend aan bouwprojecten voor nieuwe vaartuigen verspreid over verscheidene havens. Alhoewel de Britten de vissers uit de andere partnerlanden uit hun wateren trachten te weren, zijn zij omgekeerd niet vies van het geld van de partners. Daar kan niet genoeg op gewezen worden.

X X X

In de maand juli werden op Nederlandse scheepswerven de casco's van twee Nederlandse Noordzeekotters te water gelaten. Het gaat hier telkens om kotters van meer dan 30 meter. In de loop van hetzelfde jaar worden nog verscheidene grote kotters te water gelaten. Het zijn dus niet alleen de Britten die zich op nieuwbouw op de Noordzee toespitsen. Hopen we maar dat de aldus geplande Noordzeevloot niet te groot wordt.

X X X

— De jaarlijkse traditionele vlootshow te Bruinisse kende, niettegenstaande het eerder wankelbaar weder, in de tweede helft van juli, toch een grote belangstelling. De feestelijk bevestigde schepen voeren uit met heel wat gelegenheidspassagiers, terwijl op één der kotters, zowaar een fanfare van katoen gaf, zodat de vrolijke klanken over zee uitgoten werden. Voor de visjes eens wat anders dan gejaagd te worden.

## NIEUWE IERSE E.E.G.-VOORZITTER VAN MINISTERRAAD HOOPVOL GESTEMD

De nieuwe voorzitter van de Raad van Ministers van de E.E.G. d. h. Michael O'Kennedy die het tweede semesterschap van 1979 van de Raad waarneemt, is hoopvol gestemd wat het bereiken van een gemeenschaps visserijreglementering betreft. Dit is wat de nieuwe voorzitter liet uitschijnen binst zijn rede bij de openingszitting van het nieuw verkozen Europees Parlement te Straatsburg. Michael O'Kennedy gaf er onder meer een schets van de geplande werking voor de tweede semester 1979 en niettegenstaande hij verwees naar de eerder moeilijke onderhandelingen zonder concrete gevolgen, meende hij toch een beter klimaat te ontdekken met het aan het bewind komen van de konservatieven in Groot-Brittannië. Volgens hem zijn er duidelijke tekens van een groeiende wil om tot overeenstemming te komen. Dit gaf natuurlijk aanleiding in Groot-Brittannië tot een bepaalde ongerustheid in de betrokken Britse bedrijfskringen. Staatssecretaris voor de visserij, de h. Alick Buchanan-Smith heeft zich dan ook gehaast om, bij gelegenheid van een bezoek aan verscheidene Britse vissershavens in het Noord-oosten, een geruststelling te geven dat het zeker niet Groot-Brittannië zal zijn die over de brug zal komen. Hij zelf drukte zijn verbazing uit over bepaalde verslagen alsof een overeenkomst tussen de „Negen“ in het zicht zou zijn! Wel zouden wij graag tot een overeenkomst komen, zegde hij, maar hiervoor moet nog heel wat van onze elken tegemoet gekomen worden en moeten nog heel wat verschillen bijgelegd worden. Wij zelf weten natuurlijk niet of deze sussende woorden vanwege de staatssecretaris bedoeld zijn om sommige aan de gang zijnde contacten niet te storen, maar ook de konservatieven wijzen er op dat aan Engeland een eksklusieve zone moet toekomen en prioriteiten in de toegang en de vangstkota in bepaalde gebieden. Het zal ten slotte wel op een compromis uitlopen, waarmee de Britten toch wel meer zullen binnenvrijen dan het Verdrag van Rome hen in feite toekent. De geruchten over een mogelijke overeenkomst tussen de „Negen“ vinden waarschijnlijk hun oorsprong in de bezoeken die de ministers van Visserij Peter Walker van Groot-Brittannië, Brian Lenihan van Ierland en de E.E.G.-Landbouwkommissaris Gundlach die eveneens de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, aan verscheidene Europese hoofdsteden afleggen. Hieruit volgen dan waarschijnlijk bepaalde geruchten en speculaties.

**REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD**

## IERSE HARING NAAR VISMEELFABRIEKEN!

Het klinkt paradoxaal in deze tijden van haringsschaarste, maar grote hoeveelheden haring zijn in het Ierse Killibegs in de voorzomer naar de vismeelfabrieken gegaan. Hiervoor was er in feite een ganse samenloop van omstandigheden nodig, maar één en ander heeft er toch toe geleid dat men een havenaanvoerkwotum uitvaardigde in de vissershaven.

Daar was eerst het feit dat de aanvoeren onverwacht groot waren voor de Ierse vaartuigen die van een bepaald te vangten hoeveelheid zomerharing genieten.

Daarbij kwam nog de poststaking waardoor alle telefoons en teleks niet konden in gebruik genomen worden waardoor Killibegs als van de buitenwereld was afgecloren. Hierbij kwam dan nog één der voornaamste motieven, namelijk dat drie van de grootste herwerkingsbedrijven, geen haring kochten omdat deze, alhoewel van voldoende grootte, te zacht waren, waardoor zij te kwetsbaar werden bij de behandeling. Eén en ander werd de oorzaak dat veel haring bleef staan en naar de vismeelfabrieken verwezen werd, zeer tot de verbazing en het ongeloof vanwege de bemanning van een Nederlands vaartuig uit Scheveningen die foto's namen van het opladen van de haring op trucks van de vismeelfabriek om dit verbazend gebeuren aan de hand van fotomateriaal te kunnen bewijzen. Sommige vaartuigen gingen zelfs over tot het terug in zee dumpen van bepaalde hoeveelheden haring. De producentenorganisatie nam hierop het besluit om de aanvoer te beperken tot ongeveer 5 duizend bennen per dag, waarvan dan nog slechts 1000 bennen in aanmerking konden komen voor opvang.

