

# het visserijblad

Vrijdag 26 oktober - Nr. 40

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

## OPSTAND VAN DE IERSE KUSTVISSERIJ TEGEN DE KWOTAREGLEMENTERING MEER DAN 100 IERSE KUSTVAARTUIGEN OP ONWETTELIJKE HARINGVISSERIJ

In Ierland heeft de lokale haringkustvisserij de overheid uitgedaagd door in massa, tegen de Ierse en EEG-verordeningen in, uit te varen op de haringvangst.

Het begon met het illegaal vissen door 20 Ierse treilers zowat 3 mijl buiten de haven van Helvick in het distrikt Waterford. Deze vaartuigen werden opgevangen door de Ierse marine die er drie opracht en naar de haven begeleidde. De 3 schippers werden voor ondervraging en vaststelling opgebracht naar het politiekantoor terwijl hun vaartuig, door een voorlopige maatregel, voor 48 uur aan de ketting werd gelegd. De Marine werd in deze actie gesteund door een grote politiemacht omdat men reeds geruchten opgevangen had, dat de Ierse kustvaarders geen rekening meer zouden houden met de verbodspalingen op de haring. Toen de andere schippers van de aanhouding hoorden, kwamen heel wat vaartuigen terug naar de haven en een vijftiental schippers meldten zich vrijwillig op het politiebureau, gaven hun naam, adres en het inschrijvingsnummer van het vaartuig op en verklaarden dat ook zij illegaal gevestigd hadden. Ze verzochten de politie ten slotte hen eveneens onder arrest te plaatsen, en te laten vervolgen. Ondertussen werd de vangst van de drie vaartuigen, onder politie- en marinetoezicht, openbaar verkocht. De drie schippers werden na enkele uren vrijgelaten en niettegenstaande hun vaartuig aan de ketting lag voor 48 uur, gingen zij terug in zee. Als gevolg van dit incident, verklaarde de Ierse minister voor de visserij, de heer Brian Lenihan, zich bereid de vissers te ontmoeten.

Ondertussen breidde de opstand onder de kustvissers zich uit tot de omliggende havens en de volgende zondagavond gingen meer dan honderd Ierse kustvaartuigen, met een versterkte bemanningsbezetting, in totaal 500 man, naar zee om de haringvisserij met het drijfnet te beoefenen. Op de maandagmorgen werd de gevangen haring in de afslagen verkocht aan ongeveer 800 B. fr. de ben, zonder dat de politie ingreep, terwijl de Ierse marine zich zelfs uit het betwiste haringgebied terug getrokken had.

Waarschijnlijk hadden zij de opdracht gekregen geen olie op het vuur te gieten door een hardhandig optreden. Nochtans liet de Ierse minister weten dat, volgens de adviezen van de experts, de haringstocks in de Keltische Zee gevoelig aangetast waren en dat de bescherming nodig is. Verder liet de minister nog weten dat de wet zou toegepast worden. Toen op maandagavond de vissers terug uitvaardden, was de Ierse marine met de mijnsleepboot «Fola» terug ter plaatse. De Ierse marine zelf is niet zeer ingenomen met deze opdracht en beperkte zich tot het opnemen van de inschrijvingsnummers der vaartuigen.

### HET STANDPUNT VAN DE KUSTVISSERS

Door de woordvoerders van de vissers werd het standpunt van de kustvisserij verwoord. Volgens deze, wordt door de drijfnetvisserij geen schade aan de kuitschietende haring toegebracht en deze manier van vissen nooit kan leiden tot een bedreiging van de visstapel. Verder gaan zij niet akkoord, dat de kustvisserij, die ten slotte slecht bescheiden vangsten binnenbrengt, nu moet opdraaien voor de verwoestingen die de grote treilers en vooral de seinetvisserij aan de haringstocks heeft toegebracht. Ten slotte zijn het diegenen die niet aan de uitmoording van de haring schuldig zijn, die het ergst getroffen worden. De seinetreilers gaan nu immers op een vervangende makreelvisserij. Verder werd er door de woordvoerders nog op gewezen, dat vooral de Nederlandse grote treilers, onder de mom van en visserij op andere

(Vervolg blz. 2)

## Geen Visserijblad

Omdat Allerheiligen (1 november) op een donderdag valt zal er volgende week geen editie zijn van «Het Visserijblad». Onze eerstkomende uitgave verschijnt dus pas op vrijdag 9 november 1979.

## De E.E.G.-Ministers vergaderen op 29 oktober over de visserij

De ministers van landbouw die in het algemeen eveneens de visserij onder hun bevoegdheid hebben, vergaderen op maandag 29 oktober te Brussel over de visserijkwesties. Een poging uitgaande vanwege de commissie belast met de visserijkwesties om deze bijeenkomst uit te stellen, stuitte op te veel verzet.

Het was vooral Frankrijk en Denemarken die weigerden op dit verzoek voor uitstel in te gaan. Frankrijk wenst de zaak van het opbrengen van de Bretoense kreeftjesvissers door de Britse Navy op het tapijt te brengen, terwijl Denemarken de zaak van een Brits verbod op de poutvisserij in het Britse gedeelte van de Noordzee wenst aan te klagen als zijnde een onwettelijke eenzijdige en partijdige maatregel. Het was duidelijk dat de speciale visserijkommissie er nog liefst wat tijd had wensen te zien overgaan omdat beide zaken nu juist zo heet aktueel zullen voorkomen. De visserijkommissie houdt er inderdaad evenmin aan dat deze bijeenkomst een soort vierschaar wordt waar Groot - Brittannië beschuldigd en berecht zou kunnen worden, hetgeen zeker niet hoopgevend zou zijn voor het bereiken van een algemene visserij-overeenkomst tussen de «Negen», iets waarop men toch zekere hoop gesteld had. De commissie zal zeker ook wel gekonfronteerd worden met de Ierse moeilijkheden waar de kustvisserij de haringvisserij met de drijfnetten wenst te beoefenen. Anderzijds stonden de Denen eveneens klaar om met een grote vloot te gaan uitvaren op de verboden «pout» en riskeerden aldus een rechtstreekse konfrontatie met de Britse marine. Toen de rederijen echter vernamen, dat de Deense regering onder geen geval de eventuele opgelopen boeten zou betalen, verkozen de Deense reders wijselijk binnen te blijven.

Niettegenstaande het vele hoopvolle dat men enkele maanden terug zegde, dat vóór het einde van het jaar wellicht een overeenkomst uit de bus zou komen tussen de partnerlanden, wordt dit optimisme nu niet meer onverdeeld aanvaard. Groot - Brittannië, meende men, zou een eind tegemoet komen en ergens bereid gevonden worden, genoeg te nemen met 40 t.h. van de beschikbare Noordzeekwota, daar waar de harden altijd voorhielden dat de Britten op minstens 60 t.h. recht hadden, mits dan nog bepaalde voorkeurrechten in een bepaald gebied uit de Britse kust. Brussel zelf wenste slechts iets meer dan 30 t.h. toe te kennen.

Voor velen zou dan wellicht een kompromis kunnen gevonden geweest zijn ergens rond het nieuwe cijfer van 40 t.h., maar door een verstrakte houding, vooral van Frankrijk, komt deze veronderstelling nu weer op losse schroeven te staan.

In elk geval ware het ook voor ons een verrassing mocht er op 29 oktober te Brussel zoveel positiefs uit de bus komen te vallen dat men regelrecht naar een, voor de «Negen» aanvaardbare en door de «Negen» aanvaarde visserij-gemeenschapsreglementering zou stevenen.

# OPSTAND VAN DE IERSE KUSTVISSERIJ TEGEN DE KWOTAREGLEMENTERING MEER DAN 100 IERSE KUSTVAARTUIGEN OP ONWETTELIJKE HARINGVISSERIJ

soorten, heel wat haring vissen, zodanig dat dit verscheidene malen het toegelaten percent als bijvangst overschrijdt. Zonder zo affirmatief hieromtrent te kunnen zijn als deze woordvoerders, zal dit hier wel de waarheid nabij zijn. Alle vissers zijn nu eenmaal ongebonden wat het volgen van beperkende reglementen betreft. Dat stellen we ook vast bij het binnenbrengen van ondermaatse tong, alhoewel men hiervoor een uitleg heeft, dat het geen zin heeft deze kleine tong terug in zee te werpen, gezien ze praktisch aan boord reeds dood is.

## DE MINISTER ONTMOETTE DE VISSERIJ

Zelfde maandag, ontmoette de minister een afvaardiging van de kustvisserij.

De minister wees er op dat in het betrokken gebied, de volwassen haringstocks op 1 april van het voorgaand jaar, geschat werd op 10 duizend ton en dat nieuwe onderzoekingen onlangs uitwezen, dat de volwassen stocks nu niet hoger meer kan geschat worden dan 5 duizend ton. Er moesten dus dringend verweermaatregelen genomen worden, die niet kunnen uitgesteld worden. Hij voegde daaraan toe, dat hij en zijn administratie zich zo betrokken voelen bij deze achteruitgang van de haringstocks, dat hij, op de vergadering van de ministers van de visserij te Brussel op 29 oktober e.k., zelfs zal voorstellen, de 5 t.h. bijvangst aan haring voor alle EEG-trellers, af te schaffen. Het resultaat van deze bijeenkomst voor de kustvisserij was dus niet hoopgevend, wat betreft een eventuele toezegging voor de drijfnetvisserij, vooral toen de minister zijn beslithouding bevestigde, alle illegale visserij te verbieden. De rechtbank zal dan ook de zaak der 3 opgebrachte schippers behandelen en waarschijnlijk ook deze van de 15 andere schippers die vrijwillig hun naam opgaven als hebbende eveneens illegaal gevestigd. Anderzijds moeten wij de kustvisserij ergens wel gelijk geven, waar zij vaststellen, dat zij moeten opdraaien voor de vismeel-honger van de grote seinenettrellers die in feite de haring uitgemoord hebben. De kustvisserij is hier inderdaad het slachtoffer van en wordt mede bestraft voor de fouten door anderen begaan. Inderdaad zou een drijfnetvisserij nooit dergelijke slachtingen onder de haring hebben kunnen veroorzaken.

## De nieuwe kaart der Vlaamse Banken

VERKRIJGBAAR

op de drukkerij

« NIEUWSBLAD VAN DE KUST »

en

« HET VISSERIJBLAD »

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

(6246N-8187V)

# Onderzoeksraad voor de Zeevaart

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart behandelde dinsdag een drietal gevallen. Er stonden nog andere zaken op de rol maar die konden niet doorgaan omdat de getuigen niet kwamen opdagen. Aanleiding voor rijkskommissaris Bentein om zijn ontgoocheling te manifesteren. En dan, zo zegde hij, wordt mijn ambt verweten dat de zaken al te lang aanslepen. Dat als inleiding. De zaken nu!

Een eerste geval betrof de aanvaring die zich in maart van dit jaar voordeed tussen de Z.550 "Zeemansmoed" en de sleepboot "Burgemeester Van Damme" in de buurt van de toegang tot de Zeebrugse haven. Op het ogenblik der feiten had de sleepboot een splitbak op sleep die met een vrachttje van 1.200 ton arduinblokken. Terzake wordt de kapitein van de sleepboot onderhoord, met name René Vandierendonck, zelf drager van een schippersbrevet tweede klasse en dus ooit wel zelf visser. Vandierendonck vertelt dat hij van de havenautoriteiten toelating had om de havengeul uit te varen maar dat alle binnen komende trafiek verboden was. Daartoe was de aangepaste signalisatie aangebracht. Voornoemd schipper weet te vertellen dat hij de treiler wel zag aan komen op zo'n 500 m. maar dat er ingevolge zijn peilingen, toen geen gevaar voor aanvaring kon bestaan. Het vissersvaartuig bleef echter naderen en toen werden op de sleepboot wel aandachtseinen gegeven. Er kwam echter geen reactie van de treiler en daarop werd op de sleepboot volle kracht achteruit bevolen. Er begaven ingevolge dat manoeuvre zelfs twee sleeprossen. De "Burgemeester Van Damme" lag nagenoeg stil toen de Z.550 "Zeemansmoed" tegen de stuurboordboeg van de splitbak aan liep en vervolgens tussen de sleep en de havenmuur doorvoer.

Volgens schipper Vandierendonck bevond zich toen niemand op de scheepsbrug van de "Zeemansmoed" maar dat wordt door de Raad toch wel met een erg scheef oog bekeken. Bovendien bevestigde Vandierendonck dat het onmogelijk is dat de schipper van de "Zeemansmoed" door de zon kon verblind zijn. In die koers en op dat de Z.474 "Argo" maakte zich daaraan schuldig, begin mei 1979. Er komt zelfs een beetje irritatie van de voorzitter Vandercruyssen, ander wel en gemoedelijk man, wanneer schipper Bonny een wat al te scheve interpretatie van het "Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee" wil geven in zijn zeeverslag. Een luid "Sapristie" en een flinke dreun op de presidents-

tafel resulteerden daaruit als schipper Bonny Frans beweert dat hij die verklaring niet heeft afgelegd; die werd, zo zegt hij, vlijtig neergepend door een ambtenaar van het waterschoutsambt. Maar gezien betrokken schipper "volhardde en tekende" moeten het wel sowieso zijn verklaring zijn. Maar kom, op advies van de Rijkskommissaris haalt schipper Bonny tenslotte bakzeil en weerlegt hij zijn aanvankelijk afgelegde beweringen.

Hij geeft de feiten grif toe en dat is voor voorzitter Vandercruyssen een aanleiding om onze Belgische schippers te waarschuwen. Wat, zo vraagt hij zich af, zal er gebeuren als de Franse en Engelse autoriteiten zich niet meer zullen kontenteren met het doorspelen van de overtredingen aan hun Belgische collega's maar zelf sanctioneel zullen optreden? Hij brengt wel begrip op dat de vissers fel beknot worden in hun visserij-activiteiten maar het heeft geen zin frontaal in te gaan tegen internationaal vastgelegde normen. Wij moeten er dus wel leren mee leven, aldus voorzitter Vandercruyssen. moment kan zo'n bewering niet opgaan, aldus de schipper.

