

# het visserijblad

Vrijdag 28 september - Nr. 36

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

## Naar een krachtmeting tussen Groot-Brittannië en Franse vissers

Franse schippers opgebracht op basis van de  
Britse eenzijdige genomen  
beschermingsmaatregelen  
**BELGISCHE VISSERS OPGEPAST !**

Zoals onze lezers weten, heeft de Britse regering eenzijdige beschermingsmaatregelen uitgevaardigd met ingang van 1 juli 1979, waarbij de maaswijdte van de netten voor de gewone visserij in de Britse visserijzone 80 mm dubbel geknoopt en 75 mm enkel geknoopt moeten bedragen. Voor de kreeftjessissers is er eveneens een verhoging van netmaaswijdte voorzien, die vooral de Bretoense vissers niet nemen onder meer ook de Ierse en zelfs Britse vissers bezwaren inbrengen.

Ook de E.E.G. is in feite voor het principe van de netmaaswijdteverhoging gewonnen op basis van 80 mm dubbel geknoopt en 75 mm enkel geknoopt. Men verwachtte zelfs dat op de eerstkomende zitting van de Raad van ministers, op voorstel van de Brusselse commissie hiertoe zou besloten worden.

Ondertussen nemen de partnerlanden de eenzijdige, door Groot-Brittannië genomen beschermingsmaatregelen niet en heeft Frankrijk reeds een klacht bij het Hof van Justitie te Luxemburg ingediend. In dit verband, meer in het bijzonder handelende over de reeds in 1977 door Groot-Brittannië genomen eenzijdige beschermingsmaatregelen, heeft de advocaat-generaal bij het Hof van Justitie te Luxemburg, de heer Gerhard Reischl, de stelling ingenomen en voor het Hof verdedigd dat deze, door Groot-Brittannië, eenzijdig genomen maatregelen, een schending van de E.E.G.-reglementen zijn.

### FRANSEN OPGEBRACHT

De Franse schippers Jean Marcel Carioux van de „P. Le Bret” en Victor Rieux van de „Cap d'Erqui” werden nu door de Britse marine naar Milford opgebracht wegens overtreding van de, door Groot-Brittannië in 1977 eenzijdig genomen beschermingsmaatregel, die in 1979 nogmaals opgetrokken werd.

Het eerste vaartuig werd op 13 september in overtreding genomen op 58 mijl Z.W. van St Ann's Head door de „Yersey” en de „Cap d'Erqui” op 16 september, ongeveer 36 mijl westzuidwest van St. Ann's

Head. Beide treilers hadden netten dubbel geknoopt beneden de 80 mm en voor de kreeftjesvangst beneden de 70 mm.

### NAAR EEN KRACHTMETING...

In Britse kringen verwondert men er zich over dat twee Franse schippers zich zo openlijk prijsgeven met netten die door Groot-Brittannië verboden worden en dit op een ogenblik dat de zaak van de eerste door de Britten eenzijdig genomen beschermingsmaatregelen voor het Hof van Justitie te Luxemburg lopende is. Men heeft in deze Britse kringen de indruk dat men geprobeerd heeft arresten uit te lokken voor Britse rechtbanken waarbij deze laatsten zich zouden onthouden de zaak tot zich te trekken en verwijzen naar het Europese Hof van Justitie te Luxemburg. Te Milford-Haven is men daar niet in geslaagd, want de Franse schippers werden er veroordeeld tot de inbeslagname van de netten maar toch tot eerder lichte boeten van 17.500 B.fr. en 7.000 B.fr. kosten. Of de Britse rechtbanken zich in het vervolg verder zo mild zullen tonen, valt echter af te wachten.

### Onze eigen schippers zijn dus ver- wittigd.

Men heeft wel nog een mogelijkheid de zaak naderhand op basis van een eventuele veroordeling te Luxemburg van de vanwege Groot-Brittannië genomen eenzijdige maatregelen, terug voor de Britse rechtbank aanhangig te maken met wellicht een eis voor schadevergoeding, maar daarvoor moet er eerst nog een uitspraak komen te Luxemburg, die gunstig is voor de veroordeelde schippers en moet men nog een mogelijke onwil van de Britse rechtbank riskeren, die eventueel de supranationaliteit van het Europese Hof van Justitie niet zouden erkennen. Ondertussen zit men met de gebroken potten. Dat

(Vervolg blz. 2)

## Naar de vorming van een overkoepelende Europese producentenorganisatie?

Verleden week vrijdag ging dan te Parijs een tweede vergadering door van de EEG - producentenschappen om een eenheidsorganisatie op te richten die meer kans zou hebben gehoord te worden te Brussel.

Deze tweede vergadering is het vervolg van de te Dublin eerst gehouden vergadering, en zal dan, op een slotvergadering in Brussel te houden, definitieve gestalte krijgen of minstens moeten krijgen, indien het voorbereidend werk van de beide eerste vergaderingen tot een goed einde is gebracht. Behalve Italië worden de overige EEG landen vertegenwoordigd door de onderscheidelijke landelijke en/of vele gewestelijke producentenschappen, zoals dit onder meer voor Gr. Brittannië en Frankrijk het geval is. Als voorzitter van deze vergadering trad de heer Viaud uit Frankrijk op, bijgestaan door twee ondervoorzitters waarvan één uit Frankrijk en de heer Crawford Georges van de Schotse federatie.

Eén der eerst aangenomen moties was de vaststelling dat de EEG te Brussel volledig voeling heeft verloren met de realiteit vooral wat de vaststelling betreft van de opvang-, richtings- en oriëntatieprijzen, evenals voor de kostende factor van de uitbating van een vissersvaartuig.

Wat we vermoed hebben, kwam eveneens om het hoekje kijken vanwege de Britse woordvoerder die wel op Europese eenheid tussen de verscheidene producentenschappen aandrong, maar toch ook een lans brak voor de verschillen en vooral voor de erkenning van ieders rechten en problemen. Het was duidelijk dat de Britse vertegenwoordiger hiermee bedoelde dat er wel eenheid van visie moest bestaan voor heel wat zaken, maar dat de Britse realiteit, waarmee dan ook bedoeld werd hun eisen voor het grootste gedeelte van de kook, voor een exclusieve zone en een bijzondere bevoorrechtiging, toch niet mochten uit het oog verloren worden.

Het is zoals we vroeger reeds geschreven hebben, dat er wel voor bepaalde materies tot eenheid zal

kunnen gekomen worden, maar dat ook veel verschillen zullen blijven bestaan. We zijn zelfs overtuigd, daar waar de belangen van de kleine-, midden- en grote visserij eerder tegenstrijdig zullen zijn, van de schone eenheid geen sprake meer zal zijn. In dit verband denken we maar eens aan de openlijke vijandigheid tussen de lokale makreelvisserij van Cornwall en de Schotse porseseiners die het die mensen in de laatste paar jaren werkelijk moeilijk maken. Denken we ook maar aan de belangenverschillen tussen diegenen die met de bokken vissen of niet, aan diegenen die Shetlandvergunningen kregen en anderen niet, enz.

Van de Britse vertegenwoordiger Crawford hoorden we ook nog dat vis in hun land ingevoerd wordt uit de EEG - havens van de partnerlanden aan 300 B.fr. de «kit» minder dan de officiële opvangprijs in die landen te laag ligt. In dat laatste kunnen we hem gelijk geven, want ook wij hebben herhaaldelijk gepleit voor het opvoeren van de opvangprijzen. Wat de richtings- en oriëntatieprijzen betreft, moet verhinderd worden, dat deze te laag gehouden worden, zodanig, dat het voor het buitenland, waarmee derde landen bedoeld wordt, moeilijker wordt om de eigen vis op de eigen afslagen te komen konkuren.

Inderdaad, wanneer de visprijzen aan de grenzen te laag gehouden worden, werkt men het buitenlands dumpingsysteem in de hand. Het is verder duidelijk dat de gangbare gedachte bij de verscheidene vertegenwoordigers in de richting ging van meer stem in het Brusselse concert, zowel wat de hierboven reeds aangehaalde prijzen betreft, als bij de bepaling van kwota en beschermmaatregelen.

Er werd ook gewezen op de felle stijging van de uitbatingskosten waaronder de brandstofprijzen de grote schuldige zijn en dat ook hier iets voor de visserij zou moeten gedaan worden.

(Vervolg blz. 2)

# Naar een krachtmeeting tussen Groot-Brittannië en Franse vissers

(Vervolg van blz. 1)

er hiertoe kans bestaat, leert ons het feit dat de Britse rechtbank, het standpunt ter zake van de Britse Openbare Aanklager gevolgd heeft.

## HET STANDPUNT DER BRITSE RECHTBANK

Het standpunt van de Britse aanklager was dat, zolang er geen andersluidende regels door de E.E.G. uitgevaardigd zijn of worden ter zake, het de Britse wetgeving is die telt en de Britse rechtbanken voor de overtreding tegen door Groot-Brittannië uitgevaardigde wetten in de Britse economische zone, bevoegd zijn.

Inderdaad zegt Brussel in dit verband alleen, dat Groot-Brittannië het recht niet heeft eenzijdige maatregelen te treffen. De Britse rechtbank heeft de stelling van de Aanklager gevolgd en de Franse schippers veroordeeld.

Typisch is ook het feit, dat voor het eerst Franse advocaten voor de Britse rechtbank hebben gepleit en dit op basis van een verordening door de E.E.G. onlangs uitgevaardigd, waarbij de raadslieden van de partnerlanden onderling voor elkaars rechtbanken mogen pleiten. Voor Frankrijk was dit meester Xavier Gilbert. Hij was bijgestaan door een Britse advocaat. Beide meesters hebben de rechtbank niet weten te overtuigen, niettegenstaande zij voorhielden dat deze zaak in feite tot de rechtsgeldigheid en uitspraak van het Europees Hof van Justitie behoorde. Indien Frankrijk werkelijk de krachtmeting gezocht of uitgelokt heeft, waaraan wij wel twijfelen, dan heeft het toch de eerste ronde verloren. Anderzijds menen we dat het Groot-Brittannië is, dat lange tijd gewacht heeft vooraleer tot opbrengen over te gaan. Inderdaad is deze netmaaswijdte reeds, volgens de Britse wetgeving in voege sedert 1 juli. We zijn verder overtuigd, dat nog heel wat Franse schippers met de oude netten vissen, zodat de veroordeling van de twee Franse schippers hen voor heel wat problemen zal stellen.

Ondertussen zijn ook onze schippers, die misschien op de voorwaardelijke Britse lankmoedigheid en aarzeling om in te grijpen, gerekend hebben, duidelijk verwittigd, dat ze op hun tellen moeten letten.

Wij hebben ons in dat opzicht gewend tot het Rijksstation om te weten wat onze vissers aangeraden werden te doen, waar men ons verwijst naar de Visserijdienst, van waaruit onderrichtingen dienen te komen. Daar werden deze gegeven aan een redersvereniging en heeft men waarschijnlijk vergeten de nettenbreiers in de verschillende havens in te lichten, van wat mag en niet mag opdat onze reders van dezelfde Engelse beslissingen geen slachtoffer zouden zijn.