En zeggen dat bij ons het water in de mond komt als we alleen maar eens aan een pan gebakken haring denken of aan echte verse haringfiets! Anderzijds is men in de laboratoria gaan nagaan, waarom het vlees van deze haring, die van zeer goede kwaliteit was, eerder aan de weke kant lag.

## TOEKOMSTMOGELIJKHEDEN VOOR IERSE SARDIENEN- EN SPROTVISSERIJ

De grote Noorse sardieneninleggerij „Bjelland“ is van plan een inleggerij op te richten in Ierland waardoor aan de Ieren gelegenheid wordt geboden zich op de sprot- en sardienenvisserij toe te leggen. Niet tegenstaande het uitvallen van de haringvisserij ontstond er praktisch geen belangstelling onder de Ieren voor sprot- en sardienenvisserij. Proefnemingen door de Noorse firma ondernomen met gecharterde Ierse vissersvaartuigen, leverden het bewijs dat er in de Ierse wateren, voldoende sprot aanwezig is om een inleggerij in werking te houden over een periode van 230 dagen in het jaar en dit naar rato van 120 duizend doosjes per dag. Het sprotseizoen is aanmerkelijk kleiner, maar de inleggerij kan het gevangen materiaal, in bewarende toestand opslaan. Niet alleen grote trellers zouden in aanmerking kunnen komen voor de sprotvisserij, maar ook kustvaartuigen, zoals de proefnemingen het bewezen. Aldus visten twee kleinere vaartuigen in „paar“ een hoeveelheid van 130 ton in één enkele week. Wat echter de

## IERSE VISSERS BEDANKEN VOOR DIENSTNEMING IN DE NAVY

De Ierse Navy zal een zekere uitbreiding nemen, vooral in verband met de bouw van patrouille- en bewakingsschepen op de visserij-activiteiten zelf en waarvoor Ierland een zeer substantiële E.E.G.-toelage kreeg.

Ierse officieren die verleden maand een ganse rij vissershavens bezochten voor de rekrutering van matrozen en leerlingen-officieren, zijn erder van een kale reis teruggekeerd.

Eén van de hoofdredenen zal wel zijn, dat de lonen in de Ierse Navy niet kunnen optornen tegen wat de Ierse visser, stuurman en schipper thans verdient. Ierland kent een periode van hoogconjunctuur in de visserij en heeft zijn vloot in de laatste paar jaren aanzienlijk uitgebreid. De visserij zelf heeft dus nood aan bemanning en daarom betalen de reders ook goed. Door de modernisering van de vissersvloot en de grotere aanvoeren gaan ook de brutobesommingen van de Ierse vaartuigen snel de hoogte in. In de eerste plaats is het de visser die hiervan profiteert en de Navy vist dan ook achter het net met zijn rekruteringsverzoeken.

Voor het bemannen van twee patrouillevaartuigen alleen reeds benodigt de Navy zowat tussen 200 en 250 man. Deze vaartuigen zullen eerlang van stapel lopen en zullen gevolgd worden door de bouw van een paar andere. Van de E.E.G. kreeg Ierland voor de uitbouw van zijn bewakingsschepen rond de 2 miljard B.fr. Hierin zijn echter ook enkele vliegtuigen begrepen, die eventuele overtreders moeten opsporen en de bewakingsschepen op hun spoor zetten. Op een bestaand beschermingsvaartuig voor de visserij had men nood aan een bezettingsuitbreiding van 60 man. Tegen eind 1981 moet Ierland klaar zijn voor de inzet van de nieuwe g-programmeerde beschermingsvloot. Volgens de marine-autoriteiten zelf, zal de bemanning van deze vaartuigen één der voornaamste problemen uitmaken.

## KAN MEER GEWICHT UIT DE MET DE HAND GESNEDEN VISFILET GEHAALD ?

Canadese wetenschappers en techniekers hebben, na vele onderzoeken bij heel wat volwaardige fileerders met de hand, vastgesteld, dat er meer gewicht kwam uit de ene helft dan uit de andere helft van de vis. Laten we dus zeggen, dat de bovenste helft van de vis, dus de eerste filet, meer gewicht geeft, dan de onderkant, nadat men deze gedraaid had om op beurt te fileren. Ten slotte heeft men vastgesteld dat, wanneer men de overgebleven halve vis omdraait om deze helft te fileren, door het doorbuigen van de middengraat, men niet een evenwaardige rechte fileersnede kon maken en er dus aan deze zijde een miniem gedeelte vis aan de middengraat blijft hangen. Dit verlies van de ondeste filets ten overstaan van de bovenste werd op iets meer dan 2 % vastgesteld.

Dat wil zeggen, als men bv. de bovenste filets afzonderlijk houdt van de onderste en deze weegt, men op een zeker ogenblik, voor 100 kgr. gewicht voor de bovenste filets, men slechts 97,5 kgr. tot maximum 98 kgr. uit de onderste filet zou bekomen.

Deze bevindingen werden nagegaan op verscheidene plaatsen in Canada en aan de hand van verschillende testen met tientallen fileerders. Om het bv. duidelijker te maken, zou men bij het fileren van gul, op 9 bennen, dat praktisch gelijk komt met 197,5 kgr. filet, een verlies hebben van grosso-modo 2,5 kgr. vis. Inderdaad zou normaal ook de onderste helft van de vis 100 kgr. dienen te geven.

Op 200 kgr. filetvis verliest men dus ongeveer 2,5 kgr.