Een tweede aanvaring was deze die zich voordeed tussen de Z.12 "Sabrina" en de zandzuiger "Marinestone" vlakbij de haventoe-gang van Duinkerken. De treiler, op weg naar de thuishaven, liep de havenmuur op amper een halve mijl voorbij, bij een zeer dikke mist die het zicht tot hooguit 40 meter herleidde. Wachtsman Debusscher Fernand, die onderhoord werd, bevond zich samen met de schipper op de scheepsbrug. De schipper bekommerde zich om de radar maar die vertoonde, zo liet getuige Debusscher verstaan, wel een vals beeld. De nautofoon van de haven van Duinkerken kon volgens Debusscher niet gehoord worden wegens het lawaai dat afkomstig is van de scheepsmotor. Op een bepaald moment gaf de schipper bevel om hard naar stuurboord uit te wijken en volle kracht achteruit te slaan. Debusscher vermoedt dat had geplot op de radar en vervolgde schipper de "Marinestone" eerst gens ook visueel had opgemerkt. Dat manoeuvre kwam evenwel te laat want de "Sabrina" schampte af op de stuurboordzijde van de "Marinestone".

Een laatste zaak betrof een overtreding tegen 't verkeersscheidingsstelsel. Schipper Frans Bonny van

**REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD**

# Prachtige frigo - realisatie door S.C.A.P. in de Oostendse vismijn

Zoals het in alle domeinen, niet alleen noodzakelijk is om te moderniseren, maar ook om de kwaliteit van het produkt te verzorgen, is dit nog het meest nodig in bedrijven die gemakkelijke bederfelijke waren behandelen en bewerken. Dit heeft niemand beter begrepen dan de heer Maurits Coudeville, houder van de pakhuizen 57 en 58 ter vismijn Oostende.

Waar bij de merssen, en vooral bij deze die naar de kust komen, steeds het advies luidt dat ze hier vis eten omdat ze ter plaatse meer vers is, hetgeer, in het binnenland niet altijd het geval is, komt de prachtige frigo-realisatie bij groothandelaar M. Coudeville des te beter tot haar recht en aan haar trekken. Vooruitziende vishandelaars moderniseren zich snel inzake verpakking, koeling, be- en verwerking van de vis en doen hierbij meer en meer beroep op hygiëne en de techniek. Onze «Maurits» heeft dit gekoncretiseerd in een prachtige koelkamerinstallatie in zijn pakhuizen.

## EVEN VOORSTELLEN :

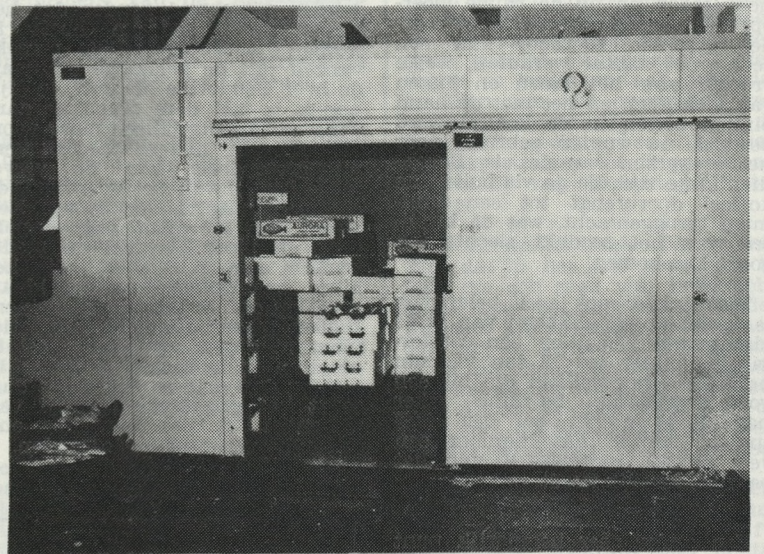
Maurits Coudeville, pakhuishouder van nr. 57 en 58 ter vismijn Oostende, één der jongste en meest dynamische visgroothandelaars die zich door noeste vlijt in de laatste jaren doorgezet heeft tot een belangrijke groothandelaar uit de Oostendse afslag. Een joviale ver-

schijning in de afslag, vol kleur (voorael in het kaboutermusje), altijd gereed voor een kwinkslag, altijd tot een vriendendienst bereid, en tevens één en al aandacht voor het afslaggebeuren.

Maurits is wat men in de vishandel een self-made-man mag noemen, iemand die men niets hoeft te leren en die niet lusteloos bij de pakken blijft zitten. Dit laatste heeft hij nu terug bezwezen door de realisatie in zijn pakhuis van een prachtig frigo-kompleks, geplaatst en uitgevoerd door de werkhuizen van S.C.A.P., afdeling elektriciteit.

Men moet met zijn tijd meegaan, zegt Maurice, waarbij hij in feite aan de service denkt die hij zijn talrijke klanten beter kan leveren, dank zij deze koelkamer.

Als ge uw klanten verzorgt, dan verzorgt ge U eigen zelf, meent Maurice te weten, en hij is er zeker niet naast. Eigenlijk gezegd was hij wel een beetje verplicht zijn koelkameropslag uit te breiden als gevolg van zijn stijgend cliënteel. Bij Maurice is men inderdaad aan het juiste adres voor kwaliteitsvis en mede hiervoor was de oude koelkamer toch wel wat aan de kleine kant geworden. Onze man was in feite wel wat verast met het plotse binnenvallen van de fotograaf, wat niet wegneemt dat wij zelf evenveel verast waren, door de netheid, de orde en de hygiëne die er heerst.



Voorzicht van de koelkamer met grote schuifdeur. (Foto NVDK-Herm.)

Behalve de vis die voor onmiddellijke bewerking nevens de werktafels stond, was alle andere vis netjes opgeborgen in de nieuwe koelkamer. Bijkomstig werk mischien voor inzetten, opstapelen en terug uithalen, maar het scheelt

dan toch ook iets aan de kwaliteit.

Maurice is in de vismijn nog niet van de «oude-garde». Hij kwam er inderdaad slechts in 1968 met de overname van de handel van de heer Cattrysse. Sindsdien heeft hij echter heel wat werk en... weg afgelegd. Van het bijna éénmanszaakje, is het nu een bedrijf met 6 man geworden, dat wil zeggen onze man zelf en vijf werknemers. Inderdaad staat Maurice ook aan de werktafel, niet zeurig, niet patroonachtig uit de hoogte, maar met joviale animo. Hij onderscheidt zich niet van zijn werknemers en als men als een vreemde zou binnenkomen, moet men vragen wie de «baas» of de «patron» is. Deze woorden zou hij in elk gevael zeker niet over zijn persoon wensen te zien gezegd. En toch is Maurice, daar waar het nodig is en het hoort, een durver en knap zakenman. Hij is ook recht voor de vuist, en hierin zelfs, een tikje rauw.

Met «rond-de-potdraaijerij» moet ge niet bij hem afkomen. We menen hiermede nu Maurice zo wat te voeten uitgetekend te hebben. Voegen we er nog aan toe dat we eerder met een familiebedrijf te doen hebben. Inderdaad tellen we onder de werknemers de zoon, schoonbroeder en zuster aan, deze laatste voor de fakturatie en de boekhouding. Dit heeft weerom het voordeel dat er in het bedrijf, een gemoedelijke hartelijke sfeer heerst.

Maurice heeft in zijn pakhuizen reeds twee machienen voor het strippen van de vis en een prachtige koelkamer. Binnen afzienbare tijd komt daar nog wat modern apparatuur bij, zodat hij immer beter service aan zijn klanten zal kunnen leveren, die vooral bestaan uit viskleinhandelaars en verder enkele scholen en kloosters.



Het personeelbestand met uiterst rechts bedrijfsleider Maurits Coudeville en uiterst links zijn zoon. (Foto NVDK - Herman)

(zie vervolg blz. 4)

(Vervolg van blz. 3)

## DE NIEUWE KOELKAMER

Technische gegevens :  
Het betreft een geprefabriceerde koelcel van 5,3 m. bij 4,1 x 2,4 m. met een schuifdeur met een opening van 1,2 m. bij 1,9 m.

Door deze bijzonder ruime afmetingen is het laden en lossen van vis in deze cel zeer vlot uit te voeren. De vis kan immers in de bakken op paletten met een handtransporteur de cel worden binnengereden en op de ruime vloeroppervlakte zeer overzichtelijk worden geschikt. Hierdoor kan een zeer groot aantal werkuren, welke vroeger aan het laden en lossen van visbakken en het met de hand binnen zetten in de koelcel werd besteed, nu worden gebruikt voor het verwerken van de vis. Bovendien is de tijd die de vis buiten de koelcel doorbrengt tot een minimum teruggebracht, wat de kwaliteit van het produkt slechts ten goede kan komen.

Wat echter ook zeer belangrijk is, is dat op ogenblikken van grote vosaanvoer de cel op een comfortabele manier tot 12 ton vis kan herbergen, hoeveelheid die bij een goed doordachte belading zeker nog op te voeren zal zijn. Het spreekt vanzelf dat hierdoor een veel grotere rentabiliteit van het bedrijf mogelijk wordt.

Een ander zeer belangrijk punt is dat door het zeer doordachte konstruktiesysteem met een minimum van kosten de cel kan worden uitgebreid, mocht een verdere evolutie van het bedrijf dit vereisen.

Bijzonder aan deze prachtige verwevenlijking is ook dat de cel gekoeld wordt door 2 volledig onafhankelijk werkende koelgroepen, die evenwel elk een vermogen hebben dat ruim genoeg berekend is, niet alleen om de hele cel op de

vereiste temperatuur te houden bij de meest extreme weersomstandigheden maar dat bovendien ook groot genoeg is om een hoeveelheid van 12 ton vis op een tijd van enkele uren op de vereiste bewarings-temperatuur te brengen.

Door dit bijzondere systeem is het mogelijk de cel steeds in optimaal bedrijf te houden, want zelfs de beste installatie kan al eens gebreken vertonen en dat kan vooral tijdens langere perioden van afwezigheid, zoals bijv. een week-end, catastrofale gevolgen hebben. Bovendien kan indien nodig de cel worden uitgebreid zonder dat het koeltechnisch gedeelte hoeft te worden aangepast. Het spreekt vanzelf dat de gelukkige eigenaar, de heer Coudeville Maurice, in zijn nopjes is met deze prachtige aanwinst en hij niet alleen maar vooral ook zijn nijvere medewerkers nu grotendeels van de vervelende karwei van het voortdurende shiften van de vis verlost zijn. Een woord van lof dient nog vermeld voor de ploeg technici en medewerkers van S.V. SCAP, die het bijna ongelooflijke karwei klaar speelden om de bestaande, kleinere koelcel, af te breken, een fundatieplaat te gieten, de nieuwe cel te plaatsen en in bedrijf te stellen in minder dan drie en een halve dag, zodat het groothandelsbedrijf van vishandel Rik hier nauwelijks enige hinder van heeft ondervonden.

**Vishandelaars, winkeliers, voor uw opslagproblemen voor het koelhouden en bewaren van de vis, wendt U tot S.C.A.P. Een gratis niet verbindende studie wordt door S.C.A.P. uitgevoerd. Wendt U tot S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende, tel. 32.29.51 of Anseelekaai, Oostende, tel. 32.08.20.**

## REDER CHARLES CHRISTIAENS TEN GRAVE GEDRAGEN

Het is vergezeld van een zeer grote menigte dat reder Charles Christiaens zaterdag ten grave gedragen werd, na een leven vol werkklust, zorgen en visserijzorgen.

In de St Antoniuskerk welke te dier gelegenheid vol gelopen was, wist de pastoor hem op een treffende wijf af te schilderen en op de rouwgedachten door hem opgesteld, kon hij niet beter de kranige visser, schipper, reder en vader, weergeven.

Het luidde immers :

Zoals een golf langzaam uitdeint en plots in de branding afknakt, zo is vader heengegaan.

Storm na storm heeft op zijn schip gebeukt, hard waren de slagen, maar energiek en vol vertrouwen loodste hij zijn vaartuig recht door zee.

Omwegen kende hij niet.

Getekend door deze harde strijd, verborgen zijn norske blik en ook soms luide woorden, het gevoelige hart van een goed en rechtvaardig man. Goed en rechtvaardig niet enkel voor zijn familieleden en vrienden, maar ook voor allen die met hem en voor hem werkten.

Nooit werd tevergeefs op zijn hulp beroep gedaan, ook niet toen het nodig bleek zijn leven daarvoor in te zetten.

Zijn kinderen en vooral zijn lieve kleinkinderen waren de zon in de avond van zijn leven.

Van hem bewaart de visserijgemeenschap de blijvende gedachte aan een werker, een oppassende reder en een goed mens.

## ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER/FOLKESTONE

### UURTABEL DER OVERVAARTEN

voor de week van 28.10.1979 tot 3.11.1979

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

— Dagelijks te 01u30, te 07u35, te 10u05 en te 14u40.

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 17u15 en te 20u15 ;  
— Op 29, 30, 31.10 en op 1 en 2.11.1979 bijkomende afvaart te 05u15 ;  
— Op 28.10 en 1.11.1979 bijkomende afvaart te 08u15 ;  
— Op 28 en 31.10 en op 1.11.1979 bijkomende afvaart te 14u15 ;  
— Op 28, 29, 30 en 31.10.1979 en op 1 en 2.11.1979 bijkomende afvaart te 23u15.

#### Afvaarten uit Oostende naar Folkstone :

— Dagelijks te 05u10 ;  
— Op 29, 30 en 31.10 en op 1, 2, en 3.11.1979 bijkomende afvaart te 03u30 ;  
— Op 29, 30 en 31.10 en op 2 en 3.11.1979 bijkomende afvaart te 06u40.

#### Afvaarten uit Dover Western Docks :

— Dagelijks te 11u40, te 15u45 en te 19u10.

#### Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 00u20, te 09u20 en te 21u20 ;  
— Op 29, 30, 31.10 en op 1 en 2.11.1979 bijkomende afvaarten te 03u20 en te 06u20 ;  
— Op 28.10 en op 1.11.1979 bijkomende afvaarten te 12u20 en te 18u20 ;  
— Op 31.10.1979 bijkomende afvaart te 18u20 ;  
— Op 3.11.1979 bijkomende afvaart te 03u20.

#### Afvaarten uit Folkestone :

— Dagelijks te 22u45 ;  
— Op 29, 30 en 31.10 en op 2 en 3.11.1979 bijkomende afvaart te 00u10 ;

— Op 28, 29, 30 en 31.10 en op 1 en 2.11.1979 bijkomende afvaart te 21u00.

## REDERS LEEST UW VAKBLAD



Een binnenzicht van de koelkamer die duidelijk de grote opslagruimte en mogelijkheden aantoont. (Foto NVDK - Herman)

# VISSERISCHOLENCROSS



Vorige week woensdag mocht schepen A. Laridon alweer het startpistool hanteren om het jonge volkje van de vier visserijscholen voor de Inter-cross 1979-1980, de uitgestippelde parcours van het Maria-Hendrikapark in te jagen.