Verder hebben we ons bij de voornaamste breierij SCAP te Oostende ingelicht, waar reeds bij het

breien, kuils met spaan 9 gebruikt worden om zeker te zijn 8 tussen de knopen te hebben.

Het is ten andere een feit, dat men er niet moet aan twijfelen dat, in het belang van de visserij zelf, deze maatregel zeker wet zal worden.

De kwaliteit van het gevangen visje kan er slechts nut bij hebben. B

# Naar de vorming van een overkoepelende Europese producentenorganisatie?

(Vervolg van blz. 1)

Wij zelf voegen hieraan toe, dat er wat minder aan «landbouwthanking» moet gedaan worden bij de EEG, en dat men wat meer «vis-minded» moet worden. Van het landbouwfonds krijgt de visserij in-

derdaad slechts een miniem gedeelte en een overkoepelende EEG-producentenorganisatie kan beslist beter gehoord worden. Hopen we maar dat die eenheid niet afbrokkelt onder de last van bepaalde nationale «claims» en belangen.

## Het verhaal van de Franse schipper bij zijn thuiskomst

Maandag laatst, na het vrijgeven van het vaartuig, is de schipper van de „R. P. Lebrét” met zijn vaartuig de haven van Loctudy binnen gelopen waar hij opgewacht werd door een zwijgende menigte en door de familieleden die hierdoor hun sympathie met schipper en bemanning kwamen betonen. Schipper Jean-Marcel Cariou is tevens eigenaar van het vaartuig. Vijf dagen voordien was hij vertrokken voor een reis naar de Smalls, maar liep dus, na reeds door een Britse rechtbank veroordeeld te zijn geweest, na amper vijf dagen, terug binnen. Nog nooit, wist de schipper-eigenaar te vertellen, werd ik door de Britten gekontroleerd, niettegenstaande ik reeds sinds 1951 deze visserij uitoefen. Zoals de andere reders die daar op de langoustenvissen, heb ik onlangs mijn netten aangepast en van 40/45 mm overgestapt naar 55/60 mm. Zoals mijn kollega beschik ik eveneens over een bewijs van het departement van Marine, dat mijn netten volgens de Franse regering en volgens de E.E.G.-beschikkingen in orde zijn. Ik was dus ten eerste gerust in de controle, die ik van de Britten kreeg. Mijn netten werden gemeten en 'n gemiddelde netmaaswijdte van 58 mm vastgesteld. De Britten lieten mij toen verstaan, dat deze volgens de Britse wetgeving 70 mm moeten bedragen. Wel moet ik zeggen, dat zij zeer korrekt en beleefd waren, maar koppig wat het andere betreft. Ik heb hen mijn officiële papieren getoond, terwijl zij intussen contact opnamen met het patrouillevaartuig. Ik moest ook het vissende net aan boord ha-

len en de meting wees eveneens een gemiddelde van 58 mm uit. Ze namen terug contact op met hun oversten en schreven toen op een stuk papier „Milford-Haven” en bedoelden dat ik hen naar deze haven moest volgen. Ik weigerde maar daarop is een andere zodiacboot langszij komen liggen met 4 man en een officier aan boord en werd ik verplicht naar Milford-Haven te varen. Ik kon nog mijn kollegas die zeker met een 40 tot 50 vaartuigen in de omtrek aan het vissen waren, verwittigen dat ik opgebracht werd en hierop hebben al deze vaartuigen onmiddellijk de thuishaven vervoegd. Op vrijdag in de vroege morgen kwamen we in Milford-Haven. Ik werd verplicht aan boord te blijven maar de bemanningsleden waren vrij. Dezelfde morgen kwam men een nieuwe controle aan boord doen en werden de ruimen onderzocht. De vangsten waren reglementair naar grootte, er was dus niets ondermaats aan boord. Het enige verwijt betrof de netmaaswijdte. Ik heb dan de onbevoegdheid van de Britse wetgeving en rechtbank ingeroepen. Ik ben 's anderendaags reeds voor de rechtbank gekomen. De betrokken schipper-eigenaar verklaarde nog dat het, met netmaaswijdte van 70 mm de moeite niet loont nog uit te varen. Inderdaad heeft hij dit een bepaalde reis geprobeerd. Waar zijn kollegas met 300 kisten langoustinen thuis kwamen, had hij er 125!

Volgende week zullen wij het hebben over de reacties van de Franse betrokken vissers en over de maatregelen die zij vorderen.

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

### DE Z.105, HET ENIG BELGISCH VAARTUIG AAN DE MARKT TE GRIMSBY

Verleden week was de Z 105 «Atlas» van reder Robert Cattoor, het enige Belgische vaartuig aan de markt te Grimsby. Het was tevens het vaartuig dat de hoogste besomming realiseerde, namelijk iets meer dan 1,6 miljoen B.fr. voor een aanvoer van 756 van onze bennen waarvan hoofdzakelijk pladijs, n.l. zowat 500 bennen. Het is het «Hamling - agentschap» die de belangen van de Z.105 waarneemt.

De schipper van de Z. 105 is een zeer knappe visser.

## ZOON VAN REDER G. LEBLUY GEHUWD

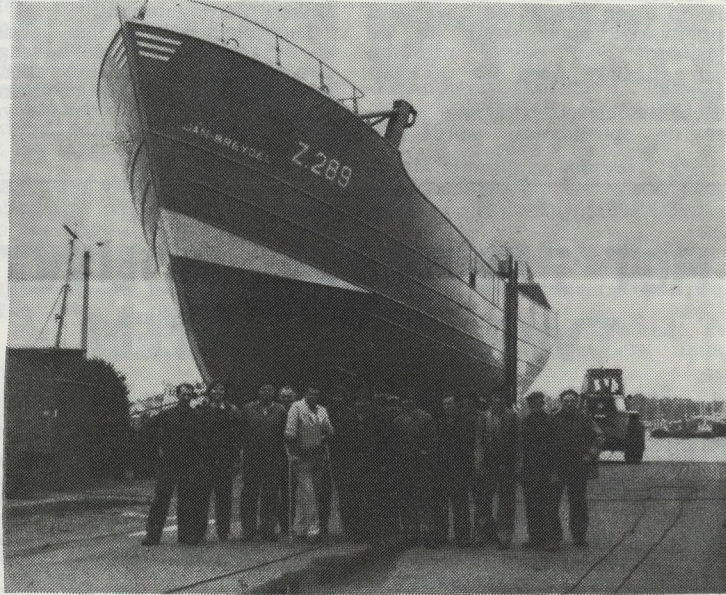
Zaterdag 22 september werd in de St.-Annakerk te Stene-dorp de plechtige huwelijksmis opgedragen voor Maurice Lebluy, zoon van de zeer bekende reder, de heer Gilbert Lebluy. De heer Maurice Lebluy trad in het huwelijk met mevrouw Sabine Vandecasteele. Het Visserijblad en het Nieuwsblad van de Kust bieden aan reder en mevrouw Gilbert Lebluy, evenals aan de jonggehuwden hun beste gelukwensen aan in de hoop dat de visserij daardoor minder ontvolkt zal worden.

# REDERS LEEST UW VAKBLAD

Neemt ook de Scheepswerf Degraeve afscheid van de Scheepsbouw ?

# IS DE Z. 289 "JAN BREYDEL" ZIJN LAATSTE PRONKSTUK ?

● **TE HUUR:** GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche, speciale winterprijs, nl. 2.000 fr. Z.w. « Mon Séjour », Londenstraat 8, Oost. Inl. tel. (059) 50 19 71 - 80 27 52.  
(7116N—8199V)



De kloeke Z.289 «Jan Breydel» op weg naar het visserijdok waar het te water wordt gelaten. (Foto NVDK - WDB).

Het is onze lezers bekend dat twee jaar geleden reder Emiel Dobbelaere uit Zeebrugge bij de scheepswerf Degraeve een vissersvaartuig van 34 meter had besteld en achteraf er van af zag, waar de scheepsbouwer te goeder trouw al talrijke bestellingen had gedaan en praktisch de kiel had op stapel gezet.

Het opdoeken van de VOZOR, de slooppremie, enz..... brachten met zich dat sommige reders, vooral te Zeebrugge het opnieuw aandurven te moderniseren of aan nieuwbouw te doen. Scheepsbouwer Roger Degraeve is ondertussen ook met andere schippers sloop gegaan en niet alleen scheepsbouwer gebleven, maar ook reder geworden. En zo zou hij hier zelf het schip voor eigen rekening voltooien, ware Medard Vandenbroucke van Heist, die reeds reder is geworden van de O.189 „Shamrock” destijds behorende aan reder Frans Van der Veen, geen hefhebber geweest van het bouwen van een 34 meter bokkentreiler, welke men straks „Jan Breydel” zal dopen en dat zijn kans zal wagen onder de vaardige leiding van schipper en mede-eigenaar Bart Schiltz, één van de beloftevolle jongeren in ons bedrijf.

Het is in die omstandigheden dat Roger Degraeve geen eigenaar zou worden van dit nieuw pronkstuk, dat thans in afwerking is en vorige week langzaam van de werf naar de bank, nevens de werf gelegen, werd afgevoerd om ten slotte te water gelaten te worden.

Het vaartuig heeft een lengte over alles van 33,60 m, een breedte van 7,50 m en een holte van 4,20 m met een te verwachten bruto tonnage van ong. 200 ton en zal voorzien worden van een Bolnesmotor van 1.000 PK type 8 DNL 150/600 met een omkeerkoppeling

Kuypers 3 : 1, terwijl Hand in Hand Zeebrugge zorg draagt voor de elektrische installatie.

## EN DE WERF

Op de werf werken nu een 15-tal mensen. Maar Roger Degraeve, die sedert 15 jaar niet alleen een knappe scheepsbouwer is, maar een noeste werker, schijnt er op het huidig ogenblik genoeg van te hebben.

De sociale toestanden en allerlei eisen maken de middenstanders kapot, niettegenstaande ze zelf van 's morgens vroeg tot 's avonds laat op de bres staan om werk te verschaffen en bij te dragen tot de modernisering van de vloot.

Zo hij er bij blijft, want een schip bouwen zit in zijn „boddy” dan zal hij nog alleen aan reparaties doen en reder blijven.

Hij heeft immers ook de O.181 gekocht van het faillissement Van 't uil te Oostende, waarin hij een nieuwe motor zal plaatsen en het zelf gemoderniseerd zal uitbaten.

Dit vaartuig is het 58e schip welke deze werf bouwt en het 34e stalen vaartuig, waarmee de werf in 1963 begon met vader Degraeve om Roger met al zijn kunde en wilskracht in 1964 de bouw te zien voortzetten.

Het ware in elk geval te betrouwen moest Roger Degraeve er toe besluiten, na dit 58ste vaartuig dat de werf De Graeve thans aflevert, de bouw van vissersvaartuigen stop te zetten. Vooral voor de Oostkust zou zulks een verarming betekenen, want zonder een uitgeruste actieve werf, gaat het bedrijf verloren. We hebben dit ten andere reeds al te pijnlijk kunnen vaststellen te Oostende, waar gelukkig Scap bedrijvig is gebleven, maar die toch ook beroep moet doen op werven in het binnenland om gecombi-

neerd daar de romp en te Oostende het vaaruijg mechanisch, elektrisch en met koeling af te werken.