## HET EI VAN COLOMBUS

Het is duidelijk dat de wetenschappers en de techniekers gezocht hebben naar middelen om hiernaar te verhelpen en wel in de eerste plaats, wanneer men de halve vis, reeds ontdaan aan één zijde van de filet, omdraait, om het doorbuigen van de middengraat die op de geheel gebleven kop drukt, te vermijden. Het afhakken van de kop was een middel erger dan de kwaal omdat dit gepaard ging met veel tijdverlies en met een gewichtsverlies aan de kop. Ten slotte kwam men op het ei van Columbus, door eerst de bovenste filet de voorsnede te geven en dan, vooraleer deze filet af te trekken, de vis te draaien.

Aldus heeft men telkens de richtingvende voorsnede kunnen geven zonder dat de middengraat doorbuigt. Of dit ergens geen tijdsverlies zou kunnen uitmaken, waarvan de kost eventueel niet voldoende gecompenseerd wordt door de winst op het gewicht, is ons nog niet duidelijk. In ieder geval geven we deze nieuwe methode ter overweging aan onze fileerders.

# Dumping kernafval in de zee

Door volksvertegenwoordiger Kuypers werd een vraag gesteld aan de „vice-eerste minister” en terzelfdertijd minister van economische zaken, de heer Claes in verband met stortingen van kernafval in de Noordzee.

Aan de hand van het antwoord bleek dat de kernafval die van uit Zeebrugge verscheept werd, niet in de Noordzee gedumpt werd, maar in de Atlantische Oceaan. Het zal wel zo zijn dat deze dumpingen voorlopig nog geen gevaar vertegenwoordigen, maar dat, wanneer de verpakkingen, door erosie en de tand des tijds het zullen begeven, men met de gebakken peren zal zitten. Men huldigt nu zo een beetje het spreekwoord dat men „achter ons de brug optrekt”. Het dumpen van kernafval en andere chemische afval in de zeeën is een gemakkelijksoplossing waaraan zeker iets moet gedaan worden. We vragen ons af wat er zou gebeuren moest een eventuele onderzeese aardbeving op dergelijke dumpingplaats de kernafval uit de verpakking doen vrijkomen ! Op te merken valt eveneens dat alle ministeriële antwoorden van welk departement ze ook komen er steeds op gericht zijn om bepaalde handelingen die ten zeerste aanvechtbaar zijn, goed te spreken of minstens de gevolgen hiervan te minimaliseren.

Hier volgen dan vraag en antwoord.

## Kernafval. — Stortingen in de Noordzee

Op 21 juni 1979 liep er een trein met kernafval de haven van Zeebrugge binnen; op 22 juni 1979 vertrok de lading ervan met een Nederlands schip naar de Noordzee om aldaar gestort te worden.

Mag ik van de Minister het volgende vernemen :

- van waar kwam deze lading kernafval ;
- wie waren de verzenders ;
- welke vervoerprijs betaalden de verzenders aan de N.M.B.S. en aan de haveninstellingen ;
- wie voerde de bewakingsopdracht op de trein en in de haveninstellingen uit ;
- hoe lang was de havenmuur gesloten tijdens de aanwezigheid en behandeling van deze vracht ;
- hoe groot was deze vracht ;
- omvatte deze vracht ook (een gedeelte van) de geweigerde vracht van IJmuiden ;
- sedert wanneer wordt er via onze havens kernafval in zee gestort ;
- mag ik per jaar de gestorte hoeveelheden met hun oorsprong vermelden en sedert het begin van het storten ?

## Antwoord :

### Algemeen

- Er is hier sprake van de trein met radioactieve afval die van uit Mol is vertrokken met ongeveer 872 ton zwak radioactief afval ; dit afval werd overgeladen in Zeebrugge aan boord van de « Maryke Smits » en gedumpt in de Atlantische Oceaan en niet in de Noordzee zoals gesteld in de vraag.
- Er was nog een andere lading, 412 ton, afkomstig uit Zwitserland. Dit afval werd per afzonderlijke trein rechtstreeks uit dit land in Zeebrugge aangevoerd met dezelfde bestemming.
- De hierna volgende antwoorden hebben enkel betrekking op de lading afkomstig uit Mol.

### Antwoorden op de diverse vragen

- Het radioactief afval is afkomstig van het Studiecentrum voor Kernenergie te Mol, waar alle zwak radioactief afval die in het land voortgebracht wordt, wordt gecentraliseerd en na gebeurlijke behandeling, geconditioneerd en van de geschikte verpakking voorzien wordt voor de storting in de oceaan.

Het radioactief afval in België voortgebracht is afkomstig van de activiteiten van het S.C.K. zelf, van de omliggende nucleaire bedrijven en laboratoria te Mol en te Dessel (Eurochemic, Belgonucléaire, F.B.F.C., het Bureau voor nucleaire metingen, enz.), de kerncentrales te Doel

en Tihange, I.R.E. te Fleurus en de verschillende universiteiten, hospita- len, en andere bedrijven die gebruik maken van radioactieve bronnen of isotopen in hun onderzoek en producties.