De sportieve strijd om de visserij-er zou nu eens te land uitgestreden worden onder de talloze deelnemers van de Rijkvisserijschool te Heist, IBIS Oostende, de Vrije Visserijschool te Nieuwpoort en de inrichtende Visserijschool "John Bauwens" te Oostende.

Op drie fronten — de categorieën 1963 en ouder, 1964-1965 en 1966-1967 — kon men de tegenstander hijgend geen duimbreed toegeven en de meer dan zestig konkurrenten in elke reeks (ja, zo'n kleine 200 sportieven krijg je daarvoor bij elkaar !) aan het koordje het nadjagen pogen te geven.

Terwijl veel deelnemers nog duchtig op hun adem traptten, startte "indoors" het koortsachtige cijferen en puzzelwerk: aan individuele- en ploegenrangschikking.

In aanwezigheid van prominenten, directeuren, begeleidend personeel en last but not least de sportieven zelf, mocht schepen A. Laridon, ere-gast van directeur A. De Block de diverse resultaten bekend maken en de prachtige trofeeën overhandigen.

De dubbele individuele overwinning van de Stedelijke Visserijschool "John Bauwens" krijgt hierbij een eervolle vermelding, doch alle lof en eer gaat naar de Rijkvisserijschool te Heist, die op alle fronten het goud veroverde.

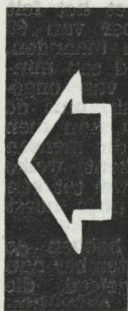
## RESULTATEN EN TROFEEËN :

### Categorie 1966-1967 :

- 1 Rijkvisserijschool Heist  
Trofee Minister W. Callewaert
- 2 IBIS Oostende  
Beker Minister Chabert

### Categorie 1964-1965 :

- 1 Rijkvisserijschool Heist  
Beker Minister Marc Galle
- 2 IBIS Oostende  
Beker Minister Willy Claes.



Vier beelden van de bijzonder geslaagde atletiekmeeting voor de visserijscholen. Bovenaan een beeld aan de start en daaronder respectievelijk de deelnemers van 1963 en ouder, de jongens geboren in 1964 of '65 en de youngsters die in 1966 of '67 het levenslicht zagen.

(Fotos NVDK - WDB)

## SCHIPPERS

## KORREKTIONEEL

## BEBOET

Door de rechtbank te Brugge werden verscheidene schippers korrekcioneel beboet om in het Kanaal verkeerde manoeuvres uitgevoerd te hebben. Ze werden door de Britten in overtreding genomen en het dossier werd aan het Belgisch gerecht overgemaakt. Men begint zo langzaam aan zwaarder te tillen aan het overtreden van veiligheidsvoorschriften en ook de Belgische rechtbanken beginnen ter zake straffen toe te passen alhoewel dit nog beperkt blijft tot boeten.

De advocaten haalden tevergeefs aan, dat in het éne geval het in feite om een zaak van heikracht ging, daar het zeer slecht weder was met kracht negen en dat men dan niet zo gemakkelijk het schip in de hand houdt en dan volgens de weersomstandigheden de veiligste weg neemt die niet altijd met de door de overheid voorgeschreven koersverrichtingen overeenkomen.

Dit kon de rechter echter niet overtuigen en schipper Henri S. uit Heist kreeg een boete van 2.000 fr. toegemeten, nochtans met uitstel omdat het de eerste maal was.

De andere schippers, André V.T. uit Heist en F.V. eveneens uit Heist kregen respectievelijk een boete van 4.000 fr. en van 2.000 fr. aangesmeerd, ditmaal niet voorwaardelijk.

Het is dus opgepast geblazen voor onze schippers uit de visserij met overtredingen van de trafiek-routering en de veiligheidsvoorschriften, vooral omdat de grote vrachtschepen en tankers zich gesterkt voelen door het trafiekrouteringssysteem, dat vroeger niet officieel bindend was, maar nu wettelijk verplicht. Ze gaan dan ook niet meer uit de weg voor een overtreder, hetgeen toch zeer veel gevaar inhoudt voor de overtredende visser, voor zijn bemanningsleden en voor het vaartuig.

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

## REDERS LEEST UW VAKBLAD

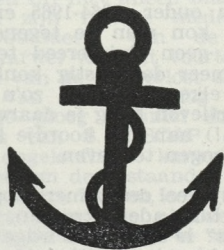
## DRIE IJSLANDERS IN DE SLECHTE VERKOOPWEEK VAN 1 NOVEMBER

We stellen terug een slechte aanvoerregering vast. Inderdaad krijgen we in de week van 1 november een drietal IJslanders aan de markt, die, en het is zeker spijtig dat we dit moeten schrijven, gelukkig niet te veel in de markt zullen zetten.

1 november die op een donderdag valt, is zeker geen bijzondere verkoopweek voor de vis. We vernamen in dit verband dat heel wat leunders, zoniet het grootste gedeelte, niet weggaan. Ook de leveringen aan de winkels zullen wel navenant zijn. Het is dan ook spijtig dat er geen beter markt-koördinering plaats grijpt en dat men in de Rederscentrale waarin IJslanders zitting hebben, men geen initiatief neemt om de aanvoeren wat beter te koördineren en marktregelbaar te houden. Gezien het beperkt aantal IJslanders zou dergelijke marktregeling ergens toch wel mogelijk moeten zijn?

Maar...?

PUBLICITEIT  
IN  
HET  
VISSERIJBLAD  
DOET  
UW  
ZAKENCIJFER  
STIJGEN



## Ter vismijn van Oostende :

# De KOSTPRIJS van het VISLOSSEN

Toen enkele jaren geleden tot de bevinding werd gekomen, dat de kosten van het vislossen door een achttal vislossersbazen, zeer uiteenlopend opliepen en dit aanleiding gaf tot allerlei onregelmatigheden, diefstal, goedkoop of duur lossen, enz..... werd door het stadsbestuur op aandringen van de Rederscentrale beslist, het vislossen op proef van één jaar in concessie te geven.

De regeling bij aanvoer van IJslandse vis werd destijds volgens een degressief stelsel bepaald en tenslotte verschilde dit van vaartuig tot vaartuig al naargelang allerlei voor- of nadelen.

In buitenlandse havens, alhoewel minder goedkoop, geschiedde het lossen, rapen, sorteren en wegen door een eenheidsorganisatie, waardoor vooraf de kostprijs gekend was.

Steeds verminderde het aantal lossers, maar mensen, die aan de Staat of Stad werkten, verklaarden zich daar ziek of namen verlof om buiten de officiële lossers, hier te komen lossen in allerlei voorwaarden, welke niet gekend waren.

Dit alles bracht allerlei verwickelingen met zich, zodat vorig jaar op aandringen van de Rederscentrale bij het Stadsbestuur tot het afschaffen van het lossen door lossersbazen overgegaan werd, gezien het hier geen concessionarissen waren en anderzijds aangedrongen werd opdat één en dezelfde lossersbaas zou lossen in voorwaarden, paritair en in akkoord met de stad, vastgelegd.

Twee kandidaten boden zich aan nl., de firma Van Waes en de rederyj Pintelon.

Na verschillende besprekingen tussen stad, de Rederscentrale, de vakbonden en de belanghebbenden werd vastgesteld dat de voorwaarden door de firma Van Waes voorgelegd, niet alleen veel goedkoper waren, maar een groter waar-

borg van onafhankelijkheid daargestelden, daar deze firma daarenboven reeds 27 jaar met de verschillende problemen van het lossen geconfronteerd was en al wie er bij hoorde zich er zeer tevreden over uitte.

Daarenboven waren hun prijs en hun voorwaarden veel lager en logisch maar had niemand er aan gedacht dat de visaanvoer dit jaar zo zou evolueren, dat in negen maanden tijd een mindere aanvoer van zestig miljoen frank zou geboekt worden.

Verder mogen de garnaalvisserstvaartuigen hun vangsten voort aan de trap verkopen en moeten zij, die in de mijn hun garnaal laten wegen, enz..... slechts een forfaitair bedrag van 50 fr. per schip betalen, wat nog niet genoeg is om het loon van tien minuten van een werknemer te betalen.

Rekening houdend met het feit dat een minder aanvoer van 60 miljoen frank in negen maanden, aan 3,05 fr. ten honderd een minder inkomen betekent van ongeveer twee miljoen frank, plus de verhoogde sociale lasten, kan men begrijpen dat het voor die mensen een zwaar verlies betekent, welke ofwel tot het failliet ofwel tot een normale verhoging van prijs moest aanleiding geven.

Naar we vernemen, hebben de uitbaters de zaak in september aan het stadsbestuur voorgelegd, die het gegronde van hun opmerkingen heeft ingezien.

De stad heeft de Rederscentrale hiervan ingelicht en haar enkele dagen tijd gegeven om haar opmerkingen te laten kennen, er aan toe voegend dat zo er tegen de volgende zitting van het Schepencollege geen antwoord toekwam, zij het voorstel als gunstig zouden de week daarop aanzien, zodat het Schepencollege van Oostende

# Schadegevallen in de zeevisserij

— Ter visvak 102 viel aan boord van de Z.196 Jan van Gent de decca plotter uit. Er werd naar Oostende gevaren voor herstelling. Later hoorde men aan boord tijdens het winden van de bokken, een gekraak zodat vervanging noodzakelijk was. Een reis die aanvankelijk 14 dagen moest duren, moest door de schipper noodzakelijkerwijze worden onderbroken.

— Ter garnaalvisserij werd schipper André Vlietinck van de Z.500 De Hoop, via de radio opgeroepen door de schipper van de Z.430 Margibel. Deze vroeg sleephulp wegens het breken van een stuk tussen motor en keerkoppeling. Na akkoord werden aan boord van de Z.500 de boelen gewonden en koers gezet naar de Z.430 die op een kwartmijl verwijderd lag. De sleep verliep normaal tot in de Zeebrugse vissershaven.

— Vlak voor het begin van de vis-

serij door de Z.405 Kamina, stelde men vast dat de automatische spanningsregelaar het had begeven. Daardoor raakten alle elektrische apparaten buiten werking. Enkele minuten later ontvlamde die automatische regelaar en ging totaal verloren. Om zich aan boord te behelpen, werd een hulpdynamo ingeschakeld. Men viste daarna nog twee dagen vooraleer de steven naar de thuishaven te richten.

— Ter garnaalvisserij raakte de Z.473 Jan Bart III vast aan een onder water zittend voorwerp, met de bakboordboel. Na de motor tot stilstand te hebben gebracht, zag men dat de bakboordreling over zowat 5 m. lengte tussen achtersteoegel en kommandobrug was afgerukt. Bij het winden van de boelen, gelukte schipper Jan Dobbelaere zijn schip weer vlot te krijgen.

— Bij het winden van beide visboelen aan boord van de Z.98 «Op Hoop van Zegen», sloegen deze boelen vast in het zand. Door de hevige kracht plooidde de bakboordbok. Schipper-eigenaar Amedé Vantorre zag zich verplicht de terugreis naar Zeebrugge aan te vatten.

— Aan boord van de Z.126 Marretje, hoorde men tijdens de visserij een abnormaal geluid in de motor. Bij nazicht bleek dat de temperatuur van de motor met zowat 50° C naar omhoog was gelopen. Tevens bleek dat de overbrengingsketting van de nokkenas beschadigd was. De schipper besloot de terugreis op eigen kracht en op slow aan te vatten.

— Aan boord van de Z.126 fSdamo — Bij het bovenhalen van de netten aan boord van de Z.42 Midas ter visserij, vond men er een onbekende kabel in. Om geen schade te veroorzaken aan de kabel, werd de boel terug gezakt. Tijdens dit zakken brak opeens het vistouw, zodat de ganse boel verloren ging. De kabel had een grijze kleur en was zowat 15 cm dik. Deze werd niet geschonden. Het voorval had plaats tijdens een woelige zee. De waarde van het verloren vistuig belooft 150.000 fr.

— Na de visserij normaal bedreven te hebben hoorde men aan boord van de Z.583 Angelina een zware klop op het achterschip. De netten werden gewonden en men poogde met vooruit en achteruit te slagen, de schroef te klaren, doch dit bleek vruchteloos. De visserij werd gestaakt en op eigen kracht naar Zeebrugge gelopen. Daar haalde een duiker een zware sleepros van 4 m lengte met een doormeter van 15 cm uit de schroef.

VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN

P. Vandenbergh

# FRANS OESTERBROED NAAR WARMER LANDEN

In de oestertelt krijgen we een nieuw hoofdstuk van menselijke ingrijpen ter bevordering van de groei van het oesterbroed en tegelijk de wintersterfte.

Tegen het einde van het jaar zullen zowat tien miljoen allerkleinste oestertjes van ongeveer 2 mm, overgevoegen worden uit de streek van Cotentin naar de warmere lagunewateren van Senegal, in de omgeving van Dakar. Het voordeel hiervan is, dat deze oestertjes in de wintermaanden een actieve groeicyclus zullen kennen in de warme en rijke lagunewateren aan de W.-Afrikaanse kust. In de koude wintermaanden aan de Franse kust ligt inderdaad de groei compleet stil en gaat het broed tot een zekere winterslaap over. Dit heeft voor gevolg dat in de lente, wanneer de vraag naar oesters het grootst is, deze dan nog te klein zijn om een commerciële waarde te hebben. De oestertjes zullen nu overgevoegen worden via Orly te Parijs met bestemming Dakar, waarna zij per autotransport naar de lagunes vervoert zullen worden, zodanig dat slechts 48 uur, na het vertrek uit de broedplaatsen van Cotentin, de oestertjes terug aan het water toevertrouwd worden.

## DE TECHNIEK VAN DEZE VERWATERING

We hebben hierboven gezegd, dat binst de winter deze allerkleinste oestertjes, praktisch aan een winterslaap doen en hierdoor gevoelig in hun ontwikkeling geremd worden. Een vooronderzoek op heel kleine schaal heeft voorheen uitgewezen dat het overvliegen naar warmer aangepaste wateren het groeiproces niet doet stoppen, maar integendeel aangemoedigt. Tevens had een onderzoek in verscheidene streken plaats. In de Middellandse zeeewateren is het water niet voldoende warm en ook niet voldoende rijk aan voedingsstoffen voor de baby-oestertjes, zodat men ten slotte terecht kwam in Senegal. De oestertjes worden in plasticen kisten overgevoegen nadat ze goed vochtig gemaakt werden en op koude temperatuur gehouden opdat ze binst het vervoer niet zouden uitdrogen. Op dit ogenblik hebben de baby-oestertjes slechts 2 mm lengte en men telt... 150 duizend stuks in één enkele kg. Vochtig en koud gehouden, kunnen deze oestertjes, zonder ongemak zelfs drie dagen onder weg blijven. Ze kunnen dus wel het traject van 48 uren aan per auto naar Parijs, per vliegtuig naar Dakar en per auto naar de lagunes.