Al is die moderne nieuwe slipway die Zeebrugge eerstdaags in dienst kan nemen, zeer slecht gelegen, toch zou moeten overwogen worden, desnoods met staatssteun, om eventueel daar een werf uit te bouwen. En wie beter dan de werf De Graeve zou dan in aanmerking kunnen komen.

Wij hopen dan ook dat de reders van de Oostkust het belang van een actieve werf zouden inzien en met man en macht bij Roger zouden aandringen om zijn activiteiten voort te zetten. Ook Scap zou misschien in de toekomst aldus kunnen casco's plaatsen te Zeebrugge voor Oostendse reders.

Intussen wensen we werf en reders hartelijk proficiat met deze nieuwe eenheid, die hopelijk binnen afzienbare tijd de maidentrip in allerbeste omstandigheden mag aanvatten tot heil van onze ganse visserij en de vissershaven van Zeebrugge in het bijzonder.

P.V.



De Z. 506, toen het 30e schip welke feestelijk gedoopt werd in 1971 voor rekening van reder Oscar Rappé, toen de werf nog in volle bloei was en het orkest van de Spionkop van Club Brugge de doop kwam opluisteren met als gevolg een enorme volkstoeloop. Roger Degraeve was ten andere een fanatiek Clubman, waarvoor hij nog tijd genoeg over had om de Spionkop en Club te steunen. Toen immers was het ook dat nog drie schepen per jaar op die werf te water gelaten werden.

## Telefoon sluizen vissershaven

Van verschillende zijden wordt ons gemeld dat men gans de zondag geen verbinding kan bekomen met de sluizen van de vissershaven wat voor de aankomst van de vaartuigen weinig beviel en voor velen flinke moeilijkheden opleverde.

Ons wordt in dat verband gemeld dat er inderdaad storingen zijn geweest, waardoor deze telefoon gedurende gans de dag buiten dienst werd gesteld en herstellingen noodzakelijk waren, zodat deze slechts s' avonds gereed konden zijn.

## IS TE OOSTENDE EEN BESTENDIGE VEERDIENST OPNIEUW GEWENST?

Het is onze lezers van de visserij en vishandel alsook van de Opex zeer goed bekend, dat vóór de andere oorlog en zelfs tot kort erna er steeds een bestendige overzetsdienst van Oostende naar de vissershaven, dus de Vuurtoren bestond en dat deze tengevolge van talrijke factoren en als gevolg van een gemakkelijk vervoer tenslotte niet meer rendeerbaar was en werd opgegeven.

Nu het brandstofprobleem vraagstukken stelt en waarschijnlijk van af februari de Jet foil uit het nieuwe visserijdok regelmatig zal starten, stelt zich opnieuw de vraag of de verbindingsweg langs het Sas Slijkens geen enorme omweg is en of het ogenblik voor de stad niet aangebroken is om het vraagstuk van een veerboot of veerpont niet te herpakken.

Voor de oorlog kwamen er duizenden vacatiegangers naar de Opexduinen. Ter hoogte van het Fort Napoleon waren er een 100-tal strandkabinen in het duin juist voor de macadam opgeslagen en kon men langs houten en stenen trappen op het strand om er een lekker bad te nemen onder het waakzaam oog van twee wakers. Er stond een frittentkot, ijscreemwagen restaurant en al wat men maar kon denken.

En dit strand had een enorm sukses te meer daar de duinen van aan de Vuurtoren tot aan het militair hospitaal een aantrekkelijkheid te meer waren en zelfs wandelpaden toelieten er mooie wandelingen te doen.

Van dit alles werd na het heengaan der Duitsers, die bunkers, prikkeldraad, enz. achterlieten afgezien en werd een aangename plaats, waar noch verkeer, noch lawaai aanwezig waren, zodat talrijke families er met hun kinderen rustig konden genieten van natuur, duin en strand, verlaten.

Niemand dacht er, zonderling genoeg nog aan om vanaf de Yachtclub van het Montgommerydok, opnieuw een veerpont in te richten. De trappen en aanlegplaatsen waren en nochtans om er volgens het getij aan te leggen.

Dat de Opexwijk nu verder afgelegen is van de plaats waar de overzet vroeger landde, waar de Vuurtorenwijk praktisch gelegen was, is een feit.

Maar de aanlegplaats achter de slipway werkhuisen met een baan welke loopt achter de andere werkhuisen, ware een ideale aanlegplaats voor een overzetboot, die mo-

dern opgevat, zeker zijn groot nut zou bewijzen.

Die plaats is immers ideaal gelegen voor de mensen die de vismijn, de vissershaven, de logistieke groepering van de Zeemacht, de RMT, de stedelijke speelpleinen, de H. Baelskaai, enz. willen bereiken.

Het modern vervoer eist echter moderne aanpassingen, daar de mensen hieraan nu bedorven zijn.

Anderzijds is die weg zeer dicht gelegen bij de nieuwe landing- en vertrekplaats van de Jet-Foil-dienst, waarvan de werken in gang ons toelaten te zeggen dat hier waarschijnlijk in januari of februari zal gestart kunnen worden.

Zou een moderne veerpont welke van aan de plaats van de Yachtclub vertrekt tot recht daarover, niet de ideale oplossing zijn om een ganse omweg langs het Sas Slijkens voor duizenden te vermijden.

En waarom aan beide zijden daar geen mooie parking aangelegd, welke aan de Oostkant een vuilhoek te meer zoals nu uit de weg zou ruimen?

Het belang van dit alles moet snel overwogen worden want het toerisme, de zeehengelaars, de vissershaven, onze duinen, het Fort Napoleon, ons prachtig speelplein, zijn zoveel zaken waaraan men al te weinig denkt en nochtans aangelegenheden zijn, van enorm belang voor Oostende.

De Jonge Economische Kamer van Oostende, die jaren geleden, uitstekende ideeën naar voren bracht, is achteraf in een zoete slaap gewikkeld geweest omdat ook hier de politiek aan de deur kwam beuken.

Thans schijnt zij opnieuw uit haar krammen geschoten om met dit idee dat weliswaar niet nieuw is, naar voren te komen.

Zij is, naar het schijnt, van zin het stadsbestuur en de belanghebbende middens hiervoor warm te maken.

Wij kunnen ze slechts gelukwensen en menen dat ook het Ministerie van Openbare Werken, het RMT, het stadsbestuur dienen aangesproken.

We zijn overtuigd dat die idee dient doorgevoerd en dat zelfs van de Halve Maan, die nu voor het grootste gedeelte een verwaarloosd oord is, iets enigs zou kunnen gemaakt voor een restaurateur met veel vindingrijkheid.

Aan de JEK, niet bij de pakken te blijven zitten!

P. Vandenbergh

## Vissersvaartuig gezonken na aanvaring te Blankenberge

Bij het binnenvaren van de Blankenbergse haven kwam het vissersvaartuig B.64, genaamd De Kaper, in aanraking met een onder water liggend wrak. Er werd een lek geslagen in de bodem van de scheepsrump. Het vaartuig kon nog op eigen kracht de havengeul binnenvaren, maar zonk in de tijdspanne van enkele minuten toen aangelegd werd aan de kaaimuur.

Het middelgrote vaartuig, waarmee de sportvisserij wordt be-

oefend, werd door een kraan bovengehaald en langs de kaaimuur neergezet.

De aanvaring gebeurde met het wrak van een cementschip dat tijdens de eerste wereldoorlog door de Duitsers in de havenmond tot zinken werd gebracht.

Ingevolgde de huidige bergings- en baggerwerken in de havengeul, zijn deze resten van dit wrak dicht bij de oppervlakte gekomen en vormen een gevaar voor de vaartuigen bij laag tij.

## HET ZEEWEZEN BOUWT TWEË REDEBOTEN

Zopas heeft de opening plaats gehad van de biedingen voor de aanbesteding uitgeschreven door het Bestuur van het Zeewezen voor de bouw van twee redebotten, bestemd voor de loodsdiensdiensten in Oostende. De definitieve toewijzing van de bouwopdrachten zal echter pas geschieden nadat de minister van Verkeerswezen 'n beslissing getroffen heeft. Verwacht wordt dat

dit in de tweede helft van oktober zal gebeuren.

Op 11 oktober e.k. zal de opening plaatshebben van de biedingen voor de bouw van een polyvalent vaartuig en op 18 oktober die voor de constructie van nog een redboot. Beide laatstgenoemde vaartuigen zijn bestemd voor de diensten van het Antwerpse zeewezen.

## Het gebruik van scheepsverven

LET OP...!

**BLACK R.C.**, van Rolland's.  
is geen gewoon black varnish...

### BLACK R.C.

wordt door verstuiving toegepast  
dus... WEINIG WERKUREN... GOEDKOPER  
ALLE HOEKJES worden bereikt

### BLACK R.C.

DEKT 3 à 5 maal MEER  
dus nog voordeliger!

hecht zich perfect op metaal  
is een ideale ANTI-KONDENS-laag  
KLEEFT NIET  
wordt gemakkelijk toegepast bij  
LAGE TEMPERATUREN (tot 0°C!)

**BLACK R.C.** is verkrijgbaar bij :

## SV SCAP

H. Baelskaai 27, Oostende  
Tel. (059) 32 29 51

(8345V)

# VOORDRACHTEN OVER DE ZEE

Het Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek (I.Z.W.O.) is een vzw. met zetel te Bredene, dat vrijwel alle wetenschappelijke onderzoekers groepeerd, die zich in het Vlaamse landsdeel in de universiteiten en openbare diensten met het marine - milieu bezig houden.

Het Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek (I.Z.W.O.) is een vzw. met zetel te Bredene, dat vrijwel alle wetenschappelijke onderzoekers groepeerd, die zich in het Vlaamse landsdeel in de universiteiten en openbare diensten met het marine - milieu bezig houden.

Daar men een zo ruim mogelijk publiek zou willen bereiken, richt men met het oog hierop, hierna volgende voordrachten in

— Donderdag 11 oktober :  
«Het leven in de zee» Prof. Dr. Ph. Polk, Vrije Universiteit Brussel; Dr. E. Coppejans, Rijksuniversiteit Gent.

— Donderdag 15 november :  
«Productiviteit van de zee» Dr. C. Heip, Rijksuniversiteit Gent.

— Donderdag 13 december :

«Exploitatie van de zeerijkdommen» Dr. P. Hovart, Rijksstation voor Zeevisserij; Dr. A. Bastin, Consulant Offshore Industry.

— Donderdag 10 januari 1980 :  
«De verontreiniging van de zee» Dr. S. Beernaert, G.O.M. West-Vlaanderen; Prof. Dr. R. Van Grieken, Universitaire Instelling Antwerpen.

— Donderdag 14 februari 1980 :  
«Landbouw op zee» Prof. Dr. G. Persone, Rijksuniversiteit Gent.

— Donderdag 13 maart 1980 :  
«Het beheer van de zee». Dr. W. Baeyens, Vrije Universiteit Brussel.

