

# het visserijblad

Vrijdag 16 november - Nr. 42

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

## Opnieuw voor 600 miljoen fr. scheepvaartkredieten waarvan 400 miljoen voor een Oceanografisch schip Waarom een onderzoeksvaartuig van 400 miljoen ?

De bladen hebben eind vorige week de beslissing bekend gemaakt van het Ministercomité voor Economische aangelegenheden, dat meerdere dossiers onderzocht inzake een nieuwe reeks scheepskredieten, waaronder de bestelling van een Oceanografisch onderzoeksschip.

Deze beslissing schijnt vorige week donderdag genomen te zijn, nadat jaren geleden dergelijke bouw in overweging werd genomen om een bepaalde werf in het Antwerpse werk te verschaffen. De beslissing bleef echter uit.

Onder de drie dossiers die goedgekeurd werden komt dit voor van de pas opgerichte Belgische rederij NV Sea River Lines, gevestigd te Deurne, dat betrekking heeft op de bouw van een nieuwe eenheid van 2.800 t.d.w., geschikt voor binnen en zeevaart door de scheepswerf van Rupelmonde en waarmee een investering van zowat 100 miljoen fr. gemoed is. Deze eenheid zal beantwoorden aan de technische eisen voor de Rijnvaart maar tevens aan die voor lange reizen op zee. De voornaamste karakteristieken van het schip zijn: motorvermogen 749 pk, holte 5 m, diepgang 3,8 m. Het laadvermogen als vol-container-schip bedraagt 96 TEU's. Dit schip

kan ook break bulk laden evenals sommige stortgoederen. Het moet afgeleverd worden eind 1980. Het is ten andere niet onmogelijk dat nog twee identieke eenheden door Sea River Lines, firma die afhangt van een buitenlandse onderneming die gespecialiseerd is in dit soort van vervoer, zullen besteld worden en dat de scheepswerf daarin een aandeel zou nemen.

Dit dossier valt onder het regime van de nieuwe kredietvoorwaarden van het alarmplan. Het kredietbedrag beloopt 84 miljoen fr.

Het tweede dossier betreft de «dipper dredger» (diepwater lepelbaggertuig) die in september bij Cockerill Yards besteld werd door de Antwerpse firma Dredging international. Het gaat hier om een tuig bestemd voor het graven van geulen onder water, geplaatst op een ponton die beschikt over drie «poten» die kunnen in- en uitgetrokken worden. De investering beloopt hier 170 miljoen fr, maar vermits dit dossier niet onder het alarmplan valt, beloopt het krediet maar 131 miljoen fr. (70 % aan 3 % intrest). Het baggertuig (40 m lang, 18,5 meter breed, diepgang 2 m, motorvermogen 1300 pk) moet binnen de 8 maanden opgeleverd worden.

de vogels binnen de 12 mijlzone gaan vliegen zijn en beleefdheidsbezoeken in verre vreemde havens waarmee onze visserij veelal niets te zien heeft, heeft die Zeemacht voor de Belgische visserij, niettegenstaande alle internationale overeenkomsten, nog weinig van zich laten horen en in elk geval is ze tot op heden nog van weinig nut geweest, 't zij door gebrek aan planning, samenwerking of wat dan ook.

We stellen dus de vraag: is het waar dat dit dossier nu wordt bovengehaald om, in tegenstelling met wat beweerd wordt, werk te verschaffen aan een Antwerpse werf ?

Wat is de bedoeling ?

Wat zal men aanvangen met dit vaartuig ? Onder wiens leiding ?

Eerzjijds mengt men de Zeemacht er in, anderzijds het Ministerie van Verkeerswezen en tenslotte wat is hier de rol van het Ministerie van Landbouw

### WAAROM GEEN ONDERZOEK BIJ ANDEREN NAAR EXPLOITATIEKOSTEN ?

Zo we ons niet vergissen, is er in Holland een hospitaalkerkschip «De Hoop» die een enorm nuttige rol speelt voor de Hollandse visserij die tienmaal groter is dan de onze en ook voor vreemden, die van haar bevindingen kunnen profiteren.