In de licht stromende lagunes, regelmatig door het warmere oceaan-

water bevoorrad, worden de oestertjes in kooien uitgezet voorzien van zeer fijne draad, aangepast aan hun grootte. Deze kooien zijn zeer diep en langs boven open en kunnen ongeveer 200 duizend babys herbergen. Niettegenstaande zij met aangepast touwwerk van op de oever bevestigd zijn, hebben de kooien toch een zekere vlotvrijheid in het water dat ongeveer 18 tot 20 graden Celsius temperatuur bezit in de wintermaanden, tegenover slechts 3 tot 4 graden op de Cotentinkusten in Frankrijk.

In slechts 2 maanden ontwikkelen de baby-oestertjes zich van 2 tot 8 mm en gaan van 150 duizend stuks per kg naar 5 duizend stuks over. In volume dus 30 maal meer. Na deze 2 maanden worden de oestertjes terug naar de oorspronkelijke kweekplaats op de Franse kust teruggevoegen.

Vermits er reeds aan oesterkweek gedaan wordt in de lagunes van Senegal, maar dan op zeer bescheiden en minder wetenschappelijke wijze, kan men toch beroep doen op voldoende lokale handarbeid onder leiding van enkele Franse specialisten, die ter plaatse blijven. De fijne rasterdraad van de oesterkooien moet ook regelmatig gezuiverd worden om te beletten, dat het raster zou toekoeken en geen voldoende stroming en aankomst van nieuw voedingswater toelaten.

## IS HET OVERVLIEGEN FINANCIËEL HAALBAAR ?

Het is duidelijk dat ten slotte alles in functie is van de kosten voor het weg-en-weer overvliegen, het landvervoer, de verzorging ter plaatse, enz... Op het eerste zicht een bedenkelijke haalbare kaart. Dank zij het onmetelijk aantal baby-oestertjes zullen de kosten nog op geen Belgische centiem per stuk kosten. Ten overstaan van de kostwaarde van één baby-oester, namelijk ongeveer één halve B.fr. is dit zeer miniem. Ook het overvliegen kost slechts 150 B.fr. per kg. waarin we bij de heenreis 150 duizend en bij de terugreis 30 duizend stuks tellen. Dit is natuurlijk slechts het geval wanneer het over miljoenen babys gaat. Ook in Tunesië werd een dergelijk experiment uitgewerkt dat eveneens goede resultaten gaf. Voegen we er nog aan toe, dat het hier om de holle oester gaat, de platte oester niet geschikt zijnde voor de iets te warme Senegalese wateren. Verder werd er door de Franse Atlantische maatschappij voor akwakultuur eveneens een microbioloog aangesteld om eventuele epidemieën onder de babys te voorkomen.

# FRANSE REDER-SCHAFT MOTOR AAN OP ZWARE STOOKOLIE VOOR BRANDSTOFBESPARING

Het probleem van de brandstofprijzen wordt immer akuter en roomt bij vele reders de kans op een overschotje op de brutobesomming af. Dit is ook de reden waarom men dit probleem voortdurend nader bekijkt en zelfs de nieuwbouw zich reeds toespitst op brandstofbesparing, of minstens op minder brandstofverbruik. Zo hoorden we reeds van het instrieken van de romp met een speciale verf die een soort glijdende laag uitmaakt, waardoor de weerstand van de romp in het water vermindert. Men tracht eveneens de vaartuigen minder zwaar uit te rusten om op de trekkracht te kunnen sparen. In deze optiek hebben de polyestervaartuigen dan ook een lengte voor op de stalen vaartuigen. Ook op de P.K.-kracht van de motoren wordt er meer en meer gespaard, evenals op de technieken bij het vissen. De brandstof is inderdaad één te kostende faktor in de uitbating geworden en men begint nu werkelijk af te wegen of bepaalde grootheden nog wel hun nut hebben.

Typerend in dit geval is wel dit van een Franse reder, de heer Jean-Baptiste Delpierre, voorzitter van het rederssyndikaat van Boulogne. Betrokken reder is naar

IJsland gevlogen om er zijn treiler, uitgerust met een 1.500 P.K.-motor te gaan omwisselen tegen een IJslandse treiler, gebouwd op éénzelfde werf in Frankrijk met een 1.200 PK. Het voordeel van deze omwisseling zit hem echter niet zo zeer in een minder zware motor, maar in het feit dat deze motor, een «Deutz», voorzien is van een voorverwarming die het mogelijk maakt, zware fuel te gebruiken in plaats van de gewone lichte gasoil. Deze zware fuel is beterkoop en in sommige landen, onder meer zoals dit in IJsland het geval is, maakt het o... maar eventjes 38 % uit!

Zo er ook bij ons een dergelijk prijsverschil in de brandstofprijzen van gasoil en zware fuel zou liggen, zou dit, in zekere zin toch een uitkomst betekenen voor onze reders. Het is inderdaad zo, dat de post brandstofkost, de schuld is van een onevenwicht in de uitbating van een vissersvaartuig.

Zelfs indien de ombouw van de motor voor een voorverwarming, bepaalde kosten medebrengt, dan ware het wellicht nuttig na te gaan, of de prijs hier bij ons van de zware fuel, niet van aard is om hier toch een renderende operatie van te maken.

# WEETJES

In Frankrijk laat men opmerken, dat de haringvangst waarschijnlijk niet voor eenieder verbonden is, vermits er in de laatste tijd in dit land haring aangeboden wordt voortkomende uit de partnerlanden, in het bijzonder uit Denemarken. Het gaat hier wel over toegelaten bijvangst van een het lolletje waarbij niet zelden, de bijvangst de andere vis is en de haring de hoofdvangst. Nu dat de Canadezen minder haring vangen en de uitvoer uit dit land begint te stokken, is het zeker wel een aardige verdienste als... bijvangst.

Niettegenstaande de pessimistische vaststellingen door onze biologen in verband met de haringaanwas, komen toch meer en meer inlichtingen door van de vissers uit verscheidene landen van de Gemeenschap over hoopgevende aanwezigheid van haring. Om nog de strenge biologen, noch de, van ongeduld trappende staande vissers te volgen, zullen we maar aannemen, dat de waarheid ergens in het midden ligt. Het verschil is waarschijnlijk, dat de biologen een voldoende herstel van volwassen, geslachtsrijpe haring wensen en de vissers gekonfronteerd worden met de opkomende jonge haring, die we zelf ook nog liefst gespaard wensen te zien.

In de visserij op de St. Jacobschelpen die, naar gelang de streek, langzamerhand op gang komt in Frankrijk door een officiële openverklaring, hoeft men voorlopig niet te hoog van de toren te blazen. Niettegenstaande de vangst op de St.-Jacobsschelp streng gereguleerd wordt en men slechts bepaalde uren en bepaalde dagen deze visserij mag beoefenen, schijnt dit schelpdier zich nog niet hersteld te hebben van de vroegere roofvisserij.

Te Guilvinec in Frankrijk stelde men met ongeloof en verbazing vast dat de romp van een, onlangs in juni, nieuw in het water gelaten treiler, overdekt zat met organismen in de vorm van een waterzakje met een opening vooraan en achteraan. De treiler moest op de slip voor een volledige kuibeurt. Onderzoekers stelden vast dat de aangehechte organismen slechts in ernstig bezoedeld water voorkomen belast met menselijke uitwerpselen. Opdat de romp in dergelijke korte tijd volledig overdekt was, kunnen we veronderstellen hoe erg deze bezoedeling moet zijn!

# REDERS LEEST UW VAKBLAD

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

## TE KOOP :

### N.710 „SCORLAINE JAMES”

Gebouwd in 1957 op de werf Hillebrandt te Oostende. Hebbende een Br. Ton van 56.81. Voorzien van een motor Caterpillar van 240 PK van het jaar 1972. Met alle nodige apparaten aan boord. Voorwaarden : bureel blad nr. 8357.

(8357V)

## Te verregaande bevoegdheden voor bepaalde yachtclubs

Door het parlementslid, de heer Somers werd in verband met de exploitatie van bepaalde yachtclubs een pertinente vraag gesteld aan de minister van verkeerswezen, waaruit blijkt dat bepaalde yachtclubs inderdaad een praktisch totale beheersbevoegdheid over de infrastructuur van de yachthavens tot zich toe getrokken hebben. Als we daarbij dik in de verf zetten dat sommige yachthavens tientallen en zelfs honderden miljoenen aan de gemeenschap gekost hebben, dan is deze inbeslagneming van een openbaar domein door een bepaalde caste, nog meer frustrerend zei hij. Met slechts een beperkt gedeelte van deze, in onze ogen, met te gulle hand toegestoken en gependeerde honderden miljoenen, had men heel wat kunnen verwezenlijken in de visserij. We menen dan ook dat het nuttig is en leerrijk tevens, de vraag van de heer Somers en het antwoord van de heer minister in extenso weer te geven. Anderzijds, gezien de grote bevoegdheid van de yachtclubs over openbaar domein en openbare infrastructuur, zouden zij deze beter besteden in het opleggen van vaartbeperkingen voor heel wat yachten, in de zin van het eisen van brevetten van zeeman-schap, veiligheidsuitrustingen, kennis van de zeevaartreglementen en zo meer, zodat men niet om de haverklap het reddingsapparaat langs de kust in beweging dient te stellen voor roekeloze vaart vanwege yachtsmen en gebrek aan navigatiekennis.

Het parlementslid zei o.m. :

Via berichten in de pers mochten wij vernemen dat het Ministerie van Verkeerswezen verschillende yachthavendokken aan onze kust in exploitatie geeft aan yachtclubs. Naar verluidt zouden deze yachtsclubs zeer verregaande beheersbevoegdheden over deze infrastructuur naar zich toe getrokken hebben, derwijze zelfs dat men kan spreken van een privatisering van het openbaar domein. Ook wat betreft de financiële controle op deze yachtclubs is één en ander onduidelijk.

Dienaangaande had ik aan de Minister van Verkeerswezen volgende vragen willen stellen :

- 1) voor welke infrastructuur, en met welke yachtclubs werd een exploitatieovereenkomst afgesloten ?
- 2) Op basis van welke reglementering werden deze infrastructuur in exploitatie gegeven; meer bepaald, op welke wijze werd artikel 10 van de wet van 16 juli 1973 waarbij de bescherming van de ideologische en filosofische strekkingen gewaarborgd wordt nageleefd ?
- 3) Op welke van de drie in artikel 9 van hoger vermelde wet voorgeschreven wijzen worden deze yachthaveninfrastructuur beheerd ?
- 4) Op welke wijze geschiedt de financiële controle over deze yachtclubs ?

## ANTWOORD

Het koninklijk besluit van 31 mei 1968, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 25 juli 1968, houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, wijst aan bepaalde autoriteiten zekere bevoegdheden en opdrachten toe.

Door vermeld besluit, wordt aan de ambtenaren van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart (loodswezen), dat ressorteert onder het Ministerie van Verkeerswezen, onder meer opgedragen de ligmeer- en ankerplaatsen aan de vaartuigen toe te wijzen.

Mijn departement beschikt echter over geen bevoegdheid wat betreft de exploitatie en het beheer van de infrastructuur van de yachthavens, noch wat betreft de financiële controle van de yachtclubs, die de infrastructuur gebruiken.

Vermits de Minister van Openbare Werken betrokken is in de problemen, die het geacht Lid aanbelangen, heb ik hem zijn vraag voor verdere behandeling overgezonden.

## FRANSE TREILER ZWAAR BESCHADIGD DOOR VLUCHTENDE CARGO

Terug het zoveelste zelfde scenario. Een zware aanvaring door een, in het donker onbekend gebleven vrachtschip, dat zonder omkijken in de duisternis verdwijnt. Dit overkwam de 18-meter kusttreiler „Roche-Blanche” uit Douarnenez.

De „Roche-Blanche” een houten constructie uit 1967, metende 48 Brt met een 360 PK-motor, was op weg naar de visserij en bevond zich op ongeveer 10 mijl van het kanaal St. Georges, toen achterop een cargo zichtbaar was, die ongeveer dezelfde koers liep en die moest uitwijken voor de treiler. Het was een klare nacht en aan boord van het vissersvaartuig brandden alle lichtsignalen en zelfs het licht uit fornuis en de projecteurs. Het was bijgevolg onmogelijk dat men ons niet zou zien, zegde de eigenaarschipper. Het was dan voor ons ook een complete verrassing toen de cargo plots zo dicht bij ons was, dat een aanvaring niet meer te vermijden was. We kregen een geweldige slag achteraan, terwijl ons vaartuig dan langs de zijwand van het vrachtschip ging schuren. Ter hoogte van de „gaillard” kregen we dan terug een hevige slag, zodanig dat ons vaartuig zich langs bakboordzijde tot op 30 graden van het water neerhelde. We dachten allemaal dat het gebeurde was, maar

gelukkig rechte het vaartuig zich terug. Geen enkele van de bemanningsleden kon op de benen blijven en hierdoor hebben we slechts gezien dat het om een vrachtschip van een honderd meter lengte ging, grijze kleur van de romp en een witte brug achteraan. Waarschijnlijk bestemming Ierland. Onmiddellijk heeft de bemanning rode vuurpijlen afgeschoten, maar ook deze werden door het vrachtschip, ofwel genegeerd ofwel niet gezien. Gelukkig kon de treiler, die een kreeftjessvisser is, op eigen kracht naar de thuishaven terug keren. Op de slipway gezet blijkt de schade zeer zwaar te zijn. De achterstevan en gedeelte reling ingeduwd, de gaillard beschadigd, bovendeck ontzet, terwijl het schip water maakt. De maritieme administratie heeft zich ingezet om het vrachtschip te trachten te vereenzelvigen. karwei die op het eerste zich zeer moeilijk zal zijn.

We herhalen dat de vrachtschepen niet veel aandacht verlenen aan de visserij schepen en daar waar mogelijk is, en niettegenstaande men voorrang heeft, zouden we bijna aanraden, intijds zelf uit de weg te gaan, indien dit mogelijk is en dat dit een eventueel manoeuvre van het vrachtschip zelf niet zou tegengaan.



## Kwaliteit wint altijd. Zeker als 't gaat om ingelegde mosselen.

Of het nu gaat om mosselen in azijn, om mossel-salade, of mosselen in 'n sausje, zolang er Zeeland's Roem op staat zijn uw klanten tevreden.

Want groter, lekkerder en verser mossel vinden ze in geen enkel ander potje. Puur natuur. Met verse groenten. Met de fijnste sauzen.

Stel uw klanten dus niet teleur. Geef ze het beste.

Ingelegde mosselen van Zeeland's Roem.