Plaats : Stadhuis Oostende, conferentiezaal gelijkvloers, ingang Leopold II Laan.

Uur : Telkens om 20 uur.

Toegang : Gratis.

Inlichtingen : I.Z.W.O — Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek, Prinses Elisabethlaan 69, 8401 Bredene. Tel. (059) 32.17.15.

## Schadegevallen in de zeevisserij

— De Z.180 „Tornado” kreeg tijdens de jongste reis af te rekenen met defect aan radar en deccatoestel. Men deed Milford aan waar het deccatoestel hersteld werd maar dat kon niet voor de radar. Er werd dan maar verder gevist. In de loop van dezelfde reis viel de motor meerdere malen uit; bij onderzoek bleek dat de toevoerkranaan van de brandstof naar de filters gebroken was. Andermaal werd koers gezet naar Milford waar het euvel werd hersteld.

— Tijdens de visserij kreeg de N.349 „De Blauwe Distel” een eind touw en een deel van de kuil in de schroef Pogingen om de schroef vrij te krijgen bleken vruchteloos. Noodgedwongen werd de sleephulp ingeroepen van de N.211 maar de sleep verliep dermate moeilijk wegens de woelige zee dat assistentie werd ingeroepen van de redboot uit Nieuwpoort die het vaartuig veilig binnen bracht.

— Tijdens het winden van de netten aan boord van de O.32 „Roland” sloeg de boel dermate hard tegen de bakboordzijde dat het vaartuig averij opliep. Een plank op vier meter van de voorsteven werd ingedeukt en was gespleten.

— Tijdens de visserij werd aan boord van de N. 719 „Atlantic” een

defect vastgesteld aan de motor. Bij onderzoek bleek dat de temperatuur van de vijfde cylinder gevoelig daalde en geen druk meer had. Omdat de oorzaak er van niet kon achterhaald worden werd contact opgenomen met SCAP en op aanwijzingen van een techniek konden herstellingen uitgevoerd worden. Tijdens de werkzaamheden brak de veiligheidsring van het roer zodat het roer omhoog kwam en niet meer kon gebruikt worden. Sleephulp werd ingeroepen van de O.306 die het defecte vaartuig veilig Oostende binnen sleepte.

— Tijdens de terugreis begon aan boord van de Z.128 „Rachel” de motor plots onregelmatig te draaien en viel tenslotte uit. De oorzaak kon niet gevonden worden zodat sleephulp werd ingeroepen van de Z.516. Ondertussen werden maatregelen genomen om de sleep verder te laten verlopen door de sleepboot vanaf een bepaalde positie, hetgeen ook gebeurde.

— Tijdens het uitvoeren van onderhoudswerken aan boord van de Z.573 werd vastgesteld dat een kogellager van de keerkoppeling gebroken was. Men vermoedt dat dit het gevolg is van een tros in de schroef, ongeval dat zich eerder voordeed.

EEN LEZER SCHRIJFT :

## Wordt onze vissershaven een yachthaven ?

Als reactie op dit artikel verleden week verschenen kregen we van een lezer volgend schrijven toegestuurd.

Mijne Heren,

We kunnen aardig inpikken op het artikel verschenen vorige week van de hand van P. Vandenbergh.

Wat het aanwenden van de haringhalle betreft voor kwaliteitsverbetering van het bedrijf legt men echter te weinig de nadruk op het privaat-initiatief waar de overheid in gebreke blijft of wenst te blijven. In dit verband heeft de Oostendse overheid reeds enkele gelegenheden laten voorbijgaan, waar bepaalde grote kopers eigen complexen hebben opgericht buiten de stedelijke vismijn. Dit is onder meer het geval met de inrichtingen van «Jean Leveque», «Parlevliet» en dichter bij «Madelein». We vragen ons echter af, waarom men de pakhuisen, die zonder toekomst zijn, alsmede een stuk van de overdekte haringhalle, niet ter beschikking kan stellen van het privaat. Verscheidene pakhuisen nevens elkaar kunnen binnen in, tot één enkel geheel omgebouwd worden, zodanig, dat men over voldoende ruimte zou beschikken voor koelkamers, sanitaire instellingen, meer hygiëne en noem maar op. Dan zou men hier terzelfdertijd kunnen zorgen, dat de veranderde of verbouwde pakhuisen aan de nieuwe wetgeving op de pakhuisen zouden voldoen, want nu is dit een lachertje. Dit zou tevens vermijden, dat de bedrijven al te grote investeringen in onroerend goed zouden moeten riskeren, want een risico mag men de visserij nog altijd noemen waarvan men niet weet wat de toekomst te bieden heeft. Verder zou de huurder eens over volgende waarborgen moeten beschikken, opdat hij zo maar niet, na een bepaalde tijd, zijn aangepaste installatie zou kunnen worden buiten gewipt. In verscheidene pakhuisen heeft men reeds kleine koelkamers aangebracht maar dat zal wel meer gedogen zijn door de Stad, dan aangemoedigd.

Wat nu het verlenen van subsidies betreft voor bedrijfskwaliteitsinvesteringen, menen we dat niet alleen van de kant van de E.E.G. kunnen komen, maar dat er, voor aangepaste ombouwprojecten in de pakhuisen, of bouwprojecten in een gedeelte van de haringhal, toch ook nog staats-, provincie- en/of gemeentesubsidies zouden te verkrijgen zijn. In elk geval zou men alle pakhuisbezitters moeten aanmoedigen tot het verlenen of laten uitvoeren van onroerende en roerende kwaliteitsverbeterende investeringen, hetgeen de stadsinstellingen meer aangepaster, meer «up-to-date» en vooral meer hygienischer zou maken. Nu maakt men het bv. mede dat de pakhuispoorten eerst aan uit-elkaar-vallen toe moeten zijn, vooraleer zij vervangen worden.

Wat de Stad nu, voor bepaalde werken, die er ten slotte toch moeten komen, de pakhuisbezitters, via een goede voorwaarde aanmoedigen deze zelf uit te voeren, dan zou dit voor veel zaken die ten slotte ten laste van de eigenaren vallen, dus van de Stad nog altijd een winst uitmaken. Een zelfde aanpak zou voor het uitvoeren van verbeterings en moderniseringswerken moeten komen.

Wat een eventuele omschakeling van de haringhal, of een gedeelte van de haringhal, voor sportdoeleinden betreft, vinden we dit niet op zijn plaats. De meerplaatsen langs de kade van de haringhall zouden hierdoor nog moeilijk te bereiken vallen voor de bemanningsleden en voor bevoorrading.

Verder wordt deze halle ook gebruikt voor het uitlopen, het aanbrengen en het herstellen van netten, enz..... allemaal zaken die moeilijk aan de overzijde, kant Hendrik Baelskaai kunnen gebeuren. Als een gedeelte van de haringhalle door het bedrijf, of door aanverwante bedrijven zelf ingenomen wordt, dan kan dit ten slotte nog verdedigd worden. Dit is niet het geval meer wanneer het zo gebeuren voor activiteiten die absoluut niets te zien hebben met het bedrijf.

— K.L.

## REDERS

## LEEST UW

## VAKBLAD

# SYNDIKALISTEN VAN HET BRITSE VISSERSSYNDIKAAT IN BRETAGNE

## GROOT-BRITANNIE TEVREDEN MET 40 % VAN HET GEMEENSCHAPSVISPOTENTIEEL ?

Zuiver toeval, maar de dag zelf dat Franse vissersvaartuigen door de Britse marine opgebracht werden, waren een zestal afgevaardigden van de Britse Transportbond, afdeling visserij op uitnodiging van het lokaal comité van Guilvinec in deze vissersplaats aan het woord.

De Britse syndikalistenaanwezigen op één voor de Britse visserij zeer pijnlijk gebeuren, namelijk het verlies van de IJlandse en Noorse visserij, die ontgensprekelijk het einde van de verre visserij heeft ingeluid. Voor de grote rederijen van Fleetwood en Hull is dit een onomkempbaar feit, waarmede men in Engeland heeft rekening te houden. Wat dan natuurlijk voor gevolg heeft, dat men zich tot de Noordzee gaat wenden.

Aan de Franse luisteraars werd duidelijk gemaakt dat het de Konservatieven zijn die Groot-Britannië in de E.E.G. gebracht hebben, tegen de wil in van de Labour en van de syndikaten. Dat heet vooral nare gevolgen gehad voor de visserij, feit waarmede men aan de overzijde ten zeerste rekening dient te houden. Wat hebben de Britten tot nog toe bekomen, volgens deze syndikalistenaanwezigen? De enige toegeving is de erkenning voor 1981 van de 12-mijlszone, terwijl wij ons tevergeefs ingezet en gevochten hebben voor de 50 mijlszone. Antwoordende op één aan hen gestelde vraag zijn de Britse syndikalistenaanwezigen dat dit een utopische stelling is. Nochtans kunnen zij zich niet akkoord verklaren met een voorstel om Groot-Britannië 30% van het beschikbaar gesteld algemeen kwantum der gemeenschapswateren toe te kennen. Gezien, aldus deze syndikalistenaanwezigen, Groot-Britannië over zowat 60% van het vispotentieel in zijn wateren beschikt, zouden zij zich gelukkig achten 40% toegewezen te zien van de beschikbaar gestelde vangstkquota.

Wat de door Groot-Britannië eenzijdig genomen maatregelen in verband met de netmaatswijdte betreft, steunen de syndikalistenaanwezigen dit initiatief gezien de wetenschappelijke waarde van de studies der biologen en ecologen. Ook na ons moet er nog een visserij bestaan, besluiten zij. Van de debatten te Brussel gehouden, verwachten de Britse syndikalistenaanwezigen niet te veel, omdat men daar niet voldoende rekening houdt met de belangen van de visserij op lange termijn.

Zij zijn eveneens gewonnen voor een stelsel van vergunningen en is het de industriële visserij die met inzet van kolossale middelen de schuld is van de overbevissing en van de vernietiging van de visbronnen. De toegang tot de visserij zou meer dienen gericht te worden op de familiale en coöperatieve visserij en dat verder ieder land zich met de zorg gelast voor de eigen zone.

In feite beduiden de Britten met dit laatste zelfbeheer en een verdorogedreven nationalisme. Van hunnentwege is dit natuurlijk begrijpelijk. Het is dit nationalisme en zelfbeheer die onder meer ten onrechte geleid heeft tot het opbrengen en laten veroordelen van Franse Bretoense vissers die nu juist het type vertegenwoordigen van de kleine visserij met familiaal karakter. Op dit ogenblik was men

echter in Le Guilvinec nog onwetend over de veroordeling van de Franse schippers en kon men de Britse syndikalistenaanwezigen dus niet duidelijk van antwoord dienen.

Wat ons echter op zekere manier verbaast is het feit, dat deze Britse woordvoerders zich toch zouden tevreden stellen met 40% en dit na hun onverzettelijke eisen voor een eksklusieve 50 mijlszone en voor een aandeel in de gemeenschapsvisserij die beduidend hoger lag. Als we aannemen dat de waarheid altijd ergens in het midden ligt en om in de gebruikelijke termen van compromissen te spreken, hopen we dat te Brussel niets uit de bus zal komen die hen toegeeft, daar deze wateren internationaal zijn geweest en onze vissers er sedert honderd jaar vissen.