- Het Studiecentrum voor Kernenergie te Mol.
- De vervoerprijs van uit het station te Mol tot op de havendam van Zeebrugge bedroeg 600 fr. per ton (totaal 540.000 fr.). De haveninstelling werd met geen specifieke opdracht belast. De overslag en de deskundige lading van het schip werden toevertrouwd aan de firma Ruys en Co.
- De bewaking van de lading tijdens het laden te Mol, het vervoer naar Zeebrugge per spoor, en het verblijf te Zeebrugge werden continu verzekerd door personeelsleden van het S.C.K. Zij beschikken daartoe onder meer over een speciale aanhangwagen van de N.M.B.S. De bewaking in de haveninstellingen werd verzekerd door de firma « Garde maritime ». Tijdens het overladen op de kaai werd toezicht uitgeoefend door agenten van de dienst voor stralingscontrole van het S.C.K., en een afgevaardigde van het Ministerie van Volksgezondheid en het Leefmilieu. Verder werd nog toezicht uitgeoefend door twee begeleiders aangewezen door de O.E.S.O. (Parijs) en door het Controleorganisme van de N.M.B.S., Controlatom.
- De toegang van het publiek tot een gedeelte van de havendam was afgesloten van op het ogenblik dat het schip de havenbinnenvoer (namelijk op 22 juni 1979 te 3u00) tot op het tijdstip van vertrek (23 juni 1979 om 5u00).
- De vracht bedroeg 872 ton geconditioneerde afval, verpakt volgens de voorschriften en richtlijnen van het O.E.S.O. te Parijs en het A.I.E.A. te Wenen.
- Deze lading bevatte uitsluitend geconditioneerde afval (872 ton) afkomstig van het S.C.K. te Mol.
- De storting van geconditioneerde radioactieve afval in de Atlantische Oceaan gebeurt sedert 1967 en dit steeds uitsluitend vanuit Zeebrugge op een uitzondering in 1978 wanneer een lading van 1.045 ton Belgische afval ingescheept werd te IJmuiden. Ze gebeuren steeds in overeenstemming met de geldende reglementen terzake. De storting van het afval geschiedt in het gebied dat wordt bepaald door de rechthoek waarvan de zijden worden gevormd door de volgende coördinaten : 16° W.L., 17°30' W.L., 10 nautische mijlen ten noorden van 46° N.B. en 10 nautische mijlen ten zuiden van 46° N.B., en dus niet in de Noordzee, zoals veelal verkeerdlijkaangehaald.
- In totaal werden tot nog toe 9 transporten uitgevoerd tussen 1967 en 1979 en dit onder toezicht van de O.E.S.O. De totale tonnage van de vaten die zwak radioactief afval bevatten, geconditioneerd in beton of bitumen, bedraagt 15.164 ton, als volgt over de jaren verdeeld :

		Radioactiviteit in Ci/ton		
		x	B-j	Tritium
1967	600 t. ....	—	0,32	—
1969	600 t. ....	0,02	0,79	—
1971	1.768 t. ....	0,01	0,37	1,01
1972	1.112 t. ....	—	0,03	1,71
1973	2.296 t. ....	0,01	0,03	0,73
1975	2.002 t. ....	0,02	0,11	1,51
1976	2.243 t. ....	0,03	0,28	0,62
1978	3.671 t. ....	0,07	0,35	0,83
1979	872 t. ....	0,036	0,18	1,07
Totaal	15.164			

Vóór 1967 werden enkele kleine transporten uitgevoerd door tussenkomst van de « Atomic Energy Authority » (Groot-Brittannië).

De specifieke activiteit van de lading liggen in order van grootte lager dan deze toegelaten door de hogervernoemde reglementering in het kader van de Conventie van London, dit wil zeggen :

- voor de x-activiteit : 100 à 150 maal lager dan toegestaan ;
- voor de xb-activiteit : 100 à 300 maal lager dan toegestaan ;
- voor tritium : 10<sup>6</sup> = 1 miljoen maal lager dan toegestaan.

Samen met het dumpen van scheikundig afval, het bouwen van booreilanden en de petroleumuitbatingen, alsmede de in het vooruitzicht gestelde zeebodemonginning op mineralen, zal in een verre toekomst de zee meer op een werf gelijken met alle gevolgen van dien. In dit verband verwijzen we onder meer naar de oliebron die ter hoogte van de Mexikaanse kust, na een mislukte aanboring, maar niet onder controle kan gebracht worden en sinds enkele maanden grote hoeveelheden olie in zee spuit waarvan men nu reeds het totaal op bijna 300 miljoen liter schat.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Zeer weinig belangstelling voor de zeer geringe aanvoer in de Oostendse vismijn. Maandag weer maar een vijftal schepen, dinsdag drie en woensdag een grandioze nul op de lei. Toch kregen de meeste vissoorten zeer lage prijzen. Natuurlijk waren daar weer kabeljauw en gul bij. Kabeljauw die zakte naar 28 fr het kg en gul die verkocht werd tussen 23 en 27 fr het kg. Maandag een vangst na een korte reis voor de O.26 die dan ook een renderend resultaat bereikte en 622.000 fr besomde. Wat schelvis van het span dat dinsdag verkocht, de duurste sortering haalde rond de 45 fr. Kleine schelvis en totten noteerden rond de 25 fr. Een vangst haal kreeg dinsdag toch een betere prijs dan verleden week woensdag. De grote sortering die ook veruit het schaarsst was,

noteerde rond de 26 fr, kleine sortering kreeg rond de 19 fr. Rog was zeer schaars en liep op tot 80 fr voor moerrog.

De IJslandse vangst kreeg wisselende prijzen met rode zeebaars, nu weer wel duur en oplopend tot 2.300 fr de ben. Leng evenwel was goedkoop, blauwe sortering zakte naar 34 fr het kg en witte leng kreeg rond de 25 fr. Koolvis, het grootste gedeelte van de vangst bestond uit deze soort, kreeg van 1230 naar 1330 fr, de uitvoer was zowat de enige opkoper. Voor een vangst die nagenoeg 1430 bennen bevatte, werd 2.150.000 fr besomd. Een toch wel flink resultaat in deze periode van het jaar.