De Leeuw & Cornelisse B.V., Yerseke, Holland. Tel. 00-31 1131-2220.

# HET VERGAAN VAN DE „MARGARETHE BOYEN“ UIT GRIMSBY

VAN BELANG VOOR ONZE VISSERS

De „Margarethe Boyen“ was een middenslagtreiler van houten konstruktie. De schipper van het zusterschip de „Frances Boyen“ waarmede in „paar“ gevist werd heeft nu enkele besluiten vrij gegeven die volgens hem de oorzaak zijn van het vergaan. Beide schepen liepen op het ogenblik van de visvangst niet naar huis, maar zochten een andere visgrond op. Zij waren nog maar 4 dagen uit Grimsby vertrokken en voor het ogenblik zowat 40 mijl uit de Noorse kust. De „Margarethe“ had toen nog benaderend drie kwart van haar brandstof, zowat 30 ton ijs en iets meer dan 100 van onze benen vis aan boord.

Eer kan dus geen sprake zijn van dekovertlast van pas ingehaalde vis. Men liep in de richting van het Noorse booreiland „Ekofisk“ waarvan men slechts een 4-tal mijl verwijderd was toen het ongeval zich voordeed. Het zusterschip de „Francis Boyen“ liep op kop en de „Margarethe“ volgde, alhoewel dit doorgaans omgekeerd was.

Toen de schipper van het vergaane vaartuig over de VHF riep dat zij aan het kapseizen waren, heeft men dit aan boord van de „Frances“ op de radar kunnen volgen en daar stelde men vast, dat alles in minder dan één minuut voorbij was, ogenblik waarop de spot op de radar van de „Frances“ verdween.

Wat de schipper van de „Frances“ opgevallen is, is het feit dat, naar gelang zij de weersomstandigheden van de Noorse kuststations opvingen, deze altijd een bepaalde verscheidenheid uitdrukten met deze opgegeven door het station van het booreiland Ekofisk. Sprak men van kracht „6“ bij de kuststations, dan was dit 7 tot 9 voor de Ekofisk-waarneming. Volgens de Noorse kuststations was de snelheid van de wind 35 tot 40 mijl per uur en volgens Ekofisk 55 en zelfs 65 mijl ! Ook heeft de schipper van de „Frances“, dit binst zijn zoekaktie, zelf ondervonden en aldus kunnen uitmaken dat de zee- en weersomstandigheden een partikulariteit vertoonden in de omgeving van het booreiland. Hij wijst dit aan de verbranding van de gassen op de boortoren waarvan de warmte een stijging van de lucht veroorzaken, waardoor er een luchtzuiging ontstaat. Dit veroorzaakt in de omgeving van het booreiland lokale golfreakties zoals een plotse hoge golf die zich kan voordoen aan één enkele zijde van een vaartuig, dat dan aan deze kant gelicht wordt zonder tegengewicht aan de andere kant. De schipper van de „Frances“ heeft dit zelf medegemaakt. Een normale golf rolt onder het schip door en licht het langs beide zijden op. Een schuine golf, licht eerst de ene kant, maar dan onmiddellijk de andere kant en het vaartuig her vindt zijn evenwicht. In het partikulier geval rond Ekofisk is dit niet gebeurd omdat de golf zich plots, precies van uit de diepte voordeed en het vaartuig slechts aan één zijde deed lichten en kapseizen. De schipper van de „Frances“ heeft er dan ook aan gehouden, alle andere vaartuigen die in

min of meer slecht weder de omgeving van de „Ekofisk“ aandoen of voorbijvaren, hier rekening mede te willen houden. Er is inderdaad geen andere verklaring voor het kapseizen en hij zelf heeft de partikuliere golfslagen opgemerkt. Het wrak van de „Margarethe“ werd door de schipper van de „Frances“ gelokaliseerd en er werd zelf uitgemaakt dat het omgekeerd met de kiel naar boven ligt.

Het ene lichaam dat opgevist werd, was van de wachtsman waarmede de „Frances“ kort vóór het ogenblik over de Vhf gesproken had. De andere bemanningsleden waren te ruste, zodat verondersteld wordt, dat allen zich nog aan boord bevinden.

# STRANDVISSERIJ - MODELBOUW WAT IJSLANDVAARDERS VERTELLEN...

Het visserijmuseum van Oostduinkerke krijgt naam en faam. Door het harde werk van museum-konservator Gaston Desnerck, geholpen door Lanzweert Wim, Vermoote Marcel en Pylser Danny, is het museum uitgegroeid tot een leerzame en mooie getuigenis van ons visserijverleden. Het werk van deze mensen wordt beloond door de ruime belangstelling die er voor het visserijmuseum bestaat. Het aantal bezoekers stijgt er gestaag. Dit jaar telt men reeds 25.000 bezoekers.

Wanneer men het visserijmuseum bezoekt kan men er steeds iets nieuws beleven. Zo zullen er nu, tegen het einde van dit jaar, drie werken in verband met de visserij verschijnen.

Het eerste werk van de hand van Gaston Desnerck en Marcel Vermoote, gewezen kapitein ter visserij, behandelt de „Strandvisserij“. Het boek 24 bij 24 cm., behandelt

in 115 bladzijden verrijkt met een 60-tal grote foto's en meer dan 40 technische tekeningen, de strandvisserij. Alle methodes van strandvissen zowel te voet als te paard worden erin toegelicht. Beide auteurs hebben het over het garnaalvissen te paard met het scheepnet, het planknet en het boomnet. Ook wordt uitleg verstrekt over het kartezetten, het kordeelleggen, kordeel indragen, het seinvissen te paard en te voet, de stelnetvisserij, het „tongenet“, het warrelnet, staande en drijvende haringnetten, enz. Tot slot kan de lezer zelf leren hoe netten te breien.

Kortom het wordt een bron van technische uitleg, een soort van cathe. voor de strandvisser en een grote verrijking voor allen die zich aan heemkunde en geschiedenis interesseren.

Het tweede boek draagt als titel (Vervolg op blz. 10)

## Nu de WINTER nadert, bestel uw



# DUFFLE COATS

van  
HOGE KWALITEIT

(grijsgroen en blauw)  
Blauw gevoerd

van  
**1000 tot 2250 F.**

(BTW 16 % niet inbegrepen)

# bij SCAP

H. BAELSKAAL, 27,  
8400 OOSTENDE  
Tel. (059) 32.29.51

(293PS)

# AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS IN DE MAAND SEPTEMBER PERIODE 1977 - 1979 (1)

SOORTEN	1977			1978			1979 (2)		
	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.
<b>1. DEMERSALE VIS</b>									
a) Schelv. v. vis.	21.901	857.750	39,16	54.306	1.603.125	29,52	38.656	1.301.480	33,67
andere schelv.	232.110	5.092.980	21,94	80.228	2.215.060	27,61	58.158	1.578.364	27,14
Kabelj v. vis.	31.549	1.241.320	39,34	48.019	2.037.020	42,42	27.017	1.101.120	40,76
andere kabelj.	849.725	22.273.059	26,21	955.246	30.658.549	32,09	629.653	25.337.150	40,24
Koolvis	105.266	3.638.522	34,56	174.418	5.012.290	28,74	91.027	2.490.398	27,36
Wijting	132.249	2.591.943	19,59	127.669	2.672.472	20,93	129.275	2.694.767	20,85
Schol	423.498	9.968.426	23,53	381.928	11.470.396	30,03	393.325	12.219.034	31,07
Roggen	113.917	3.827.010	33,59	123.397	4.945.550	40,08	98.814	4.909.829	49,69
Noorse schelv.	45.352	1.745.020	38,47	152.249	5.233.340	34,37	87.474	3.127.820	35,76
Andere	417.705	18.013.493	43,12	607.799	25.778.430	42,41	347.572	18.532.163	53,32
<b>TOTAAL :</b>	<b>2.373.272</b>	<b>69.249.523</b>	<b>29,17</b>	<b>2.705.259</b>	<b>91.626.205</b>	<b>33,87</b>	<b>146.975</b>	<b>30.227.830</b>	<b>205,67</b>
b) Tong	186.187	28.336.809	152,19	115.917	20.948.588	180,72	1.900.971	73.292.125	38,56
<b>TOTAAL DEMERS. VIS :</b>	<b>2.559.459</b>	<b>97.586.332</b>	<b>38,12</b>	<b>2.821.176</b>	<b>112.574.793</b>	<b>39,90</b>	<b>2.047.946</b>	<b>103.519.955</b>	<b>50,55</b>
<b>2. PELAGISCHE VIS</b>									
Haring	—	—	—	125	2.160	17,28	—	—	—
Sprot	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Overige	4.555	56.652	12,43	1.895	23.510	12,41	1.614	25.250	15,64
<b>TOTAAL PELAGISCHE VIS</b>	<b>4.555</b>	<b>56.652</b>	<b>12,43</b>	<b>2.020</b>	<b>25.670</b>	<b>12,71</b>	<b>1.614</b>	<b>25.250</b>	<b>15,64</b>
<b>3. SCHAAL- EN WEEKDIJREN</b>									
Garnaal	186.367	10.221.500	54,84	140.434	10.620.094	75,57	190.155	9.724.161	51,14
Noorse kreeft	61.115	5.769.090	94,39	83.464	7.737.680	92,71	39.040	5.194.054	133,04
Overige	109.571	2.351.850	21,46	84.057	1.939.060	23,07	82.201	2.059.410	25,05
<b>TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIJREN</b>	<b>357.053</b>	<b>18.342.420</b>	<b>51,37</b>	<b>308.055</b>	<b>20.296.834</b>	<b>65,89</b>	<b>311.396</b>	<b>16.977.625</b>	<b>54,52</b>
<b>ALGEMEEN TOTAAL</b>	<b>2.921.067</b>	<b>115.985.404</b>	<b>39,70</b>	<b>3.131.251</b>	<b>132.897.297</b>	<b>42,44</b>	<b>2.360.956</b>	<b>120.522.830</b>	<b>51,05</b>

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens  
(2) voorlopige cijfers.

## De Noordzee - gebruik en conflicten

Het seminarie "THE NORTH SEA AND ITS ENVIRONMENTS: USES AND CONFLICTS", dat op 25 en 26 oktober in het Haagse Congresgebouw plaats vindt, wordt georganiseerd door de Nederlandse Werkgroep "Noordzee".

Tijdens dit seminar zal gesproken worden over de talrijke bedreigingen van het milieu van de Noordzee en over de mogelijkheden om van de Noordzee een verantwoord gebruik te maken.

De Werkgroep Noordzee beoogt met dit seminar een belangrijke aanzet te geven tot de discussie over een samenhangend Noordzeebeleid op nationaal en internationaal niveau.

### DOELSTELLING

De Werkgroep Noordzee stelt zich ten doel te bevorderen dat de aantasting van het natuurlijk milieu van de Noordzee wordt voorkomen en, voor zover deze aantasting reeds aanwezig is, dit aantasten wordt tegengegaan of hersteld.

### WERKGEBIED

Onder de Noordzee wordt verstaan de zee tussen Nederland, België, Engeland, Schotland, inclusief de Orkneys en de Shetlandeilanden,

de 62e breedtegraad, Noorwegen, Zweden, Denemarken en West-Duitsland, inclusief het Nauw van Calais en het Skagerrak, alsmede alle aangrenzende en daarmee verbonden kustgebieden, zoals stranden, inhammen, fjorden, estuaria en wadden.

### MIDDELEN

De Werkgroep tracht haar doel te verwezenlijken door als samenwerkingsorgaan te functioneren voor groepen en particulieren; gegevens te verzamelen, onderzoek te verrichten en te laten verrichten; de overheid, particulieren, het bedrijfsleven, politieke partijen, milieugroeperingen adviezen te geven; het verschaffen en inlichten en het geven van voorlichting, het publiceren van onderzoekresultaten en adviezen, en het voeren van acties.

### PROBLEEMVELDEN

De problemen zijn: grondstoffenwinning (olie- en gaswinning, leidingen, overslag, overige grondstoffenwinning (zand en grind), kunstmatige eilanden, verontreinigingen, visserij (overbevissing, overige voedselproductie), scheepvaart en militaire activiteiten.

### WERKWIJZE

De Werkgroep streeft er naar haar werkzaamheden in subwerkgroepen te doen plaatsvinden.

Momenteel zijn er vijf subwerkgroepen ingesteld:

- subwerkgroep Havens en kunstmatige eilanden
- subwerkgroep Verontreiniging
- subwerkgroep Besluitvorming
- subwerkgroep Biologie
- subwerkgroep Seminar

### NIEUWSBRIEF NOORDZEE

De Werkgroep geeft 6 maal per jaar een Nieuwsbrief Noordzee uit, waarin voornamelijk op geconcentreerde wijze informatie wordt gegeven in rubrieken. De rubrieken hebben als onderwerp: olie — gas, visserij, zand — grind, eilanden, scheepvaart — havens, beleid — internationale samenwerking, vervuiling, wetenschap — biologie en diversen.

Abonnement op de Nieuwsbrief is mogelijk tegen de prijs van f 15 per jaar.

(Vervolg van blz. 9)

„MODELBOUW” en is het werk van Gaby Casier, scheepstekenaar op de werk van Seghers te Oostende, en van Gaston Desnerck.

Het 60 bladzijden tellende werk, verrijkt met meer dan 100 technische tekeningen, leer ons alles over modelbouw. Het bouwen wordt van af de eerste nagel tot en met de volledige bezeiling weergegeven.

Op beide werken kan ingeschreven

ven worden in het Visserijmuseum, of ook door storting van  
— voor modelbouw, fr.  
— voor Strandvisserij  
op de bankrekening van Gaston Gesnerck, nr. 280.0282150-20, filiale bank Oostduinkerke. Voor het boek over modelbouw kan men ook inschrijven bij Gaby Casier, Stockellaan 195, Oostende.

### „WAT IJSLANDVAARDERS VERTEIDEN.....”

Dit boek van Lanszweert Wim laat U kennis maken met het IJslandse verhaal van Jules en Henri Desmedt, beiden oud-IJslandvaarders en woonachtig te Bray-Dunes.

Na het woord vooraf en een beknopt geschiedkundig overzicht maakt de lezer kennis met de families Desmedt. Er wordt hem verteld met welke schepen de IJslandvaarders gevaren hebben, hoe ze aan boord leefden en werkten. Ook de hygiënische toestand en de voedselvoorziening worden in het boek behandeld. Het is het verhaal van Jules en Henri door hen zelf verteld, over wat ze zelf meemaakten. Zoals zij hun IJslandse avontuur beleefden zo hebben honderden Vlaamse vissers dezelfde lotgevallen ondergaan.