## 40 Miljard voor de Belgische Handelsmarine

Ter gelegenheid van de doop, zaterdag 11 van de «Petrogas II», een L.N.G. tanker, verklaarde de eerste Minister, de heer W. Martens, in zijn rede op de «Boelwerf», dat de regering het hoogste belang hecht aan de progressieve uitbreiding van de Belgische handelsmarine. Op dit ogenblik zijn er 31 handelsvaartuigen op het orderboek voor rekening van Belgische rederijen en dit alles in het kader van de wet op het marinekrediet en van het marinefonds.

Het plafond van het marinekrediet zal binnenkort tot 40 miljard fr. opgevoerd worden. Dit bewijst duidelijk, aldus de eerste Minister, dat de regering klaar staat om de uitbouw van een nationale handelsvloot te bevorderen. Dit is vooral voor België van groot belang, vervolgde de heer Martens, omdat wij in feite moeten leven van de uitvoer van onze produkten.

De eerste Minister wees verder op de belangrijke hulp door de regering aan de Belgische rederijen verschaft en aan de werven door het toekennen van langlopende kredieten aan zeer lage rente. Het zijn deze kredieten die het «Boelwerf» mogelijk hebben gemaakt om voor eigen rekening twee L.N.G. - tankers te bouwen nadat een verkoopcontract werd afgesloten met de maatschappij «Saoudi Multina Gas & Transportation» met zetel te Jeddach in Saoudi - Arabië.

Wat ons, die de belangen van de visserij in het bijzonder aangaat, is het feit dat de visserij niet zo vertroeteld lijkt als de handelsmarine, waar het gaat om de intresten, al dient gezegd dat men nu ook al 80 ten honderd krediet over 12 en 15 jaar verspreid aan intresten die hoogstens 4% belopen.

De visserij heeft gelukkig kunnen

## MOEILIJKE BESPREKINGEN TUSSEN NOORWEGEN EN E.E.G.

Op 17 en 18 september hadden te Brussel besprekingen plaats tussen Noorwegen en de EEG met betrekking tot de viskwota voor 1980. Het zullen zeker terug besprekingen worden die de ganse herfst zullen aanslepen alhoewel de kwota, alsmede de verdeling van de kwota nog niet aan de beurt kwamen. De experts van beide gemeenschappen hadden het in het bijzonder over de aanbevelingen van het ICES die de algemene kwota scherp wenst te zien verminderen, zowel boven de 62 breedtegraad, als er onder. Aldus heeft de ICES aanbevolen het kabeljauwkwantum, ten Noorden van de 62° van 600 duizend ton in 1979 praktisch te halveren tot 350 duizend ton en het schelviskwantum van 206 duizend tot..... 50 duizend ton ! koolvis van 153 duizend ton naar 129 duizend, rode zeebaars van 157 duizend naar 100 duizend en heilbot van Groenland van 25 duizend naar 14 duizend ton.

Gelukkig zijn dit slechts aanbevelingen, want ons schijnt het toch, dat de toestand van de hedendaagse visstand, dergelijk zwaar ingrijpen niet verantwoord.

In elk geval vooraleer Noorwegen met de EEG tot gebeurlijke toeleggingen kan komen, dient er eerst met Rusland overeengekomen over de gezamenlijke stocks, zodat dit land weet waar het staat. Aldus gebeurde het, dat de EEG van Noorwegen het slechts over de manier en de methode hadden voor de verdeling van de jaarlijkse kwota en niet over bepaalde cijfers. Dit komt dan later. Een gezamenlijke EEG-Noorse commissie was echter toch reeds tot het besluit gekomen dat het aandeel van de EEG in de Noordzee-stocks groter zou zijn voor 1980 dan in 1979. Nochtans beginnen de Noren nu de besluiten van de gezamenlijke commissie in vraag te stellen, niettegenstaande zij het zelf waren, die op een samenstelling en bijeenkomst van een commissie bestaande uit EEG- en Noorse experts aandrongen. Om nu de schijn te redden, zeggen ze dat de commissie de visstocks van verscheidene kanten dient te naderen om haar besluiten te trekken, namelijk uit ooggpunt van het kuitschieten de paai- en broedplaatsen, de eierverspreiding, de jonge en volwassen vis en de vangsten zelf. Hopelijk veronderstellen zij, dat op basis van deze verschillende criteria, betere verdelingscijfers voor hen aan de oppervlakte komen.

VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN

## BELGISCHE WERF LANGERBRUGGE BOUWT VOOR NEDERLANDSE REDERIJ

Enige tijd geleden heeft de scheepswerf van Langerbrugge van een Nederlandse rederij een order gekregen voor de bouw van twee casco's van binnenschepen. Deze schepen, omschreven als «inland container vessels» hebben de volgende hoofdafmetingen : lengte 110 m en breedte 11,4 m. Hun laadvermogen dal rond de 3.500 ton schommelen.

Volgens de overeenkomst zou de eerste romp reeds in maart '80 afgeleverd worden, de tweede in juni. Deze bestelling schijnt erop te wijzen dat men in de sector van de Europese binnenvaart nu de kans aangrijpt om, na enkele jaren onderbreking, de vlootvernieuwing opnieuw aan te vatten.

De kansen die in België, vb. via het staatssecretariaat van Streek-economie geboden worden, worden

door de schipperij in dank aanvaard. Reeds zijn er verschillende dossiers tot modernisering van oudere eenheden ingediend. Nochtans schijnt er meer terughoudendheid te zijn wat de nieuwbouw betreft. Mogelijk dat dit laatste feit verband houdt met het gebrek aan financiële middelen gekoppeld aan de hoge constructiekosten.

In Nederland is de situatie echter verschillend. Hier schijnen de werven op dit ogenblik een orderportefeuille te bezitten voor de bouw van niet minder dan 42 binnenschepen.

Indien de Belgische vloot haar aandeel in het Rijnverkeer wenst te behouden zal ze dan ook in de nabije toekomst moeten denken om over te gaan tot nieuwbouw.

(V.O.F.)

# Weetjes...

— Daar heel wat minder buitenlandse eenheden in Grimsby kwamen verkopen, waren er verleden week slechts 25 duizend bennen vis aan de afslag. Hiervan maakten enkele treilers uit IJsland dankbaar gebruik om deze week, aan de afslag te komen en goede prijzen te maken.

X X X

Als men de biologen moet volgen, dan mag Hull zijn laatste diepzeetrellers afschrijven. Inderdaad zou dan praktisch tot 'n totaal verbod komen op de vangst van schelvis in het hoge Noord-Oosten, terwijl dit bijna de enige visgronden zijn, die deze schepen nog resten. Ook een gevoelige kwotavermindering op rode zeebaars en kabeljauw is aan de orde. Men tracht hiervoor een compensatie te vinden in de gemeenschapswateren en de nationale redersorganisatie heeft dan ook de regering er toe aangezet het beste te halen uit de besprekingen te Brussel.

X X X

— De aanbevelingen van de marine-biologen voor de nieuwe kwota 1980 voor de Noordzee gaan ook de richting uit van een gevoelige verlaging. Aldus zou het totaal kabeljauwkwotum van 247 duizend ton voor 1979 terugvallen tot 200 duizend ton voor 1980. Schelvis van 83 duizend naar 66 duizend en wijting van 111 duizend naar 100 duizend ton. De Britse vissers wensten dit op te vangen door een groter Brits aandeel in de gezamenlijke Noordzeekwota, natuurlijk ten nadele van de vissers uit de partnerlanden.

X X X

— De eerste nieuwe reddingsboot die op het eiland Wight in dienst genomen wordt, waar de, bij een aanslag omgekomen Lord Mountbatten gouverneur was, zal de naam van «Mountbatten van Birma» dragen.

X X X

— Een vroegere Britse treiler die nu als bevoorradingschip voor de olieboortorens dienst doet, heeft de 7 bemanningsleden gered van de 22-meter Caledonia, een Britse seinernetvisser, 18 mijl ten Oosten van Petershead. De «Caledonia» was verleden week zinkende in een storm na lek geslagen geweest te zijn. De bemanning werd in bar slecht weder van uit hun reddingsvlot aan boord gehesen.

X X X

Het Iers zalmseizoen dat op 20 juli dit jaar eindigde, is het slechtste dat de vissers zich ooit kunnen herinneren. Dit is in het bijzonder het geval in de Lismore in het Waterford-district. De vissers wijten dit aan de vele illegale visserij, vooral gepleegd door gelegenheids- en sportvissers die vooral in het op zalm gesloten seizoen, gaan vissen.

X X X

— Sinds 1974 is het eerste order voor een nieuw te bouwen indus-

triële treiler voor de vissersvloot van Boulogne die onlangs doorgegeven werd aan de werfen van St-Malo. Het gaat over een treiler van 44 tot 50 meter uitgerust met een motor van 1.800 PK. Voor Boulogne lijkt het een hopovol teken.

X X X

— De kreeftjstreller «Marie des Iles» uit het Franse Plouescat is ter hoogte van de Scilly-eilanden gezonken. Bij zwaar weder is het vaartuig door zijn anker gegaan en aan de grond gekomen waardoor het lek sloeg. De bemanning van de 52 Brt treiler werd gered.

X X X

— In het Kanaal heeft een kleine petroleumtanker een vissersvaartuig uit Port-en-Bassin, de «Marie-Galante» in de grond gelopen. De kleine treiler zonk in enkele minuten. De drie opvarenden werden door de bemanning van de tanker gered.

X X X

— In de Nederlandse visserij telde men op 1 januari 1979 een visserijvloot van 924 eenheden tegenover 933 op 1 januari 1978. Toch maar 9 eenheden minder niettegenstaande de onzekere toestand in de visserij. Met de nieuwbouw voor de Nederlandse zeevisserij bleek het ook maar een mager beestje: Zoals in 1977 werd ook 1978 gekenmerkt door geen enkele nieuwbouw. Alleen in de kustvisserij drie nieuwe motorkotters, samen 71 Brt en eveneens samen, een voorzichtigte 345 PK.

X X X

In 1978 kende de Nederlandse visserij een totaal verlies, namelijk de K 4 die lek kwam en zonk bij de uitoefening van de visserij. De bemanning werd gered. Bij ongevallen op zee verloor slechts één enkele visser het leven. Acht kotters werden betrokken bij strandingen of zware aanvaringen.

X X X

— In Nederland duurt het visserijonderwijs thans 4 jaar. Op 31 december 1978 bedroeg het aantal leerlingen aan de gezamenlijke Nederlandse visserijscholen 431. Natuurlijk belangrijk meer dan in België, maar ook de Nederlandse vloot en aanvoer is heel wat belangrijker dan de onze.

X X X

— De 59-meter pourseiner Grimsby - Lady, een treiler van één jaar oud, die 280 miljoen heeft gekost, met als thuishaven Grimsby, kan in volgeladen toestand met zowat 1200 ton (24.000 van onze bennen) doorgaans de eigen haven niet aandoen omdat ze te diep ligt. De treiler zal dus zijn lading, hoofdzakelijk makreel, hetzij op zee dienen over te laden, hetzij een andere Britse of continentale haven moeten aandoen. Deze treiler heeft een motorvermogen van..... 3.400 PK. Om met de hedendaagse prijzen voor brandstof jaloers van te zijn.