De kustvisserij moet het steeds meer van de garnaal hebben. Er wordt stilaan iets meer garnaal in de afslag gebracht waardoor dinsdag zelfs meer dan 900 kg bereikt werd. De prijzen varieerden tussen 91 en 135 fr die dag, nadat voorgaande week vrijdag nog tot 190 fr het kg betaald werd.

## ONSTANDVASTIGHEID IN PRIJSAANBOD IN DE OOSTENDSE AFSLAG

In verband met het prijsaanbod voor rode zeebaars hebben we verleden week weer eens vaststellingen moeten doen die niet bevorderlijk zijn voor een vaste bevoorrading

van de markt door de producenten. Verleden week maandag, toen meer dan 2 duizend ben rode zeebaars in de afslag stonden boden de kopers slechts de minimumprijs aan, gaande van 1.050 tot 1.100 fr de ben, terwijl zelf rode zeebaars opgevangen werd. Anderzijds werd de vrijdag daaropvolgende voor de 200 ben rode zeebaars maximumprijzen aangeboden van 2.400 tot 2.700 fr. Wel moeten we schrijven dat de rode zeebaars die vrijdag in de afslag werd gebracht van betere kwaliteit was dan deze van de maandag. Dit is echter niet voldoende om het groot prijsverschil te verrechtvaardigen. Er heerst zo wat een mentaliteit bij de producenten en kopers die we respectievelijk kunnen uitdrukken met „ze kunnen van mijn part stikken als ik in het buitenland meer kan krijgen dan hier” en omgekeerd „nu dat ze er in het buitenland geen weg mee krijgen komen ze naar hier, maar ze kunnen er nu ook in”!

### ZEEVAARTLIJNEN

#### OOSTENDE

#### DOVER/FOLKESTONE

#### Uurtabel der overvaarten

Uurtabel der overvaarten voor de week van 12 tot 18 augustus 79.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :  
Dagelijks te 2.25 5.20 8.35 11.05 15.40 20.45.

Op 13, 17 en 18 augustus 1979 bijkomende afvaart te 10.45  
Op 12, 17 en 18 augustus 1979 bijkomende afvaart te 16.30.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :  
Dagelijks te 8.15 11.15 14.15 17.15 20.15 23.15.

Op 13, 14, 15, 16, 17 en 18 augustus bijkomende afvaart te 2.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :  
Dagelijks te 1.45 6.00.

Op 14, 15, 16, 17 en 18 augustus 1979 bijkomende afvaart te 3.45.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 1.00 12.40 16.45 19.45.  
Op 13, 17 en 18 augustus 1979 bijkomende afvaart te 16.15.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 0.20 3.20 9.20 12.20 15.20 18.20 21.20.

Op 12, 13 en 18 augustus 1979 bijkomende afvaart te 1.30.

Op 13, 14, 15, 16, 17 en 18 augustus 1979 bijkomende afvaart te 6.20.

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 19.00 23.30.  
Op 13, 14, 15, 16 en 17 augustus 79 bijkomende afvaart te 21.15.

## OOSTENDE

### VRIJDAG 3 AUGUSTUS 1979

IJSLAND  
O.129 14 220 —

### MAANDAG 6 AUGUSTUS 1979

IJSLAND  
O.202 18 1430 — 2.150.960  
NOORDZEE  
O.141-369 12 1090 — 1.495.280  
WEST  
O.26 9 340 — 622.950  
N.408 6 115 — 189.626

### DINSDAG 7 AUGUSTUS 1979

O.135-275 12 1150 — 1.482.044  
WEST  
N.706 8 360 — 439.260  
DONDERDAG 9 AUGUSTUS 1979  
NOORDZEE  
Z.62-O.243 10 810 — 556.346  
WEST  
O.279 8 115 — 157.330

**VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN**

**VORDAP  
SCHEEPSSCHROEVEN**

**VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.**

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

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

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

(5723V)

## ZEEBRUGGE

### DONDERDAG 2 AUGUSTUS 1979

Z.429 W 11 800 30 340.060  
Z.564 W 800 65 373.800

### VRIJDAG 3 AUGUSTUS 1979

Z.542 Kr 9 — 80 258.490  
Z.582 Kr 10 — 160 468.760  
Z.189 N 10 — 280 587.190  
Z.307 Kr 10 — 155 402.275  
Z.322 W 10 800 60 308.941

### MAANDAG 6 AUGUSTUS 1979

Z.507 K 2 200 5 143.130  
Z.516 Kr 8 — 100 420.230  
Z.580 K 11 700 50 339.643  
Z.576 W 7 600 70 311.790  
Z.574 N 9 200 190 425.610  
Z.506 N 6 700 200 511.130  
Z.424 N 8 200 230 480.980

### DINSDAG 7 AUGUSTUS 1979

Z.427 Kr 9 — 70 232.060  
Z.510 K 2 150 10 108.450  
Z.69 W 8 — 200 386.410  
.569 Kr 10 — 140 475.710  
Z.596 W 10 700 130 418.360  
Z.176 N 9 200 175 471.897  
Z.481 35.170

### WOENSDAG 8 AUGUSTUS 1979

B.5 N 9 — 600 816.575  
Z.5689 W 9 600 70 248.490  
Z.465 W 11 500 70 462.220  
Z.519 N 10 1100 125 477.840

## VERWACHTINGEN

### VRIJDAG 10 AUGUSTUS 1979

NOORDZEE : Z.209 Z.509 (750 m)  
WEST : O.144 (320 m kab-gu)

### MAANDAG 13 AUGUSTUS 1979

KANAAL : O.82  
NOORDZEE : O.232-O.274 —  
O.127-O.303 (voorbehoud)

### DINSDAG 14 AUGUSTUS 1979

NOORDZEE : O.309-N.719 (voorbehoud)  
WEST : O.123 — Z.583.