Dit werkje mag dan ook een laatste levende getuigenis zijn van een groot verhaal, een verhaal vol ellende en ontbering dat wellicht ook uw vader of een van uw familieleden heeft meegemaakt.

Het boekje telt 100 bladzijden en is verrijkt met 33 illustraties.

Inschrijven is nog mogelijk tot 20 november op girorekening van Lanszweert Wim, Krombekerstraat 3, 8991 Stavele, nr. 775.5059516-17. U kunt U ook in het Visserijmuseum laten inschrijven.

# Weetjes...

Japan heeft met China een overeenkomst getroffen, die men zou kunnen bestempelen, treilers tegen vis. Inderdaad worden door een Japanse firma de „Tayo Fishery Co” 6 treilers geleverd van 150 ton en een bepaald aantal seinetrellers. De betaling hiervan zal geschieden door de levering van vis uit de bijzonder visrijke Chinese kustwateren. De Japanners zal men gewis niets hoeven te leren. Ze verkopen aldus treilers en geraken terzelfdertijd aan de, voor hen hoogstnodige vis, in het bijzonder gezien zij, met de uitbreiding van de visserijlimieten, op veel plaatsen uit visserijgronden geweerd werden.

X X X

Komt er binnenkort een nieuwsoortige visserij? Namelijk het opvissen van kleine ertsblokken. In ieder geval heeft het Franse onderzoeksschip de „Marion-Dufresne” in de omgeving van het eiland „Réunion” een uitgestrekt veld op de zeebodem gevonden van polymetalieke ertsblokken met een dichtheid van minstens 100 kg. per m<sup>2</sup>. Elders gaat de dichtheid zelden over de 10 kg. de m<sup>2</sup>. Uitbatingsmogelijkheden zit er dik in of een nieuwe uitweg voor de visserij met een nieuwsoortige visserij!

X X X

Waar de Amoco-Cadiz meer dan 200 duizend ton olie uit zijn karkas liet lopen en tot dan als de grootste beoedelaar gebrandmerkt stond, heeft de boorput in de baai van Campeche voor de Mexikaanse kust, waaraan men maanden gewerkt heeft om onder controle te krijgen, nu de twijfelachtige eer van de grootste beoedelaar te zijn. Meer dan 400 duizend ton olie kwam in zee terecht en vormde een reusachtig olietapijt van 650 Km. diep! Of tienmaal de uitgestrektheid van onze totale kust.

X X X

Komt er ook een „zwarte doos” aan boord van de schepen. Een voorstel hiertoe werd ingediend door Noorwegen bij de Intergouvernementale Maritieme Organisatie. Het is hetzelfde systeem als bij de vliegtuigen. De doos neemt alle bevelen en alle uitgevoerde manoeuvres op, zodat bij ongevallen, men dan met een objectieve weergave van de feiten zou gekonfronteerd worden en niet zoals nu, met tegengestelde verklaringen.

X X X

Van de 4,5 miljard B. fr. hulp aan de ontwikkelingslanden door de Europese Economische Gemeenschap toegevoegd, gaat slechts een klein gedeelte naar de visserij, onder meer naar Angola voor de opbouw van zijn visserijvloot. Praktisch alle andere gelden gaan naar landprojecten.

X X X

Door de rechtbank van koophandel van Quimper werd de Kamer voor Handel en Nijverheid van Quimper die de slipway van Douarnenez in Frankrijk uitbaat, verantwoordelijk gesteld voor het onverwachts afglijden en omvallen van

een 40-meter treiler toebehorende aan de „Pêcherie Oest-Bretagne”. Voor de zware schade aan deze treiler, de „Castel-Meur” moet de Kamer van Handel en Industrie, voorlopig een provisie van meer dan 30 miljoen B. fr. betalen.

X X X

Te Arcachon in Frankrijk werden met enkele dagen tussentijd, door twee treilers die in de Golf van Gascogne op de tonijn vissen, reuze-eksemplaren van respektievelijk 320 kg., 400 kg. en 440 kg. binnengebracht. Het kleinste.....? Beestje ging van de hand voor ongeveer 20 duizend B. fr., de twee volgende voor respektievelijk 25 en 27 duizend B. fr. Het zal zijn zoals bij onze runderen, namelijk, een stukje uit de nek, uit de rug, uit de staart, de buik, enz.....

X X X

Het jaar 1979 zal gekenmerkt worden als het grootste beoedelingsjaar van de zee als gevolg van aanvaringen en ongevallen tussen of met petroleumtankers. Alleen reeds in de 2 eerste maanden van het jaar kwam als gevolg van ongevallen meer dan 500 duizend ton olie in zee terecht. Niettegenstaande de 1978 gekenmerkt staat door het ongeval met de „Amoco-Cadiz” was de beoedeling van de zee in dit jaar, tweemaal minder dan in '79!

X X X

In Frankrijk wijst men er op dat het Belgisch havenbudget kredieten voorziet voor bijna 15 miljard voor 1979, terwijl dit voor Frankrijk slechts 5 miljard B.fr. is! Men maakt hieruit een niet vleiende vergelijking in Frankrijk. Het is duidelijk dat het vooral de nieuwe sluis is te Zeebrugge en de werken voor een nieuw dok tue Antwerpen, die met grote investeringskapitalen weglopen.

X X X

Nadat reeds aangekondigd werd dat de Oostende - Londen - lijn per jetfoil zal ingehuldigd worden op 29 februari 1980, bereikt ons nu eveneens het bericht dat de lijn „Ramsgate - Duinkerke” uitgebaat door de Deense „Olau-line” van start gaat in mei 1980. Bij ons rijst het vermoeden dat vele lijnen wel eens de spoeling dun zouden kunnen maken.

X X X

De heer Geerders, directeur van het Nederlands Centrum voor Oceanografische gegevens, haalt de mogelijkheid aan voor aardbevingen in het Noordzeegebied als gevolg van de olie- en gaswinningen in dit gebied. Hierdoor zouden ook vloedgolven kunnen ontstaan. Hij bracht eveneens een daling van de temperatuur van de Noordzee onder de aandacht.

X X X

De zwaar gestegen brandstofprijzen heeft dergelijke weerslag op de uitbating van bepaalde vissersvaartuigen, dat het, voor de IJslandse vaartuigen nog niet zeker is of ze op de vangst van de wintercapelin

voor vismeeldoelinden zullen kunnen uitvaren. Indien deze vis niet in voldoende dichte scholen aanwezig is, of indien te ver moet gevaren worden om de scholen te bereiken, zullen de treilers niet uit hun kosten geraken.

X X X

Grimsby, nog getekend door het vergaan van de „Margrethe - Boyen” werd verleden week opnieuw opgeschud door het vergaan van de ankerseinetreller, de „Ella Gretha”, dit na een aanvaring met de Noorse cargo „Bulko” een 20 mijl ten oosten van het Ekofisk-booreiland. Gelukkig werden de 4 opvarenden gered.

X X X

Ook dit jaar wordt gezouten haring uit IJsland uitgevoerd. Begin september waren reeds kontrakten afgesloten voor een hoeveelheid van 130 duizend vaten gezouten haring met Rusland, Zweden en Finland. Men schat de waarde van deze kontrakten op een kleine 500 miljoen B.fr. Men sluit in de betrokken IJslandse kringen niet uit, ook kontrakten voor levering van gezouten haring af te sluiten met Polen en West-Duitsland.

X X X

Het oliegebruik verdeeld per inwoner is het hoogst in de Verenigde Staten met 9 ton, 6,5 ton in IJsland, 4 ton in West-Duitsland, 3,8 ton in Frankrijk en Groot-Brittannië. Het hoge verbruik in IJsland legt zich uit door de, voor dit land zeer ontwikkelde visserijvloot, die het grootste gedeelte voor zich op-eist. Alle brandstof moet in IJsland ingevoerd worden.

X X X

In IJsland is men gestart met luchtvervoer voor visaanvoeren naar Groot-Brittannië. Aldus werd een DC-6 vliegtuig op Grimsby ingezet. Deze luchtcarrier kan tot 12 ton vis in, met ijs gekoelde bakken vervoeren of anders uitgedrukt 240 van onze bennen van 50 kg. In 4 uur was de vis van uit IJsland in Grimsby ter bestemming, zodat minstens op de kwaliteit en versheid van de vis kan gewonnen worden.

X X X

Ruim twintig IJslandse treilers zijn reeds voorzien van een elektronisch systeem dat het brandstofverbruik kan verminderen met 8%. Dit systeem beveelt de ideale brandstoftoevoer en de ideale snelheid voor het vaartuig. In de eerstkomende maanden verwacht men dat dit systeem nog bij 30 andere treilers zal ingebouwd worden.

X X X

Te Douarnenez, grote vissershaven in Frankrijk, eisen de lossers, wegers, rabers en andere werknemers in de vistak, het statuut van..... docker. Hieraan zijn heel wat sociale voordelen verbonden, zoals doorbetaling aan de volle pot bij werkloosheid, betere pensioenregeling, rendementspremies, enz... Waarschijnlijk zullen de echte dokkers dan een nieuw statuut vragen van „superdokter” om het verschil met diegenen te laten uitkomen die in feite geen dokkers zijn. Voegen we hieraan nog toe dat in bepaalde vissershavens, zoals Bouldogne en Concarneau, de vislossers dit statuut reeds bekomen hebben! De reder zal het wel betalen, samen met de reeds niet haalbare brandstofrekening. En dan is men verwonderd dat de werkloosheid groter wordt.

X X X

In IJsland waren het de halfgrote treilers, van de klasse beneden de 500 Brt die in het jaar 1978 het best aan hun trekken kwamen. Topper in deze klasse was de „Gudbjorg” die zo maar eventjes 4.636 ton aanvoerde, hetgeen toch bijna 93 duizend van onze bennen betekent. Dit vaartuig werd slechts met 34 ton geklopt door een treiler uit de klasse van meer dan 500 Brt. Het gaat hier om vis voor menselijke verbruik.

X X X

Bij de tien voornaamste uitvoerders in IJsland komen 9 visverkopende en/of verwerkende bedrijven voor. Een bedrijf dat aluminium uitvoert komt op de derde plaats en als eerste uitvoerder met een voerder van wol en wollen stoffen stoffen komt als tweede uitvoerder van niet vishoudende produkten op de 16e plaats.

X X X

Men zal in IJsland zich er op toeleggen om op de kusten de reerobbenpopulatie, minstens met 15 duizend per jaar te beperken. Dit niet in de eerste plaats om het zee-robbenvel, maar in het bijzonder om het verslinden door de zeerobben van enorme hoeveelheden vis en het verwonden van vele andere. Men schat het aantal zeerobben op de IJslandse kusten op 50 duizend. Reden voor de „green-peacers” om een nieuw klaaglied te gaan aanheffen.

X X X

Op de visserijstand op de internationale jaarbeurs gehouden in de hoofdstad van IJsland, waren het in het bijzonder Denemarken en Noorwegen die er hun aanwezigheid lieten blijken met vooral uitrustingsstukken voor de visserij. We kunnen hier gerust aan toevoegen dat deze landen praktisch nergens ontbreken waar ruimte is om hun visserijtuig uit te dragen.

X X X

De elektrische afslaginstallatie in de vissershaven van Lorient schijnt de kopers maar weinig voldoening te geven. Een eerste beurt in september kon niet doorgaan wegens de weersomstandigheden. Een tweede beurt werd na anderhalf uur geschorst, omdat de kopers niet akkoord gingen met de uitslag. Verder zijn de kopers evenmin te spreken over de langdrigheid van de verkoop. Er werden inderdaad slechts 700 bakken verkocht in één uur. Het ging echter over een gewilde trage verkoop zegden de afslagers om de kopers met het nieuw systeem te familiariseren.

X X X

In Frankrijk denkt men er aan, de baai van de „Auguillon” met een gekende mosselkultuur, tot geteisterde zone uit te roepen vanwege de invasie van de mosselvijand, de ter plaatse zogenaamde „bigorneau”. Tot nog toe heeft men er niets op gevonden om deze veelvraat van mosselen en nieuwgeboeren een halt toe te roepen.

**VIS ETEN  
IS VERANTWOORD  
ETEN**

Niettegenstaande de bemanning van een grote Franse treiler bereid gevonden werd de zaterdag in zee te steken, waardoor de duur van de reis op 16 dagen komt met verkoop op de 17e dag, dit vanwege besparingskosten op de brandstof, hebben de syndikaten zich hiertegen verzet en een protest schrijven aan de rederij en aan de F.R.O.M. van Concarneau gericht. Voorheen werden er slechts maksimumreizen van 14 dagen door de syndikaten toegelaten en mocht men geen zaterdag uitvaren! Met de langere reizen bekam de bemanning nochtans ook bepaalde voordelen.

X X X

In Mauretanië gebruiken de reders met thuishavens zoals Las Palmas, Port-franc, enz... goedkope Koreaanse visserskrachten die er het werk verrichten voor..... 3.500 B. fr. de maand! Het is dus niet alleen in het vrachtverkeer dat deze misselijke toestanden van goedkope werkkrachten zich voordoen.

X X X

De vergunningen van Spaanse visserij schepen in de visrijke Mauretaanse wateren werd door de regering van dit land ingetrokken omdat de Spaanse reders zich niet volledig aan de overeenkomst hielden, die inhoudt, dat de vis in een basis in Mauretanië dient verwerkt te worden. De Spanjaarden verkopen de goedkope werknemers in deze bedrijven zo maar te betalen en de vis rechtstreeks naar Spanje over te brengen, met het gevolg dat de Mauretaanse regering nu de vergunningen ingetrokken heeft. De Spanjaarden zullen, eens in de EEG opgenomen, gevaarlijke en ongehoorzame partners worden.

X X X

Vertegenwoordigers van 4 grote Franse rederijen uit Boulogne, zijn onder leiding van de voorzitter van het rederssyndikaat, de heer J. B. Delpierre, naar Mauretanië afgereis, omdat in de visrijke wateren van dit land, door het intrekken van onder meer Spaanse vergunningen, kansen voor Franse reders open komen te staan.

X X X

Omdat 2 van hun vissersvaartuigen door de eigen Franse marine opgebracht werden, hebben de vissers uit Hendaye, gedurende meer dan 6 uur de haven van Bayonne ge-

blokkeerd. De twee vaartuigen waren in een, door de Franse maritieme overheden verboden zone aan het vissen. De netten en de vis werden aangeslagen.