— De aanvoer uit de Britse wateren van een steur is reeds een primeur. Toen nu verleden week op de Londense vismarkt, niet minder dan 12 steurs aangevoerd werden, voor een gezamenlijk gewicht van rond de 500 kg, was dit een waar evenement. Ze moesten zeker niet opgevangen worden.

X X X

— In antwoord op de klacht en de bezwaren van de Ierse haringvissers uit Castletownbere, die de door hen gevangen haring naar de vismeelfabrieken zagen gaan, hebben de Britse haringverwerkende bedrijven laten weten, dat zij bereid zijn overal haring aan te kopen. niettegenstaande zij zich in hoofdzaak op haring uit Canada hebben ingesteld, een verwijt dat de Ierse vissers de bedrijven toestuurden.

X X X

— Een vertegenwoordiging van de Schotse West - Highlandvisserij heeft een petitie aan de regering gericht opdat de haringvisserij met drijfnetten voor vaartuigen tot 12 meter zou toegelaten worden. De drijfnetvisserij is een selectieve visserij die de jonge onvolwassen haring ongemoeid laat. Men hoopt dan in de Schotse visserij ook, dat deze uitzondering zal bekomen worden.

X X X

— De Raad voor de Ierse Zeevisserij heeft nabij «Cahore Point» bij Wexford een mosselzaadbed van meer dan 2.000 ton ontdekt. Hier van werd reeds meer dan 1000 ton opgevist, opengespreid en herward. Samen met voorheen reeds ontdekte maar minder belangrijke mosselzaadbedden, hoopt men dit jaar aan 4.000 ton mosselzaad te komen. Dit zal werk geven aan 50 man, samen met de inzet van drie mosselschepen die na een periode van 6 tot 12 maanden, de volwassen gekomen mosselen zullen opvissen. De vraag stelt zich of de kwaliteit van die mosselen even goed is als de Zeelandse. Alleen het feit dat de Zeelandse mosselen ons vers in 24 uur en minder kunnen bereiken, is van groot belang voor de kwaliteit.

X X X

— De brandstofprijzen hebben al dergelijke weerslag op de uitbatingkosten van de seinemakreelvisserij, dat deze laatsten niet meer uitvaren vooraleer zeker te zijn voldoende makreelscholen aanwezig te weten.

X X X

— De Britse regering ziet geen mogelijkheid om subsidies aan de visserij te verlenen voor het drukken van de brandstofprijzen. Indien echter andere landen uit de EEG hiertoe zouden kunnen besluiten, dan zou de Britse regering haar houding kunnen herzien, aldus de Britse Minister voor landbouw en visserij. In de andere landen horen we hetzelfde liedje en aldus steken de ministers en de regeringen zich achter elkaar weg, want het zijn de multi - nationals die de baas zijn en miljarden winst maken en alleen uit medelijden de regering een druppel mazout geven om de onafhankelijken intussen kapot te maken.

— In Groot Brittannië wordt door de bekende rederij Marr & Son, onder zijn treilers, een koppel gevormd tussen de 74 m. diepvrieshektreiler «Kirkella» en de 35 m. hektreiler «Armana», dit voor de komende makreelvisserij. Voor dit ogenblik dat deze «Goliath en David» voor een proef - experimentele pairvisserij, kwestie waarschijnlijk om toch wat te leren om op elkaar afgestemd te geraken. Het is in elk geval ongebruikelijk dat, schepen die, wat omvang en grootte betreft, zo ver uit elkaar liggen, samen de pairvisserij zullen uitoefenen.

X X X

— De visserskringen te Plymouth namen het niet goed, toen de Britse Minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, bij een bezoek verleden week aan deze plaats onder meer zegde, dat hij hier niet over makreel kwam spreken. De betrokken kringen noemden dit hetzelfde als een bezoek aan het Midden - Oosten zonder over olie te spreken of een bezoek aan Brazilië zonder over koffie te spreken.

X X X

— Een man gewapend met een mes, stal een 9 - meter boot van een potten - kreeftvisser uit Port St. Mary uit de Manx en voer naar zee. De verwittigde politie ging de man achterna met een reddingsboot, maar kon aanvankelijk de boot, die intussen in de baai van Castletown aan de grond gelopen was, niet vinden. Toen tenslotte toch het bericht op de reddingsboot doorkwam van de stranding van de boot, verhinderde de man, het aan boord komen van de politie met zijn mes. Het was tenslotte de eigenaar die de man kon ompraten. De boot liep kielschade op.

X X X

— Volgens de voorzitter van de Schotse rederscentrale roert er wat te Brussel en zijn er tekenen voor handen, dat men wellicht bij een overeenkomst staat onder de «Negen» in verband met een gemeenschapvisserijreglement. Dezelfde voorzitter, de heer Gilbert Buchan riep de Britse producentenorganisaties in dit verband op tot eenheid en tot waakzaamheid.

X X X

— In Peterhead (Schotland) kreeg de kabeljauw een nieuwe rekordhoogte, toen verleden week wegens het slechte weder slechts zeven schepen aan de afslag waren met slechts 1.600 bennen. Het is dus niet alleen in de Belgische havens dat de kabeljauw rekordprijzen kent.

X X X

— In een rede gehouden te Plymouth zegde de Britse Minister voor Landbouw en Visserij, de heer Buchan - Smith, dat de oliecrisis de visserij terug tot de traditionele visserijtechnieken en methoden zou leiden, hetgeen zowel energiebesparing als tot bescherming van de visstand zou leiden.

VIS ETEN  
IS VERANTWOORD  
ETEN

— De kapitein van een Griekse petroleumtanker, de «Amalia II», van 90.000 ton, kreeg van de maritieme rechtbank van Le Havre een straf uitgesproken wegens overtrekking van de trafiekroutering rond het eiland Ouessant. Hij werd veroordeeld tot een boete van 1,4 miljoen B.fr. en tot een gevangenisstraf van zes maanden voorwaardelijk. Een voorbeeldige en strenge uitspraak.

X X X

— Te Port - Vendres in Frankrijk, is een nieuwe polyester treiler in de vaart gekomen. Het is een ultra modern vaartuig met dieptemeter, sonar, radar, hydraulische winches en een Caterpillar motor van 425 PK. Het vaartuig meet 21 meter op 5,30 meter breed met 49,58 Brt. Waarop wacht men bij ons om ok hier vooruitstrevend te zijn. Voor schepen ter West - visserij een uitstekende proef.

X X X

— Het parlement van het eiland Man heeft verscheidene wetsontwerpen te behandelen in verband met de stichting van een immatriculatiebureau voor schepen varende onder goedkope vlag onder zeer

voordelig fiscaal regime en die eveneens zou toelaten goedkope bemanningsleden te gebruiken. Frankrijk die vreest dat veel Britse rederijen hiervan zullen gebruik maken en de eigen Franse lijnen hierdoor oneerlijk zullen konkurren heeft reeds hieromtrent kontakten met de Britse regering opgenomen.

X X X

— Te Ullapool in Schotland bleven verleden week op bepaalde dagen verschillende duizenden tonnen makreel niet verkocht. De vaartuigen dienden op elkaar te wachten om te kunnen lossen of een losplaats te vinden en verleden week dinsdag bleven 4 miljoen kg. makreel in de schepen wachten, hetzij een 60.000 van onze bennen van 50 kg. De prijzen vielen dan ook terug tot de opvangprijs. De Schotten zien in dat voorval een nieuwe reden opdat de regering de visserij in het weekend zou verbieden en de door hen gevraagde 5-dagenweek voor de visserij in te stellen. Dit wordt echter door de Engelsen van de hand gewezen omdat te grote kapitalen aan de kaarte moeten blijven liggen. Waar blijft de makreel bij onze vissers ?

## DE MANX-HARINGVISSERIJ WERD EEN FLOP

Verleden week vrijdag was het de laatste dag voor de Britse vissers die een vergunning kregen voor een 10-duizend ton kwotum op de Manxharing om de nog resterende 1,6 duizend ton binnen te brengen. Vergunningen voor het kwantum van 10 duizend ton werden hiervoor aan 156 vaartuigen uitgereikt.

De Manx-haringvisserij werd vooral een flop wat de prijzen betreft. Zo werd de haring verscheidene malen opgevangen door de vismeelfabrieken, terwijl de laatste vangsten toch de verbruikersweg opgingen, maar dan aan prijzen die volgens de ontgoochelde vissers er hen bovenop te helpen. De hoogste geboden prijzen waren 3.150 fr. het 100 kgr. of dus in beter verstaanbare cijfers voor onze mensen, 1.575 B. fr. de ben. Alhoewel men eerder geneigd is deze prijs als zeer goed te aanzien, waren de Schotse vissers hier niet van overtuigd. Nochtans, ons richtende op onze eigen vroegere haringprijzen, dachten wij dat een 31,50 fr. het kg. toch niet te versmaden is, minstens als men wat van deze visjes aan boord heeft. Volgens de voorzitter van de Schotse redersfederatie had men anderzijds de campagne op de Manxharing veel langer moeten uitspreiden voor deze 10 duizend

ton (10 miljoen kgr.) en minstens over een periode van 6 weken. Dit gebeurde nu in heel wat minder tijd. Met een te groot aanbod komt hier nog bij dat de nu te vroeg vrijgekomen treilers de konkurrentie op de makreeljacht komen vergroten.

Het waren de goedkopere prijzen voor Canadaharing en deze van de Skagerak-visserij, ingevoerd door de Denen, die de prijs van de eigen produkten laag hielden zodanig zelfs, dat sommige vergunninghoudende vissers op de Manxharing er toe brachten met deze visserij te stoppen, niettegenstaande de haring van goede kwaliteit was. Bedrijfsleiders die de Manxharing verwerken spreken eerder van een gemiddelde goede kwaliteit.

Ze wijzen er echter op, dat de Denen beterkope haring kunnen leveren omdat ze met efficiënter vistechiek over weg kunnen. Ze zijn daarbij met min man aan boord en vangen meer haring. Ondertussen zijn Navy-patrouilleschepen aangekomen op de Manx om vanaf verleden week zaterdag, eventuele vaartuigen die het nog zouden wagen op haring te vissen, niettegenstaande de uitputting van het toegekend kwotum, in overtreding te nemen.

## REDERS LEEST UW VAKBLAD

Juist verschenen

### 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 kaainummers 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

(8643N—8338V)

## DE WAARDE VAN DE WETENSCHAPPELIJKE ONDERZOEKINGEN

Er wordt in de laatste tijd heel wat met de resultaten van de onderzoeken door marinebiologen, ecologen en wetenschappelijke onderzoekers geschermd.

Aan de hand van deze onderzoeken komt men echter niet noodzakelijk tot dezelfde besluiten, zodat men zich soms toch begint af te vragen vanwaar deze verschillen komen.