We vinden dit ergens een verkeerde mentaliteit en wat we ook verkeerd vinden, is het gebrek aan aanvoerorganisatie waardoor op bepaalde dagen er een overaanbod is van een bepaalde soort, met enkele dagen later dan een onderaanbod. Kunnen de producenten niet onderling overeenkomen en onderling hun aanvoeren onder elkaar bekend maken om te grote aanvoeren van éénzelfde soort te spreiden, hetzij door niet op éénzelfde markt dag te komen verkopen, hetzij door eventueel een vaartuig in het buitenland te laten verkopen. Wat inderdaad nuttig is, zowel voor de producent als voor de handel, is een regelmatige aanvoer. We hebben er inderdaad ook reeds op gewezen dat het niet komen opdagen door de producenten, of het zelf volledig blank zetten van de vismijn, ook niet bevorderlijk is voor de producent omdat de kopers zich dan op bevoorrading elders of in het buitenland instellen, hetgeen zich dan naderhand wrekt wanneer men toch plots weer op de eigen markt aanvoert. Onregelmatigheid in de aanvoer is inderdaad ook niet bevorderlijk. Vroeger hadden we regelmatig minstens op de maandag één volle vismijn en zelfs enkele schepen in de tweede beurt. Nooit gaf dit in feite aanleiding tot bijzondere prijsschommelingen omdat we menen dat de markt hierop ingesteld was. Nu is het één en ander uit verband gehaald en dit wordt niet hersteld zonder dat er enige tijd over gaat en zonder dat voor de één of andere partij kleerscheuren uit voorkomt.

B.

## IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	6-8-1979
Schelvis midden	46.60
Schelvis klein	26.40-30.—
Kabeljauw	21.—25.20
Gul	34.—
Wijting	23.80-37.20
Schaat	—
Zeebaars	—
Leng	39.40-45.40
Schartong	25.—33.40
Heilbot	12.40-23.40
Koolvis	180-242
Hondstong	24.60-21.60
Zeewolf	—
Staart	41.—44.80

## Tong- en pladijsprijzen

### TONG

#### Oostende

Lappen	.....	.....	.....
Grote	.....	.....	.....
3/4	.....	.....	.....
Blok	.....	.....	.....
Voor-kleine	.....	.....	.....
Kleine	.....	.....	.....
slips	.....	.....	.....

#### Zeebrugge

Grote	268-278	252-282	244-258
Blok	272-282	271-293	268-272
Fruit	277-292	283-298	294-303
Schone kleine	268-275	272-281	284-299
Kleine	195-208	217-219	226-232
Tout petit	183-185	200-202	203-208
Slips	165-173	177-179	197-

#### Nieuwpoort

Tong I	249-	.....	246-
Tong II	290-	.....	280-
Tong III	317-	.....	312-318
Tong IV	296-	.....	294-306
Tong V	264-	.....	267-271
Kleine	210-	.....	223-227

### PLADIJS

#### Oostende

	6-8-1979	7-8-1979	8-8-1979
Grote	.....	.....	.....
Grote iek	.....	.....	.....
Kleine iek	.....	.....	.....
Derde slag	.....	.....	.....
Platjes	.....	27.60-	.....

#### Zeebrugge

I	34.—38.—	38.—42.—	30.—34.—
II	30.—36.—	33.—36.—	24.—38.—
III	32.—34.—	29.—32.—	22.—30.—
IV	20.—24.—	20.—24.—	17.—21.—
V	.....	.....	.....

#### Nieuwpoort

Moeien	.....	.....	.....
Grote pladijs	52.—	.....	70.—
Platjes	54.—	.....	65
Drielingen	30.—	.....	40

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

### VISAANVOER TE OOSTENDE

4-8	1	—	384.448			
6-8	5	—	4.515.377			
7-8	3	—	1.9275.19			
-	9	—	6.827.344			

### GARNAALANVOER TE OOSTENDE

7-8	12	942	104.382	91.—	125.—	
-----	----	-----	---------	------	-------	--

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

3-8	4	15.372	698.104			
6-8	5	16.422	570.948			
8-8	4	6.143	278.380			

## NIEUWPOORT

VRIJDAG 3 AUGUSTUS 1979

N.700 16.422  
N.470 230.354  
N.45 300.000  
N.738 151.328

Drie vaartuigen van de West en 1 kustvaartuig op de vrijdagmarkt. Tevens was er aanvoer van tong en varia, hetgeen door de winkeliers met gretige ogen werd beïrd en animatie in de afslag met zich teweegbracht. Grote tarbot werd verkocht aan 220 F het kg voor de middenslag; tarbot werd 160 F het kg betaald. Grote tong werd geboekt aan 244 F het kg en voor tong nr 2 werd 290 F het kg betaald. De prijs van 338 F per kg voor de fruit- en bloktong betaald is opnieuw een bewijs dat er op de markt overall een tekort aan die soorten tong heerst. Kabeljauw kreeg 4250 F de ben en de prijs der gul varieerde van 36 het kg tot 54 F het kg. Moerrog 3800 F de ben, tilten 3350 F de ben en scherpstaarten 65 F het kg. Grote wijting werd verkocht aan 280 F de ben en de kleine aan 1180 F de ben. De variatie zoals roodbaard, zonnais, staartvis, werd opnieuw heel duur betaald. Voor rode soldaten werd zelfs aan 100 F het kg gemijnd, dit soort variatie werd door alle winkeliers der westkust begeerd om hun etalages wat kleur en variëteit te geven. Een goede markt met lonende prijzen. Samen 15.372 kg voor 698.104 F.