Dit land heeft, gezien de grote exploitatiekosten eraan verbonden, reeds voorgesteld samen te werken met België en de kosten te verdelen, maar bij Landbouw geen gehoor gevonden. Men heeft daar de exploitatie er van al willen staken en miljoenen worden bijgehaald om het leefbaar te houden, want men kan slechts met grote tekorten het jaar afsluiten. Zal men het hier beter doen ?

En waar anderen het zouden moeten staken gevolg van een te hoge exploitatiekost met een visserij die veel omvangrijker is, vindt men plots bij de verlichte geesten van onze regering, middel om 400 miljoen te gaan verspillen voor

een vaartuig, waarvan men zelfs de exploitatie kosten nog niet berekend heeft of kent.

Want als de bouw geraamd is op 400 miljoen, zouden we graag willen weten op hoeveel men de jaarlijkse exploitatiekosten dan raamt ?

Deze zijn zeker, kosten van bemanning, materiaal, algemene onkosten van brandstof, onderhoud, enz... niet minder dan 80 à 100 miljoen fr per jaar.

En dan stelt men de vraag: Weegt deze onaanvaardbare nutteloze uitgave op tegen het eventueel nut welke onze visserij er van zou moeten genieten ? Dit geld zou voor onze visserij veel nuttiger kunnen gebruikt worden.

Het Visserijwachtschip van de Zeemacht, De Hinders, enz., hebben tot nu bewezen welk groot nut (?) ze gehad hebben voor de Belgische visserij. En deze leeft nog !

Heeft men hier met de exploitatie in Holland van het Hospitaalkerkschip De Hoop, geen lessen genoeg gekregen ?

En is het huidige ogenblik gekozen om het land van meerdere zorgen te redden ? 400 miljoen (minimum) voor de bouw en jaarlijks min. 80 à 100 miljoen uitbatingskosten om praktisch tot niets te dienen, waar men geen cent heeft om tussen te komen in de ondragelijke brandstofprijzen die veel meer dan een onderzoeksvaartuig, voor de visserij dringend noodzakelijk zijn en op een ogenblik dat in andere landen, veel dichterbij de visserijgronden gelegen, die steun er al is en men zelfs aandringt op een hoger financiële steun per liter verbruikte brandstof.

Wordt dit dan allemaal zo lichtzinnig aanvaard ?

En heeft men al eens inlichtingen genomen bij de andere landen en bij de uitbaters van het Nederlands Hospitaal kerkschip «De Hoop» ?

Wij stellen de vraag en hopen dat onze mandatarissen van de kust, die de toestand van de Belgische Visserij kennen ook de vragen zullen stellen, hierboven weergegeven.

— P. Vandenberghe

### Of 400 miljoen nutteloos verspilld !

Het derde dossier welke tenslotte betrekking heeft op een Oceanografisch Onderzoeksvaartuig, is een onverwachte beslissing van een zaak welke reeds jaren aansleept en nu uit de farden wordt gehaald.

We stellen de vraag waarom ? Waarom wordt de Zeemacht hierin betrokken ?

Is het om het Visserijwachtschip «Mechelen» dat nooit of zelden diensten bewezen heeft aan onze visserij te vervangen ?

Dit zijn enkele vragen welke we menen het recht te hebben te stellen op een ogenblik dat ons land tot over zijn oren in de schuld zit, men niet weet waar het geld te halen en de visserij zelf economisch ten onder gaat, niet door het gebrek aan een Oceanografisch schip, maar tengevolge van de

brandstoffenmiserie, waarvan de prijzen sedert januari 1978 van 4,22 fr. tot 7,34 fr per liter op 1 november 1979 gestegen zijn. Men vergeet dat hulp hieraan, van kapitaal belang wordt.