Sommigen verwijten de marinebiologen dat zij met de resultaten van hun onderzoek in de eerste plaats de belangen van hun land wenselijk te dienen. Dit zal zeker wel juist wezen, nog afgezien van het feit, dat bepaalde onderzoekers daarmede tenslotte slechts hun broodheer dienen.

Wiens brood men eet, wiens woord men spreekt. Dit hebben we onder meer vroeger nog vastgesteld toen de konklusies van de wetenschappelijke onderzoekers aangesteld door de industriële visserij en vismeelfabrieken, praktisch diametraal stonden tegenover de resultaten en konklusies opge maakt en ingediend door de ecologische en beschermende strekking. Van daar, om te gaan beweren, dat de onderzoeken van de marinebiologen maar een bedrog zijn, is slechts één stap die we ons echter niet wagen te zetten. Het imago van de marinebiologen lijdt echter duidelijk onder deze verschillen in versies. Ook wat de konklusies van de Britse

en E.E.G.-experten betreft, gaan deze niet altijd hand in hand. Dit heeft zich trouwens nog maar onlangs nog eens bewezen aan de hand van de door Groot-Brittannië eenzijdig genomen maatregelen op de verhoging van de netmaaswijdte.

De E.E.G. is hier niet onmiddellijk op ingegaan en heeft haar lissing ter zake tot later uitgesteld. Naar het schijnt zijn er vooral verschillen in opvatting wat de gevoelige netmaaswijdteverhoging voor de langoestinevisserij betreft, alhoewel we hier de Franse marinebiologen en de Franse invloed te Brussel niet volledig vrij van pleiten. Inderdaad is vooral de kwestie van de verhoging van maaswijdte voor de langoestinevisserij, waarop zoveel Bretoenen bedrijvig zijn, een doorn in het oog van Frankrijk.

Franse marine-experten zullen dan natuurlijk gewis tot een meer gematigde konklusie komen dan hun Britse kollegas.

Maar is dit in het belang van de toekomst van die visserij, verantwoord ?

Ook de waarneming van de vissers op zichzelf, komen niet altijd overeen met deze van de onderzoekers en spreken deze zelfs in vele gevallen tegen, zodat dit ook niet altijd de gewenste kleur geeft aan het imago van de marinebiologen.

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een formidabele week voor wat de prijzen betreft. Alle soorten waren nog een stuk duurder dan verleden week, vooral de filetsorten. Ook kabeljauw en schelvis kregen nog een ruim hogere prijs waardoor kabeljauw tot 113 en schelvis tot 71 fr. noteerde. De aanvoer was

vrij klein, de visserij werd op de meeste visgronden immers sterk belemmerd door slecht weer. Dat was trouwens ook de reden waarom er bijna niets kon ingevoerd worden uit het buitenland. En zo blijft de visserij de tak waar de grootste prijsverschillen kunnen optreden in een paar dagen tijd. Alles hangt af van het weer.

Voor tong, waarvan over de ganse week zowat 10.000 kg. aangevoerd werden, bleven de prijzen schommelen tussen 170 fr. voor slips en 242 fr. voor de grootste soort. Een partij platvis ging erg vlot van de hand en kreeg tussen 35 en 39 fr. het kg. Steenschol was buitengewoon duur en haalde tot 120 fr. Voor staartvis noteerden we prijzen die opliepen tot 250 fr., terwijl tarbot tussen 119 en 280 fr. kreeg. Haai was erg schaars en was dan ook weer zeer duur, zelfs de zandhaai kreeg tot 30 fr. Wijting kregen we vooral dinsdag. Toen werden nogal flinke partijen kleine sortering gebracht. De prijs hiervoor steeg toch ook van 21 naar 24 fr. het kg., grote wijting kreeg tot 46 fr. Dat er mooie resultaten geboekt werden met deze vangsten hoeft geen betoog. Vooral voor de N.708 weer een flinke opbrengst: 320 bennen voor 809.667 fr.

Iets betere weersomstandigheden voor de garnaalvisserij die dan ook prompt voor een grote aanvoer zorgden. Sommige schepen konden tot 600 kg. in de markt zetten, anderen geraakten aan geen 100 kg.

De prijzen waren dit keer maandag het laagst toen tussen 29 en 52 fr. genoteerd werd, dinsdag was de vraag zeer levendig en werd tot 70 fr. gegeven. Al met al lijkt het toch nog een goed seizoen te zullen worden. Op voorwaarde dat het weer niet te veel als spelbreker optreedt.

Voor de vishandel zal het zeker niet prettig werken met zulke prijzen. Voor filets, die al bij de 200 fr. kosten tegen dat ze de groothandel verlaten, moet immers een te hoge prijs gevraagd worden om goed te kunnen verkopen. Ook tong, staart en kabeljauw zijn meer dan duur. Wat blijft er dan over? Schol, wijting en schar. Deze soorten kregen middelmatige prijzen waarbij schol rond de 40 fr. kreeg en wijting varieerde tussen 23 fr. voor kleine en 45 fr. voor grote sortering.

IJslandvis was bijzonder schaars, een kleine vangst van 390 bennen. Toch nog een opbrengst van 998.000 fr. voor de O.129 die dus een gemiddelde van ruim 50 fr. het kg. haalde. Blauwe leng kreeg tot 82 fr. terwijl schelvis tot 71 fr. noteerde. Ook alle andere soorten kregen topprijzen. Rode zeebaars bv. steeg tot 2.750 fr. de ben. Koolvis noteerde van 38 tot 44 fr. en was ook duidelijk duurder dan gewoonlijk.

## OOSTENDE

### VRIJDAG 21-9-1979

MONKEY BANK				
O.123	12	210	—	432.532

### MAANDAG 24-9-1979

IJSLAND				
O.129	18	390	—	998.746
KANAAL				
N.705	18	175	2.763	1.028.782
O.35	13	180	—	576.532
O.127	17	60	3.962	830.471
WEST				
N.710	8	130	—	217.818
N.3	10	195	—	483.401
NOORD				
O.198	8	125	—	286.384
Z.526	11	115	2.820	902.773

### DINSDAG 25-9-1979

WEST				
N.708	10	320	—	809.667
N.41	11	290	—	599.534
O.279	8	200	—	479.833

### WOENSDAG 26-9-1979

WEST				
N.45	9	320	—	817.967
O.206	9	229	—	583.563
NOORD				
Z.183	13	40	2.010	480.494

## VERWACHTINGEN

### VRIJDAG 28 SEPTEMBER 1979

NOORDZEE : Z.209/Z.509 (450 m.).  
WEST : N.408 (130 m.).

### MAANDAG 1 OKTOBER 1979

IJSLAND : O.81 (1.000 m., t.t.z. 600 bonen, 300 leng, 25 kools, 25 gullen, 8 stuks heilbot, 50 varia).

O.216 (600 m., t.t.z. 200 bl. leng, 150 kools, 175 bonen, 25 gullen, 25 schelvis, 25 varia).

WEST : O.275, O.243, O.303, N.709, N.40.  
NOORD : O.83.  
MONKEY BANK : O.232.

### DINSDAG 2 OKTOBER 1979

WEST : O.285.  
MONKEY BANK : Z.62.

### WOENSDAG 3 OKTOBER 1979

WEST : N.736, O.26, O.229.  
NOORD : O.306.

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# VAN MANNEN EN DE ZEE

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

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

## 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)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	72, —, —		
Schelvis midden	67, —, —		
Schelvis klein	58, —, —		
Kabeljauw	77, — 78,60		
Gul	58, — 68,60		
Wijting			
Schaat	80, —, —		
Zeebaars	54,60-55,80		
Leng	58, — 84,30		
Schartong	22,60-55,40		
Heilbot	248 -261		
Koolvis	38,40-45,40		
Hondstong	62,60 —		
Zee wolf	66,60 —		
Staart	132 -154		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Lappen	24-9-1979	25-9-1979	26-9-1979
Grote	230 -246		237 —, —
3/4	202 -214		211 —, —
Blok	213 -227		217 -230
Voor-kleine	217 -232		219 -227
Kleine	205 -220		216 -216
slips	172 -189		181 -193

Zeebrugge

Grote	240 -245	241 -244	240 -244
Blok	225 -227	207 -210	202 -206
Fruit	235 -244	215 -228	200 -215
Schone kleine	232 -236	208 -219	200 -208
Kleine	118 -208	196 -207	198 -200
Tout petit	197 -200	187 -199	188 -190
Slips	181 -192	176 -179	176 -187

Nieuwpoort

Tong I			
Tong II			
Tong III			
Tong IV			
Tong V			
Kleine			

PLADIJS

Oostende

Grote	24-9-1979	25-9-1979	26-9-1979
Grote iek	38, — 43, —		
Kleine iek	37, — 39, —		
Derde slag	43, —, —		
Platjes	37, — 38, —		22, —, —
	26, — 28, —		

Zeebrugge

I	34, — 38, —	36, — 41, —	38, — 40, —
II	32, — 40, —	32, — 36, —	36, — 38, —
III	33, — 38, —	33, — 38, —	35, — 38, —
IV	29, — 33, —	24, — 29, —	24, — 28, —
V			

Nieuwpoort

Moeien			
Grote pladijs			
Platjes			
Drielingen			

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

21- 9	1	10.500	432.532			
24- 9	8	78.045	5.960.667			
25- 9	3	40.500	1.923.547			
26- 9	3	31.460	1.934.014			
-	15	160.505	9.750.760			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

22- 9	10	1.660	94.050	39, —	74, —	
24- 9	11	3.212	138.546	29, —	52, —	
25- 9	8	1.514	89.957	46, —	70, —	
26- 9		2.040	112.000	47, —	69, —	

TE KOOP :

Vissersvaartuig O.805 „Zeefauna”

Nog steeds varend en geschikt voor de lijnvisserij.

Bouwjaar 1943 — Motor Mercedes 225 PK van 1960 — Bruto-tonnemaat 41,52 — lengte 18,50 m. — breedte 5,10 m. — holte 2,50 m.

Z.w. BOGAERT André, Nieuwstraat 16, 8400 Oostende of telefonisch oproepen op nummer 70.28.50 (tussen 13 u. en 14 u. of na 20 u. uitgezonderd woensdag).