MAANDAG 6 AUGUSTUS 1979

N.736 119.198  
N.579 385.430  
N.700 15.670  
N.88 38.250  
N.349 12.400

Twee vaartuigen van de West en drie kustvissers op de maandagmarkt. Samen 16.422 kg voor een totale waarde van 570.948 F. Door de N.579 werd het grootste part der aanvoer opgeëist met 385.430 F, bedrag voornamelijk voortspruitende uit de aanvoer van circa 160 bennen doornhaai of speurhaai. Weinig tongenvariatie op de markt 3000 F de ben voor kabeljauw, de prijs voor de gul betaald varieerde van 31 tot 44 F het kg en de roep-prijs der grote wijting bedroeg 2670 F de ben, kleine wijting werd tegen de prijs van 1580 F de ben geveld. Voor de moerrog noteerde men 63 F het kg, tilten 54 F en de boekwaarde van de scherpsaarten bedroeg 2840 F de ben. Voor de doorn- of speurhaai werd tot 1320 F de ben genoteerd. Grote tong 249 F het kg, tong 2 290 F het kg, tong 3 317 F het kg, tong 4 296 F het kg, tong 5 264 F het kg en de

kleine 210 F het kg. Opnieuw een groot tekort aan variatie op de maandagmarkt en een te geringe aanvoer van gul en wijting om de groothandel te kunnen toelaten zijn normaal omzetpeil te bereiken.

WOENSDAG 8 AUGUSTUS 1979

N.88 19.304  
N.1 31.958  
N.700 16.376  
N.172 210.242

Eén vaartuig van de West en drie vaartuigen van de kust meldden zich op de woensdagmarkt aan. Het marktverloop werd gekenmerkt door een vraag die ruimschoots de aanvoer en aanbod overtrof. Weinig variatie op de markt, zodat de aspiraties der handelaars op dit vlak ook niet vervulde konden worden. Kabeljauw werd gemijnd tegen 65 F het kg en de roepprijs van de gul varieerde van 1750 tot 2500 F de ben. De voorkleine gul behaalde zelfs een notering van 1700 F de ben. Voor grote tong werd van 258 tot 280 F het kg betaald, tong 3 of bloktong 318 F het kg en de prijs voor de kleine tong betaald liep zelfs tot 227 F het kg op. Grote wijting kende een afzetgebied aan 3000 F de ben en de kleine tot 1400 F de ben. Rog en doornhaai waren erg in trek, zo werd voor moerrog tot 84 F het kg betaald en voor tilten tot 80 F het kg. De doorn- of speurhaai werd geveld tegen prijzen die schommelden van 1750 tot 1900 F de ben. Opnieuw kon geconstateerd worden dat de oplegperiode der vaartuigen de marktprijzen sterk beïnvloedt en dat wegens een onvoldoende aanvoer voor sommige vissoorten top-prijzen geboekt worden.

### DE MOP VAN DE DAG

Toen we aan een paar vislossers, die op de bank zaten in de Oostendse vismijn onder het bord waarop de verwachtingen ingeschreven worden, zegden dat ze daar wel op hun gemak zaten, kregen we voor antwoord dat ze daar praktisch nooit gestoord worden en dat de vismijn toch een rusthuis geworden was!

Van een ander vernamen we dat de officieel zich niet meer zullen bezwaren over het gerucht, omdat dit nog het enige is dat op enige activiteit duidt in de vismijn.

In laatste instantie vernamen we ook nog dat enkele clubs een aanvraag zullen doen om volleybal- en basketbalterreinen aan te leggen in de overdekte tweede vismijnhal en om enkele pakhuisen te laten inrichten als kleedkamers en clubhuizen.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	6-8-1979	6-8-1979	7-8-1979	7-8-1979	8-8-1979	8-8-1979		
Tarbot : groot (123)		211-224		220-226		210-230		223-
middel (123)		154-172		148-180		164-179	160-	135-
klein (123)		98-108		120-138		120-136	80.-	75.-
Griet : groot (123)		140-150		124-135		140-152	140-	
middel (123)		120-124		108-115		120-128		
klein (123)		100-108		100-108		89-94		
Schelvis : groot								
middel			34.40-38.-					
klein			23.40-32.-					
Heek : groot			52.-					
middel			40.-42.-					
klein			34.60-					
Lom								
Leng								
Rog (1)	67.-81.-	80.-84.-	66.-80.-	64.-70.-		68.-74.-		
Keilrog (123)							38.-63.-	85.-
Rog (23)								
Tilten (23)		78.-82.-		60.-64.-		60.-65.-		
Scherpstaart (23)		80.-84.-		70.-72.-		70.-72.-	50.-54.-	80.-
Halve mans (23)		60.-64.-		56.-58.-		50.-52.-	56.-	70.-
Teelt (2)		60.-64.-		52.-54.-		50.-54.-		60.-
Katrog (2)		32.-40.-		30.-32.-		28.-30.-		
Kabeljauw	38.-46.-	50.-54.-	28.-34.-	40.-50.-		45.-50.-		
Gul (groot)	23.-37.-	42.-46.-	23.-32.-	38.-42.-		40.-42.-	60.-	65.-
Gul (middel)		36.-40.-		32.-36.-		35.-40.-	31.-44.-	35.-50.-
Gul (klein)		36.-38.-		30.-32.-		30.-34.-		
Hozemondhamme								
Wijting : groot	36.-20.-	24.-30.-	22.20 -	18.-26.-		22.-28.-		
klein	153-188			13.-		14.-16.-		60.-
Schar		13.-16.-		16.-18.-		17.-20.-	50.-53.-	24.-
Steenschol		20.-24.-		86.-90.-		84.-89.-	30.-35.-	30.-45.-
Zeehaai	38.-89.40	80.-86.-	33.80-89.40	30.-32.-		38.-40.-		
Hondshaai		34.-40.-	18.-26.20				12.-	14.-
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekeeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal								
Schartong								
Volle haring								
Ijle haring								
Haringshaai								
Steenholk	17.60-20.-							
Heilbot								
Koolvis								
Zeewolf								
Pollak								
Zonnevis	38.-43.-							
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel				85-168		108-179		
Schotse schol								
Zeehond		100-188						
Bot		28.-34.-		18.-24.-		20.-22.-		
Rode Poon (robaard)							35.-	
Grauwe Poon (knorh.)							15.-	14.-
Rode Knorhaan		18.-20.-	11.80-	30.-32.-		26.-30.-	85.-	80.-
Posten	73.60-						22.-	25.-
Langoesten (midden)		12.-14.-		10.-14.-		10.-12.-		
(klein)								