X X X

Het IJslands rekord van aanvoer voor één enkel vaartuig het voorgaande jaar is 38 duizend ton (38 miljoen kg.) of anders uitgedrukt, 760 duizend van onze bennen, of nog anders uitgedrukt, iedere dag van het jaar liefst 2.100 bennen. Het gaat hier echter wel over industriële vis voor de vismeelfabrieken. Is het dan verwonderlijk, dat een ganse vloot werkelijk in staat is een vissoort uit te moorden (zoals de haring) als één enkel vaartuig 760 duizend bennen wegvist in één jaar!

X X X

Een Schotse schipper van een seinetreiler werd door een Britse rechtbank met 100 Pond beboet (6.500 B.fr.) wegens het niet korrekt aangeven van zijn aanvoer makreel. De Britse makreelvisser zijn een weekkontingent toegewezen. Omdat hij een bepaalde week over zijn kontingent van 225 ton heen zou gaan, had hij 34 ton laten opschrijven voor een voorgaande week.

X X X

Voor de maritieme rechtbank van Falmouth werd een Schotse schipper van een pursnettreiler in totaal tot iets meer dan 300 duizend B.fr. veroordeeld, wegens overtreding van het makreelvergunningstelsel en het vissen van ongeveer drie kabelengten in de verboden 3 mijlzone.

X X X

De Britten vrezen, dat door het terugbrengen door de eigen overheid van het kontingent te vangen wijting per schip, van 800 kg. tot 600 kg. per man en per week, het totaal Brits kwotum waarop Groot-Brittannië recht heeft, niet zal kunnen gehaald worden vóór het einde van het jaar. Ze vragen dan ook een verhoging van het individueel toegestaan kontingent per bemanningslid en per week.

X X X

## Terug een Franse kreeftjesvisser door Britten opgebracht

Nadat de opbrenging van twee Franse kreeftjesvissers, de „R. P. Lebrét” en „Cap d'Erquy” verleden maand in Frankrijk onder de Bretoenen voor heel wat opschudding en herrie zorgde, waarbij de kreeftjesvissers zelf een drietal weken hun monsterrol indienden, is nu terug een Frans vaartuig, de „Mousse Bihan Couz” opgebracht. Zoals men weet had de Franse regering, die ondertussen bij het Europees Hof van Justitie klacht had ingediend tegen Groot-Brittannië in deze zaak, aan zijn vissers op de langoustines, de raad mede gegeven opnieuw met de, volgens de E.E.G.-geldende wettelijke netmaaswijdtenorm, in zee te steken. Deze maaswijdte is 55/60 mm terwijl door de Britten eenzijdig een maaswijdte van 70 mm uitgevaardigd werd.

Het was op dinsdag 16 oktober dat de eerste Franse kreeftjesvissers die de banken van de Smalls bevestig hadden, na voorheen drie weken stil gelegen te hebben uit protest, zich klaar maakten om terug huiswaarts te keren. Binst hun visserij was de Britse marine niet opgetreden, zodat allen de overtuiging toegedaan waren, dat de Britten, na het opbrengen van de twee hierboven vernoemde vissersvaartuigen, nu eerst de kat uit de boom zouden kijken en de uitspraak van van het Europees Hof van Justitie zouden afwachten, ofwel een overeenkomst inzake de netmaaswijdte te Brussel zelf. Groot was dan ook de ergernis onder de Franse vissers toen ze bij het naar huis keren over de radio de mededeling v.d. schipper van de „Mousse Bihan Couz” ontvingen, dat de Britse Navy aan boord was en, na controle van de netmaaswijdte, hen verplichtte naar Milford Haven te volgen. Konsternatie bij de vissers-collega's die onmiddellijk het opbrengen van het vaartuig doorseinden.

Door diezelfde rechter, voor dezelfde rechtbank, werd de schipper nu niet veroordeeld voor 350 pond zoals dit het geval was verleden maand, maar voor duizend pond, of ongeveer 65 duizend B.fr., terwijl de kuil van het net, dat slechts een gemiddelde netmaaswijdte had van 62 mm, in beslag genomen werd. Deze boete werd onmiddellijk betaald door de Franse maritieme administratie, vermits Frankrijk aanvaardt dat haar vissers in regel

zijn en zelf het bevel gaf om, met de, aan E.E.G.-normen aangepaste maaswijdte, in zee te steken. De rechtbank van Milford heeft echter zelf de zaak aan het Hof van Beroep van Swansea doorgespeeld, waar ook nog de zaken van de twee voorgaande schippers voor beroep berusten.

Bij de Franse langoustinevissers hebben de bemanningsleden, tegenover deze, volgens hen nieuwe Britse provocatie, hun kalmte bewaard, hiertoe trouwens aangezet door hun eigen syndikaten en door de Franse administratie. Wel kregen zij doorgespeeld door te gaan met de visserij zoals voorheen.

Van de teruggekomen bemanningen der andere vaartuigen vernamen men dat het opbrengen insloeg als een bom, vooral omdat men hen zolang ongestoord had laten vissen. Ondertussen hebben de betrokken vissers, nog vóór de vergadering van 25 oktober in de Brusselse Kommissie zou plaats hebben, een onderhoud met de Franse minister Le Theule aangevraagd.

### EERSTE REACTIE VAN DE FRANSE REGERING

Onmiddellijk na het vernemen van het opbrengen van het Frans vissersvaartuig heeft de minister, de heer Le Theule, de Britse ambassadeur voor uitleg bij zich geroepen. Anderzijds kreeg eveneens de Franse ambassadeur te Londen opdracht om tussen te komen bij de Britse autoriteiten en de Franse ambassadeur te Brussel om tussen te komen bij de E.E.G.-Commissie en te protesteren tegen deze nieuwe overtreding van de gemeenschapsreglementen. Anderzijds kreeg de heer Poncet opdracht van de regering om zaterdag, ter gelegenheid van de bijeenkomst van de ministers van Buitenlandse Zaken te Dublin in Ierland, deze zaak aan de orde van de dag te brengen.

Het is ondertussen terug afwachten of Groot-Brittannië zal volharden met het opbrengen van Franse kreeftjesvissers, al was het maar om beurt en met bepaalde tussenperiodes, van een willekeurig uitgekozen slachtoffer.

# Lees „HET VISSERIJBLAD”

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een maandagmarkt die lange tijd niet meer zo voorzien was maar dan opnieuw dinsdag en woensdag te weinig vis om goed te zijn. Stijgende prijzen voor gul die trouwens de hele week duurder verkocht werd dan de voorgaande week. Het slechte weer van de laatste dagen zal daar wel niet vreemd aan zijn. Meer IJslanvis alleszins dan verleden week met in totaal toch een 1550 bennen. Zowat de helft daarvan was rode zeebaars van goede kwaliteit die ook goede prijzen kreeg. De prijs liep op van 1900 naar 2300 fr de ben. Blauwe leng was vanzelfsprekend minder duur dan verleden week, de aanvoer was ook veel groter. Toch ook hier nog tussen 2070 en 2400 fr per ben. Koolvis noteerde tussen 1400 en 1700 fr en was dus evenmin goedkoop. Een gemiddelde prijs die even boven de 2000 fr de ben lag. Alleen de vangsten zouden wat groter moeten zijn.

Voor de Westschepen veel kleinere vangsten dan gewoonlijk. De betere prijzen hebben dit verlies toch wel gedeeltelijk goed gemaakt zodat nog redelijke uitslagen bereikt werden. Door de meeste schepen althans. De meest gebrachte soorten waren hier gul en wijting. Kleine wijting die amper de minimumprijs haalde en grote wijting die tussen 19 en 22 fr kreeg. Kabeljauw was lang niet duur, de grote gul kreeg zelfs een hogere prijs en liep dinsdag op tot 52 fr het kg. Voor zonnevis werd weer tot 210 fr betaald, de harder noteerde tot bij de

200 fr. Tong was duur met gering prijsverschil tussen de verschillende sorteringen. Zo kreeg ook de kleinste sortering op het einde van de maandagmarkt tot 191 fr het kg. De hoogste tongprijs bedroeg 220 fr en werd genoteerd voor de blok-tong. Een middelmatige prijs voor schol die tussen 27 en 40 fr noteerde volgens grootte en kwaliteit.

De roggen zijn niet meer zo duur als ze geweest zijn. Een paar middelmatige vangsten volstonden om de prijs te doen zakken tot rond de 55 fr voor grote rog. De andere sorteringen kregen tussen 25 en 45 fr het kg.

● **Te koop : GARNAALTREILIER O.22 « Norbert ».** Bouwjaar 1963. Motor Cummins, 150 p.k. 1963. Volledig uitgerust, o.a. met sorteerspoelmachine. Z.w. Eerebout Edgard, Notelaarstraat 37, 8400 Oostende. Tel. (059) 80.01.54.

(8353V)

Weinig vis van de Monkey Bank. Ook voor deze soorten betere prijzen dan de voorgaande weken toen vooral schelvis niet te best verkocht werd. Nu kreeg grote sortering tot 52 fr en de middensoorten tussen 42 en 52 fr. Kleine schelvis werd verkocht tussen 19 en 32 fr het kg. Vlaswijting is zeer gewild en noteerde tussen 45 en 54 fr het kg. Zeewolf is op de markt niet te zien. Ook heek wordt maar met mondjesmaat aangevoerd. Haai kreeg een redelijke prijs die schommelde tussen 32 en 35 fr en wel iets minder duur was dan verwacht.

De kustvisserij zag zich in haar activiteit beperkt tot het einde van de voorgaande week. De harde wind van de laatste dagen hield deze kleine schepen aan de kaai. Alleen dinsdag kregen we een kleine garnaalvangst van 62 kg die verkocht werd aan 82 fr het kg. Zaterdag lag de garnaalprijs echter een stuk lager en werd slechts tussen 27 en 40 fr. betaald. Een span is al op guljacht getrokken. Zonder veel succes zoals dinsdag bleek uit de geloste vangst. Het is echter nog maar een begin en zegt men niet dat alle begin moeilijk is.

## OOSTENDE

VRIJDAG 19 OKTOBER 1979

WEST			
O.118	11	175	—
N.408	6	105	—
N.710	6	105	—

MAANDAG 22 OKTOBER 1979

O.81 18 890 — 1.757.527

IJSLAND  
O.216 18 650 — 1.255.381

KANAAL  
N.705 18 95 4880 1.035.355  
Z.502 16 190 4765 1.186.830

NOORD  
O.33 15 350 1840 1.190.990

WEST			
O.123	7	100	159.430
N.706	9	190	319.935
O.309	10	190	481.929
N.719	10	160	270.528
Z.62	12	235	458.120
N.3	10	340	596.031
O.35	8	220	532.082
N.709	4	35	43.370

MONKEY BANK  
O.135 14 360 — 557.245

DINSDAG 23 OKTOBER 1979

WEST			
O.206	9	165	243.760
N.708	9	160	336.400
O.274	10	240	362.194

WOENSDAG 24 OKTOBER 1979

WEST			
N.41	10	255	411.247

## ZEEBRUGGE

DONDERDAG 18 OKTOBER 1979

Z.516 Kr	10	—	120	476.815
Z.507 K	4	50	55	163.460
GUL				
Z.437-558				14.290
Z.403-501				37.110
Z.471-472				64.430
Z.570-601				52.360
Z.538-554				172.940
				981.405

VRIJDAG 19 OKTOBER 1979

Z.525 K	9	900	60	417.469
Z.568 K	7	400	100	245.898
Z.128 Kr	10	—	200	528.990
Z.16 K	10	2200	200	982.868
Z.564 W	10	1100	70	477.007
O.313 K	3	500	40	208.240
Z.201-560				121.880
				2.982.352

MAANDAG 22 OKTOBER 1979

Z.98 N	9	400	170	569.320
Z.307 Kr	7	—	20	102.130
Z.14 W	10	1800	150	785.938
Z.431 W	13	1400	100	494.275
Z.418 N	12	400	270	599.669
Z.462 W	12	1800	130	820.625
Z.105 Ka	18	4500	360	1.355.551
Z.575 Ka	18	4500	360	1.355.551
Z.575 Kr	10	—	100	322.493
Z.574 N	13	500	420	803.704
GUL				
Z.578-580	2	—	20	77.230
Z.437-558	2	—	60	145.170
Z.570-601	2	—	60	145.070
Z.471-472	2	—	80	146.910
Z.538-554	2	—	55	104.240
Z.403-501	2	—	80	202.970
				6.675.295

DINSDAG 23 OKTOBER 1979

Z.200 Ka	—	3600	300	1.449.055
Z.492 W	—	1000	100	435.100
Z.465 W	—	40	25	188.460
Z.196 W	—	1000	220	662.107
Z.559 Kr	—	—	200	669.896
Z.424 W	—	400	340	665.721
				4.070.339

WOENSDAG 24 OKTOBER 1979

Z.533 W	4	50	20	69.470
O.315 N	10	600	350	699.159
Z.27 W	12	1800	250	1.109.480
Z.497 W	9	700	50	340.250
Z.69 W	11	300	30	161.620
Z.596 N	9	400	200	486.190
Z.402 Kr	10	—	165	282.890
Z.510 Kr	10	—	125	482.210
				3.621.269

## VERWACHTINGEN

MAANDAG 29 OKTOBER 1979

IJSLAND :

O.202 (500 m t.t.z. 100 kools, 100 rode zeebaars, 150 blauwe leng, 60 schelvis en totten, 90 varia).

O.334 (250 m.).

O.318 (430 m. t.t.z. 40 koolvis, 200 rode zeebaars, 30 schelvis, 150 blauwe leng, 10 varia).

KANAAL

O.518 — O.82

WEST

N.736 — N.710 — O.279 — N.40 — O.243 — Z.38.