(8346V)

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 20-9-1979

Z.405	12	1.600	70	535.760
Z.27	—	1.800	240	1.240.200
Z.596	—	200	260	739.650
Z.568	—	500	80	363.060
				2.878.670

VRIJDAG 21-9-1979

W				
Z.462	10	1.600	60	503.110
N				
Z.424	10	350	320	856.940
				1.360.050

MAANDAG 24-9-1979

Z.98				318.080
B.5				1.240.600
Z.42				577.390
Z.525				356.430
Z.427				479.470
Z.16				705.650
Z.576				621.280
Z.600				323.900
Z.583				693.810
Z.402				439.010
				5.755.620

DINSDAG 25-9-1979

K				
Z.429	10	1.000	50	306.460
Z.497	12	1.000	45	439.320
N				
Z.99	12	2.000	215	1.351.480
KN				
Z.19	15	2.600	250	1.148.590
W				
Z.69	9	—	120	301.090
KRP				
Z.559	—	—	155	673.720
				4.220.660

WOENSDAG 26-9-1979

K				
Z.492	13	1.000	90	546.090
N				
Z.162	10	1.600	200	1.287.380
K				
Z.321	10	1.000	80	405.510
N				
Z.30	10	700	300	947.880
Z.176	11	300	230	772.100
Z.481				48.110
				4.007.070

NIEUWPOORT

VRIJDAG 21 SEPTEMBER 1979

N.211	19.807
-------	--------

MAANDAG 24 SEPTEMBER 1979

N.723	373.583
N.788	15.400
N.211	37.339

WOENSDAG 26 SEPTEMBER 1979

N.346	150.335
N.738	146.613
N.788	9.994
N.211	36.255

VISSERSHAVEN-KOMMISSIE VAN OOSTENDE

Donderdag 4 oktober heeft ten stadhuize te 10u30 een zitting plaats van de Vissershavencommissie met als dagorde de visaanvoer ter vismijn die in 9 maanden tijd van meer dan 50 miljoen achtergelopen is, de gedeeltelijke ingebruikstelling van de haringhalle en de toestand in de visserij.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	24-9-1979	24-9-1979	25-9-1979	25-9-1979	26-9-1979	26-9-1979	26-9-1979	26-9-1979						
Farbot : groot (123)	253	-284	300	-324	308	-314	269	-296	300	-312				
middel (123)	186	-213	198	-214	194	-208	198		174	-184				
klein (123)	109	-169	128	-135	118	-124	129		124	-143				
Griet : groot (123)	150	-163	150	-159	154	-164			160	-164				
middel (123)	117		124	-128	127	-134	148		130	-138				
klein (123)			100	-118	85				118	-120				
Schelvis : groot	62		64	-68										
middel	52,80		50	-54										
klein	27	-46	34	-38										
Heek : groot	110	-139												
middel	84	-96												
klein	36	-47												
Lom														
Leng	42	-57												
Rog (I)	28	-80	68	-75	67	-69	60	-65	67	-75	66	-70		
Keilrog (123)	86													
Rog (23)														
Tilten (23)			60	-64			48	-52			45	-52		
Scherpstaart (23)			70	-74			54	-60			74	-81		
Halve mans (23)			46	-52			38	-42			38	-48		
Teelt (2)			46	-52			38	-40			39	-41		
Katrog (2)			32	-40			24	-28			24	-35		
Kabeljauw	91	-115	74	-85	95	-113	68	-72	88	-91	68	-70		
Gul (groot)	26	-82	70	-76	33	-90	54	-62	31	-71	60	-65		
Gul (middel)			60	-68			50	-54			58	-64		
Gul (klein)			58	-64			38	-47			54	-58		
Hozemondhamme	119	-263			191									
Wijting : groot	23	-47	38	-40	21	-36	27	-32	19	-32	24	-28		
klein			16	-22			16	-19			20	-22		
Schar	22	-27	12	-21	31	-38	12	-18	20	-28	18	-20		
Steenschol	36	-114	90	-95	48	-120	95	-110	44	-123	98	-108		
Zeehaal	27	-45	56	-60	18	-46	42	-50	51		34	-45		
Hondshaal	27	-34												
Doornhaal														
Pieterman														
Makreel														
Horsmakreel														
Zeekreeft														
Schaat														
Zeebaars (klipvis)														
Kongeraal														
Schartong														
Volle haring														
IJle haring														
Haringshaal														
Steenholk	28				26									
Heilbot														
Koolvis														
Zeewolf														
Pollak														
Zonnevis	63	-71												
Koningsvis	110	-218			160	-210								
Vlaswijting					102	-123								
Zeeduivel														
Schotse schol			113	-214			98	-214			108	-228		
Zeehond											68	-70		
Bot			24	-32			9	-20			18	-20		
Rode Poon (robaard)														
Grauwe Poon (knorh.)			38	-40	60		56				30	-48		
Rode Knorhaan			24	-26			12	-18			12	-18		
Posten	40	-67							48	-67				
Langoesten (midden)														
(klein)														

**Lees "HET VISSERIJBLAD"**



# LIPS n.v. sloopsschroeven

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

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

V73

## NEDERLAND

### VAN DAG TOT DAG

#### IJMUIDEN

Aan de donderdagmarkt van 20 sept. werd aangevoerd: 605 kg. tong, 9 kisten tarbot en griet, 5 kisten kabeljauw, 37 kisten wijting, 149 kisten schoel, 57 kisten schar, 46 kisten makreel en 51 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 22,29; grote tong 19,50-19,49; grootmiddel tong 17,51-17,21; klein-middel tong 17,36-16,96; tong één 17,00-16,30; tong twee 15,28.

Per 40 kg.: tarbot 674-342; griet 427-291; kabeljauw drie 220; kabeljauw vier 204; kabeljauw vijf 204-124; schol één 172; schoel twee 164-162; schol drie 150-124; schol vier 134-100; wijting drie 126-106; makreel twee 36-28; makreel drie 25-22,60; schar 104-88; horsmakreel 63-62; bot 51-39; rode poon één 234; rode poon twee en drie 148-136; harders 280.

De besommingen waren: VD 6 f 2900; VD 18 f 5600; VD 19 f 5400; IJM 18 f 3000; verder waren er één Texelaar en één Goedereder welke tezamen f 32.000 besomden.

Aan de vrijdagmarkt van 21 sept. werd aangevoerd: 4.680 kg. tong; 92 kisten tarbot en griet; 86 kisten kabeljauw; 20 kisten schelvis; 857 kisten wijting; 597 kisten schol; 112 kisten schar; 191 kisten makreel en 64 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 22,03-18,63; grote tong 19,09-18,06; grootmiddel tong 16,78-14,87; kleinmiddel tong 15,97-15,00; tong één 15,79-15,14; tong twee 14,91-13,44.

Per 40 kg.: hammen met kop 254-164; haai 134; poontjes 46; horsmakreel 57-34; rode poon één en twee 174-120; kleine kreeft 206-192; krab 41-40; tarbot 622-284; griet 445-249; kabeljauw één 168; kabeljauw twee 292-208; kabeljauw drie 284-214; kabeljauw vier 252-196; kabeljauw vijf 187-84; schelvis twee 162-122; schelvis drie 162; schelvis vier 152-90; schol één 162-122; schol twee 156-122; schol drie 134-104; schol vier 124-86; wijting drie 84-45; makreel één 40-36; makreel twee 32-21,60; tongschar 260-154; steenbol 70.

De besommingen waren: KW 137 f 18.000; KW 173 f 20.200; KW 185 f 11.100; VD 6 f 2.900; IJM 24 f 43.100; IJM 207 f 21.200; verder waren er vijf Texelaars met een totale besomming van f 120.000.

Aan de maandagmarkt van 24 sept. werd aangevoerd: 7.650 kg. tong, 180 kisten tarbot en griet, 126 kisten kabeljauw, 166 kisten schelvis, 1.530 kisten wijting, 1.627

kisten schol, 130 kisten schar, 179 kisten makreel en 139 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 21,19-19,00, tong 19,18-17,45, grootmiddel tong 15,61-14,95, klein-middel tong 15,72-14,90, tong één 15,73-14,89, tong twee 14,19-13,40.

Per 40 kg.: rode poon twee 92, krab 56, witte koolvis drie 134, hammet met kop 234-124, hake 204, tongschar 263-160, tarbot 594-258, griet 438-250, kabeljauw één 258-240, kabeljauw twee 250-200, kabeljauw drie 212-150, kabeljauw vier 188-130, kabeljauw vijf 152-72, schelvis een 192, schelvis twee 180, schelvis drie 140-114, schelvis vier 84-62, wijting drie 92-55, schol één 140-120, schol twee 124-108, schol drie 114-100, schol vier 104-92, makreel één 40, makreel twee 31-24, schar 85-66, harders 202-200, haai 132-92.

De besommingen waren: KW 4 f 21.00, KW 11 f 27.100, KW 22 f 35.700, KW 25 f 26.000, KW 29 f 19.100, KW 45 f 12.400, KW 51 f 16.900, KW 88 f 31.400, KW 113 f 27.300, KW 117 f 18.100, KW 152 f 9.300, KW 167 f 13.300, KW 175 f 24.300, KW 189 f 31.400, KW 194 f 36.600, KW 214 f 28.000, KW 221 f 14.500, KW 226 f 15.200, SCH 256 f 10.300, WR 32 f 22.600, IJM. 44 f 27.900, IJM. 115 f 38.200, IJM 154 f 14.400, IJM. 209 f 7900.

#### DEN HELDER

In de week van 17 tot en met 21 september werden door 67 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd: tong, 32.725 kg. f 491.877,14 van f 18,47 - f 13,09; Tarbot, 20.122 kg. 191.464,97 van 21,96 - 5,26; Schol, 120.990 kg. 299.476,76 van 3,26 - 2,20; Kabeljauw, 16.293 kg. 40.471,92 van 4,79 - 1,14; Griet 2.855 kg. 18.210,89 van 7,28 - 4,99; Schar, 11.625 kg. 20.233,42 van 2,50 - 0,85; Wijting, 11.275 kg. 15.735,41 van 2,25 - 0,91; Diversen, 87.842 kg. 22.183,83. Totaal 314.537 kg. f 1.523.005,61.

**REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD**

### HET JAARVERSLAG 1978 VAN DE NEDERLANDSE VISSERIJ IS VERSCHENEN

In Nederland verscheen onlangs het 70e nummer in de reeks van visserij-jaarverslagen met een uitvoerig overzicht van wat er in dit jaar op het gebied van de zeevisserij, de sport- en beroepsbinnenvisserij en het visserijonderzoek is gebeurd.

In de inleiding krijgen we de beschouwingen uitgaande van de directeur der Nederlandse visserijen, de heer Ir. Th. Tienstra. De inhoud van dit jaarverslag bevat een hoofdstuk over de Zee- en kustvisserij, met een indeling over het algemeen beleid, de aanvoer, de handel, de be- en verwerking en de rederij. Een tweede hoofdstuk gaat over de Sport- en beroepsbinnenvisserij, met eveneens een rubriek over algemeen beleid, de visserij-

kundige waarnemingen, de commissies, de visserij zelf en de rederij. Hoofdstuk III gaat over het wetenschappelijk onderzoek in de zeevisserij, de zoetwatervisserij, chemisch en milieuonderzoek, technisch onderzoek, technologisch onderzoek, visserij-ekonomisch onderzoek. Een 4e hoofdstuk behandelt de internationale samenwerking met het E.E.G.-beleid, en de overige internationale zaken. Een vijfde hoofdstuk gaat over het kwaliteitsbeleid en een laatste hoofdstuk over de stichting ontwikkelings- en saneringsfonds van de visserij.

In de loop van onze volgende uitgaven komen wij op één en ander voor onze lezers terug, daar dit jaarverslag een uitstekende voorlichting betekent.

## De nieuwe kaart der Vlaamse Banken

VERKRIJGBAAR

op de drukkerij

« NIEUWSBLAD VAN DE KUST »

en

« HET VISSERIJBLAD »

H. Baelskaai 30, Oostende  
Tel (059) 32.11.13 49

6246N - K187V