**Lees "HET VISSERIJBLAD,"**



# LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN

Tel. : 031-52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

V73

## NEDERLAND

### VAN DAG TOT DAG

#### IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 1 augustus werd aangevoerd : 120 kg tong; 10 kisten tarbot en griet; 18 kisten kabeljauw; 6 kisten schelvis; 8 kisten wijting; 113 kisten schol; 15 kisten schar; 25 kisten makreel; 29 kisten varia.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg.: grote tong en grootmiddel tong 19,20; kleinmiddel tong 17; tong één 16; tong twee 14.

Per 40 kg.: tarbot 368-216; griet 352-102; kabeljauw drie 124; kabeljauw vier 140; kabeljauw vijf 104-102; schelvis één 144; schelvis twee 124; schelvis drie 112; schol één 110-100; schol twee 112-98; schol drie 96-92; schol vier 108-84; makreel twee 36-30; schar 104-43; hammen met kop 144-94; tongschar 224-152; horsmakreel 31-29.

De besommingen waren :

KW 34 f18.000; UK 78 f3.500; UK 135 en UK 145 f2.900.

#### X X X

Aan de donderdagmarkt van 2 augustus werd aangevoerd : 1.200 kg tong; 27 kisten tarbot en griet; 541 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 287 kisten wijting; 274 kisten schol; 32 kisten schar; 12 kisten makreel; 52 kisten varia.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg.: grote tong 22,15-21,63; grootmiddel tong 20,35-19,57; kleinmiddel tong 19,47-18,54; tong één 17,30-16,05; tong twee 14,54-13,99; tarbot 16,36-14,83.

Per 40 kg.: tarbot 438-238; griet 334-220; kabeljauw één 110-108; kabeljauw twee 130-96; kabeljauw drie 124-104; kabeljauw vier 148-114; kabeljauw vijf 130-72; schelvis vier 90-70; schol één 144; schol twee

144-136; schol drie 124-100; schol vier 96-84; wijting drie 72-57; makreel twee 84-50; schar 71-70; tong-schar 180-122; bot 38; rode poot drie 71; haai 96-50; kleine kreeft 200.

De besommingen waren :

UK 159 f11.400; UK 234 f4.400; VD 6 f12.800; VD 54 f15.400; 2 kotters uit Goeree voor f48.000; 1 Deens vaartuig, de RY 397 voor f40.900.

#### X X X

Aan de vrijdagmarkt van 3 augustus werd aangevoerd : 5.275 kg tong; 79 kisten tarbot en griet; 826 kisten kabeljauw; 107 kisten schelvis; 552 kisten wijting; 626 kisten schol; 83 kisten schar; 12 kisten makreel; 70 kisten varia.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg.: grote tong 22,29-21,73; grootmiddel tong 18,90-17,70; kleinmiddel tong 15,72-15,11; tong één 14,56-14,11; tong twee 12,92-12,21; tarbot 14,96-13,41.

Per 40 kg.: tarbot 402-213; griet 339-224; kabeljauw twee 182-122; kabeljauw drie 140-118; kabeljauw vier 124-110; kabeljauw vijf 120-48; schelvis drie 144-100; schelvis vier 86-60; schol één 152-130; schol twee 144-114; schol drie 114-100; schol vier 86-60; schol één 152-130; schol twee 144-114; schol drie 114-100; schol vier 96-82; wijting drie 65-47; makreel twee 90-63; schar 71-43; kleine kreeft 200-170; tongschar 134-102; rode poot één 230; rode poot twee 170-126; horsmakreel 20-11; bot 36.

De besommingen waren :

KW 173 f19.000; UK 18 g9.600; UK 20 f17.100; UK 185 f8.600; VD 54 f3.600; 11 kotters van Texel voor tesamen f215.000.

### Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 30 juli tot en met 3 aug. 79

Door 78 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

34.039 kg	TONG	f 528.300,94	f 21,93 - 11,99
18.056 kg	TARBOT	119.064,40	f 15,51 - 4,73
130.575 kg	SCHOL	299.062,96	f 3,28 - 1,69
13.010 kg	KABELJAUW	26.536,00	f 3,56 - 1,32
3.953 kg	GRIET	20.736,68	f 6,68 - 3,94
19.125 kg	SCHAR	24.774,12	f 2,14 - 0,61
3.415 kg	WIJTING	4.636,51	f 1,86 - 1,08
56.492 kg	DIVERSEN	330.646,63	
278.665 kg		f 1.353.758,54	

### PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

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

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

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

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

Het gamma omvat volgende mappen :

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

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

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

KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE  
NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN  
ZEEDELICATESSEN

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

# REDERS LEEST UW VAKBLAD