DINSDAG 30 OKTOBER 1979

WEST

O.229 — O.306 — O.285 — O.134

WOENSDAG 31 OKTOBER 1979

WEST

O.118 — N.752 (vermoedelijk)

**REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD**

**VORDAP  
SCHEEPSSCHROEVEN**

**VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.**

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

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

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

(5723V)

## IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	22-10-1979
Schelvis grote	44.60-50,—
Schelvis midden	43.60,—
Schelvis klein	29.40-32.40
Kabeljauw	40.60-46.80
Gul	31,—35.20
Wijting	30,—32,—
Schaat	62.80-67.40
Zeebaars	37.80-45,—
Leng	39.20-48,—
Schartong	10,—47,—
Heilbot	139 -201
Koolvis	27.60-34,—
Hondstong	49.20,—
Zeeewolf	152 —,—
Staart	

## Tong- en pladijsprijzen

### TONG

#### Oostende

	22-10-1979	23-10-1979	24-10-1979
Lappen	202 -215		
Grote	190 -205		
3/4	203 -210		
Blok	207 -217		
Voor-kleine	200 -212		
Kleine	189 -200		
slips			

#### Zeebrugge

	22-10-1979	23-10-1979	24-10-1979
Grote	212 -215	199 -205	202 -208
Blok	201 -208	195 -203	201 -217
Fruit	192 -213	215 -219	216 -224
Schone kleine	196 -215	228 -235	221 -238
Kleine	199 -212	209 -216	210 -224
Tout petit	192 -196	194 -201	194 -199
Slips	181 -185	188 -190	184 -187

#### Nieuwpoort

	22-10-1979	23-10-1979	24-10-1979
Tong I	216 —,—		
Tong II	208 —,—		
Tong III	214 —,—		
Tong IV	222 —,—		
Tong V	209 —,—		
Kleine	201 —,—		

### PLADIJS

#### Oostende

	22-10-1979	23-10-1979	24-10-1979
Grote	32,—45,—		
Grote iek			
Kleine iek	29,—35,—		
Derde slag	20,—28,—		
Platjes	20,—24,—		

#### Zeebrugge

	22-10-1979	23-10-1979	24-10-1979
I	29,—36,—	26,—30,—	28,—27,—
II	22,—33,—	27,—32,—	27,—29,—
III	22,—26,—	27,—33,—	29,—32,—
IV	16,—18,—	17,—19,—	17,—19,—
V			

#### Nieuwpoort

	22-10-1979	23-10-1979	24-10-1979
Moeien	35,—		
Grote pladijs	32,—		
Platjes	22,—		
Drielingen			

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

#### VISAANVOER TE OOSTENDE

19-10	3		497.364			
22-10	14		9.942.723			
23-10	3		953.184			
24-10	1		484.367			
	21		11.877.638			

#### GARNAALANVOER TE OOSTENDE

18-10	9	1.340	81.519			
19-10	9	2.326	90.684			
20-10	9	2.415	76.586			

#### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

19-10	4	5.581	276.726			
20-10	1	208	6.740			
22-10	6	27.600	895.291			
24-10	4	3.612	141.306			

#### GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

18-10	2	185	12.707	63,—	72,—	
19-10	4	647	32.522	49,—	54,—	
20-10	2	164	8.876	51,—	58,—	
24-10	2	257	17.690	69,—	76,—	

## NIEUWPOORT

### VRIJDAG 19 OKTOBER 1979

N.172	18.845
N.788	18.845
N.470	16.915
N.590	16.915
N.597	25.918
N.720	25.918
Z.429	153.370

Een bokkevisser en drie koppels spanvissers op de vrijdagmarkt.

De tong werd vlot tegen de volgende prijzen aan de koper gebracht.

Tong nr 1 werd geboekt aan volgende prijzen 224 tot 230 fr het kg; tong nr 2 215 fr; tong nr 3 of bloktong werd geveild aan 242 fr het kg. De prijs van de tong nr 4 of fruitong bedroeg 225 fr het kg en tong nr 5 227 fr het kg. De prijs der kleine tong varieerde van 195 fr tot 204 fr het kg. Grote tarbot kreeg de prijs van 333 fr het kg en middenslag tarbot 240 fr het kg. Kabeljauw werd opgekocht aan 3000 fr de ben en de gul aan 2000 tot 2500 fr de ben. Rog werd goed aan de man gebracht tegen prijzen schommelende van 60 tot 70 fr het kg. Grote wijting werd genoteerd aan 800 tot 1000 fr de ben, kleine wijting aan 690 fr de ben of aan de minimum opvangwaarde.

Op nieuw werd bewezen dat de kleine wijting niettegenstaande de uitstekende kwaliteit het als consumptieproduct nog altijd in de brede volkslagen niet gegeerd wordt.

### MAANDAG 22 OKTOBER 1979

N.172	58.020
N.788	58.020
N.470	44.195
N.590	44.195
N.45	272.910
Z.512	293.997
N.597	28.390
N.720	28.391
N.346	67.173

Drie koppels spanvissers, twee vaartuigen van de West en één bokkevisser op de maandagmarkt. Opnieuw een grote aanvoer en een monotoon uitzicht van wijting op de markt. Kabeljauw werd geveild tegen de prijs van 3200 fr de ben.

De gul werd aan de koper gebracht tegen de prijs van 1800 tot 2300 fr de ben. Tong en variatie werden door de handelaars met gretige blikken bekeken en tegen dure prijzen opgekocht. Grote tong kreeg de prijs van 216 fr het kg en tong 2 208 fr het kg; tong nr 3 werd opgekocht aan 214 fr het kg en tong nr 4 aan 222 fr het kg; tong nr 5 werd genoteerd aan 209 fr het kg en de kleine tong aan 201 fr het kg. Griet haalde de prijs van 160 fr het kg; zonnevis aan 185 fr het kg; koningsvis aan 90 fr en roodbaard aan 70 fr het kg.

Wijting kende opnieuw weinig belangstelling vanwege de handelaars. Omdat de prijs tot de minimumwaarde daalde. Dit niettegenstaande de aangevoerde waar van uitstekende kwaliteit was.

Rog werd tegen dure prijzen aan de koper gebracht, zo werd de moerrog geveild tegen 3540 fr de ben, de tilten aan 65 fr het kg en de scherstaarten aan 60 fr het kg.

Opnieuw werd door een vaartuig van de Nieuwpoortse vloot een trekkervis gevangen. De eer viel te beurt aan schipper-reder Toulouse Daniel die met zijn vaartuig N.172 «Danjo» de spanvisserij bedreef met de N.788 «Moed en Vertrouwen» van reder Calcoen André. Het exemplaar was ongeveer 30 cm lang en werd gevangen in de Kwintte Bank.

Samen 27.600 kg vis voor de brutowaarde van 895.291 fr. Een marktverloop met weinig interesse voor de traditionele vissoorten en gekenmerkt door matige prijzen.

### WOENSDAG 24 OKTOBER 1979

N.738	51.287
N.211	5.314
N.172	38.540
N.788	38.540
N.349	7.525

De woensdagmarkt werd gekenmerkt door een geringe aanvoer waarvan de oorzaak te wijten was aan het stormweer der voorbije dagen.

Kabeljauw werd aan 3300 fr de ben opgekocht terwijl de prijs der gul varieerde van 38 tot 55 fr het kg. De rog werd verkocht aan ongeveer 70 fr het kg. De grote wijting werd geveild tegen 1300 fr de ben en de kleine aan 800 tot 950 fr de ben. De markt kende een stijgende prijzendentens en een vlot verloop.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	22-10-1979	22-10-1979	23-10-1979	23-10-1979	24-10-1979	24-10-1979	22-10-1979	24-10-1979	22-10-1979	24-10-1979	22-10-1979	24-10-1979	22-10-1979	24-10-1979
Tarbot : groot (123)	236	-249	235	-280	211	-228	255	-298						
middel (123)	155	-181	115	-140	162	-175	145	-178			227			
klein (123)	120	-136	92	-111	128	-135	120	-138			90			
Griet : groot (123)	130	-151	123	-136	113	-130	106	-141			160			
middel (123)	91	-102	90	-95	75	-125	85	-90						
klein (123)	60	-75	77	-84	65	-96	61	-72						
Schelvis : groot	45	-52												
middel	32	-37												
klein	28													
Heek : groot	102													
middel	86													
klein														
Lom														
Leng	43													
Rog (1)	32	-55												
Keilrog (123)	62	-66	41	-50	36	-53	66		33	-58	60	-64	70	
Rog (23)														
Tilten (23)			28		60						48	-52	60	
Scherpstaart (23)			18	-28	68						62	-66	60	60
Halve mans (23)			14	-16	46						30	-36	55	
Teelt (2)			16	-17	44						31	-39		
Katrog (2)			6								16	-20		
Kabeljauw	44	-59	36	-44	41	-50	43	-45			50	-56	65	66
Gul (groot)	16	-50	34	-38	31	-52	38	-40	24	-46	42	-48	35	-40
Gul (middel)			32	-34			36	-39			39	-42		
Gul (klein)			32	-34			36	-37			38	-40		
Hozemondhamme	130	-191									16	-21	14	-17
Wijting : groot	16	-21	16	-18	14	-20	18	-20			14	-17	14	-17
klein			14		14	-16	14	-16			14	-16	28	-40
Schar	18	-31	19		18	-31	24		24		61	-72	30	-40
Steenhol	26	-116	84	-86	36	-119	92	-94	28	-115	28	-30	15	-17
Zeehaai	23	-38	36		27	-30	34						17	
Hondshaai	19	-25												
Doornhaai														
Pieterman														
Makreel														
Horsmakreel														
Zeekreeft														
Schaat														
Zeebaars (klipvis)														
Kongeraal	22													
Schartong														
Volle haring														
Ijle haring														
Haringshaai									9,60					
Steenholk	8	-16		15										
Heilbot														
Koolvis														
Zeewolf														
Pollak														
Zonnevis	47	-51												
Koningsvis	130	-212												
Vlaswijting	115	-130		168					85					
Zeeduivel														
Schotse schol			91	-190			79	-178			98	-191		
Zeehond			40				46				9	-13	35	
Bot			9				10						15	14
Rode Poon (robaard)									41		24	-30	45	-47
Grauwe Poon (knorth.)	25	-49	32		35	-41			7,60				8	-16
Rode Knorhaan	6	-11			6									
Posten	16	-57			36	-53			41					
Langosten (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 woensdagmarkt van 17 oktober werd aangevoerd : 50 kg. tong; 7 kisten tarbot en griet; 371 kisten wijting; 151 kisten schol; 169 kisten schar; 32 kisten makreel en 40 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 14,76-13,69; grote en grootmiddel tong 15,99-15,64; kleinniddel tong 16,17-15,74; tong één 16,66-15,45; tong twee 14,27; zalm 23,40.

Per 40 kg.: tarbot 462-240; griet 282-229; schol één 80; schol twee 81; schol drie 130-100; schol vier 79163; wijting drie 67-20; makreel twee 35-19; schar 65-23; harders 156; rode poon één 154; rode poon twee 118-76; rode poon drie 80-49; horsmakreel 55-14.

De besommingen waren :

UK 18 en UK 20 f2.300; UK 17 en UK 48 f2.600; UK 135 en UK 145 f1.820; UK 141 en UK 271 f3.520; UK 215 f8.090; VD 6 f4.300; VD 20 f3.800; YE 25 f1.520; IJM 18 f4.600.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 18 oktober werd aangevoerd : 1.085 kg tong; 37 kisten tarbot en griet; 17 kisten kabeljauw; 648 kisten wijting 401 kisten schol; 196 kisten schar; 349 kisten makreel en 62 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 15,34-14,38; grote tong 17,18-16,50; grootmiddel tong 15,88-15,01; kleinniddel tong 16,76-15,50; tong één 16,81-15,80; tong twee 15,12-14,70.

Per 40 kg.: tarbot 496-234; griet 328-236; kabeljauw twee 166; kabeljauw drie 188-132; kabeljauw vier 160-124; kabeljauw vijf 118-69; schol één 144-134; schol twee 144-102; schol drie 108-78; schol vier 82-64; wijting drie 60-34; makreel één 50-45; makreel twee 28-17; schar 71-34; steenbolk 49-38; rode poon één 172-142; rode poon twee en drie 100-57; poontjes 35; horsmakreel 38-28; krab 37; harders 192-188; krabepoten 124; tongschar 96.

De besommingen waren :

UK 17 en UK 48 f6.600; UK 18 en UK 20 f6.540; UK 35 f3.240; UK 135 en U K145 f1.820; UK 141 en UK 271 f3.520; VD 19 f16.200; verder waren er 2 Texelaars en 4 Goedereiders welke tesamen f52.000 besomden.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 19 oktober werd aangevoerd : 6.485 kg. tong; 115 kisten tarbot en griet; 350 kisten kabeljauw; 10 kisten schelvis; 217 kisten wijting; 754 kisten schol; 87 kisten schar; 44 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 14,95-12,70; grote tong 16,89-16,51; grootmiddel tong 14,98-15,68; kleinniddel tong 15,54-15,05; tong één 15,57-15,34; tong twee 14,44-13,86.

Per 40 kg.: tarbot 477-232; griet 313-211; kabeljauw één 96-84; kabeljauw twee 180-166; kabeljauw drie 182-120; kabeljauw vier 150-122; kabeljauw vijf 120-65; schelvis vier 90-67; schol één 132-102; schol twee 108-92; schol drie 98-74; schol vier 86-57; wijting drie 75-55; makreel twee 57; schar 67-45; krab 56-50; rode poon één 174; rode poon twee 92; rode poon drie 86-65; haai 102-90; steenbolk 51-36; poontjes 28; tongschar 264-161.

Per stuk : haai 300.

De besommingen waren :

BR 36 f26.300; UK 2 f51.400; UK 235 f4.400; VD 6 f1.600; KW 185 f11.100; IJM 19 f8.100; Verder 6 Texelaars met f125.000 en één Deens vaartuig de L. 457 met f21.200 aan besomming.

X X X

Aan de maandagmarkt van 22 oktober werd aangevoerd : 4.900 kg. tong; 233 kiste ntarbot en griet; 99 kisten kabeljauw; 93 kisten schelvis; 946 kisten wijting; 1.678 kisten schol ;280 kisten schar; 164 kisten makreel en 166 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 14,61-12,70; grote tong 15,55-15,04; grootmiddel tong 14,85-14,01; kleinniddel tong 15,53-14,17; tong één 15,60-15,52; tong twee 14,61-14,00.

Per 40 kg.: kleine kreeft 134; krab 39-24; haai 130-74; tarbot 487-221; griet 266-180; kabeljauw één 294; kabeljauw twee 190-170; kabeljauw drie 176-108; kabeljauw vier 156-126; kabeljauw vijf 152-61; schelvis vier 87-62; schol één 114-104; schol twee 104-88; schol drie 90-82; schol vier 92-82; wijting drie 70-37,60; makreel één 49; makreel twee 30-22; makreel drie 19,60; schar 57-34; tongschar 57-34; ham 232-140; rode poon één 112-102; rode poon twee 100-90; rode poon drie 82-71; poontjes 38-34.

De besommingen waren :

KW 11 f32.400; KW 22 f26.500; KW 25 f13.100; KW 29 f14.500; KW 34 f19.300; KW 51 f13.900; KW 88 f12.100; KW 113 f28.500; KW 11 f5.100; KW 141 f11.700; KW 145 f22.300; KW 152 f7.700; KW 167

f7.500; KW 173 f15.000; KW 175 f15.000; KW 189 f25.300; KW 194 f19.100; KW 214 f7.900; KW 221 f10.800; KW 226 f6.800; SCH 256 f11.800; IJM 44 f19.000; IJM 115 f29.700; IJM 154 f14.200; IJM 207 f13.300; IJM 209 f10.800.

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)

# REDERS

# LEEST UW

# VAKBLAD