Als die 400 miljoen frank nu almeteens gevonden worden om in 1982 een oceanografisch onderzoeksvaartuig in dienst te stellen in de Noordzee voor de Belgische Zeemacht als visserijwachtschip en als wetenschappelijk onderzoeksvaartuig, dan zijn we zo vrij te doen opmerken dat het huidige Visserijwachtschip (?) van de Zeemacht ons nog moet bewijzen wat het als zodanig al allemaal voor de visserij van nut is geweest.

Buiten enkele overtredingen van miniemen aard in zake het visen in territoriale wateren, wanneer men er telkens komt nadat

# BRANDSTOFFPRIJZEN STEEDS DUURDER MAAR GEEN STEUN VOOR DE VISSERIJ

De extra-zware stookolie is sedert dinsdag 13 november af, 201 fr per ton duurder geworden. Deze oliesoort kost thans 4.241 fr in het Brusselse, 4.209 fr. in het Antwerpse en 4.294 fr. in de rest van het land.

Deze prijsverhoging gebeurt in toepassing van het prijzenakkoord voor de olieproducten. Ze is het gevolg van het duurder worden van de ruwe olie op de wereldmarkt.

Overigens mag men binnenkort een nieuwe verhoging verwachten van de benzine en de huisbrandolie, zo de toestand op de vrije markt en in Iran blijft voortduren. De huisbrandoliesoorten en de gasolie-wegvervoer werden twee weken geleden gemiddeld 20 centimes duurder per liter; de benzines stegen op 12 oktober met ruim 30 centimes in de prijs, zodat thans voor super 19,81 fr. dient betaald te worden.

Ingevolge het duurder worden van de ruwe olie menen de deskundigen, dat de prijs van super in België einde deze week de grens van 20 fr zal doorbreken.

Op de vrije markt te Rotterdam, waar de spot-noteringen van ruwe olie fantastische prijzen opleveren van 42 tot 45 dollar per vat van 159 liter, is er thans een zeer grote vraag vanuit West - Duitsland naar benzines. Hoewel de spot-noteringen slechts betrekking hebben op kleine hoeveelheden, nl 5 tot 7 t.h. van de Europese markt, kunnen ze een belangrijke invloed hebben op de Belgische prijsvorming aan de verbruiker. Het in juli 1979 gesloten prijzenakkoord behelst immers een bepaling waarbij rekening gehouden wordt met deze spot-noteringen, indien de prijzen van ruwe olie op de wereldmarkt forse schommelingen ondergaan.

En dat is de jongste weken ontegensprekelijk het geval, want de tegensprekelijk het geval, want de van olieproducerende landen hebben eenzijdig besloten de overeenkomstige maximumprijzen te doorbreken.

Ook de Noordzee - olie is duurder geworden en Iran heeft de onlusten zopas nog aangewakkerd door te beslissen de olieproductie met 5 t.h. terug te schroeven.

## EN DE VISSERIJ ?

Als men dat ziet, zoals we vorige week reeds schreven, dat de brandstoffenprijzen van 4,22 fr in 1978 tot 7,34 fr op 1 november '79 gestegen zijn, dan stelt zich niet alleen de vraag, hoelang de visserij het nog zal uithouden, maar is het des te meer onaanvaardbaar dat het Ministerie van Landbouw geen geld heeft om hier tussen te komen, maar wel een middel vindt om in 't Ministerieel Comité voor Economische Coördinatie de bouw van een Oceanografisch schip, die minstens 400 miljoen zal kosten, goed te keuren. Het gaat hier om een schip bestemd voor dienst op de Noordzee voor de Belgische Zeemacht, als visserijwachtschip en wetenschappelijk onderzoekingsvaartuig.

Was het dan niet mogelijk om in plaats van hier 400 miljoen te verspillen, met elk jaar nog 400 miljoen als algemene onkosten, beter zou overwogen dienen te worden of niet met het Hollands Hospitaalkerkschip «De Hoop», dat een V.Z.W.O. is, kan samengewerkt worden.

Daarover hebben we het in een ander artikel.

## WERKEN AAN DE TERMINAL VAN JETFOILIJN OOSTENDE-LONDEN AANGEVANGEN

In aansluiting met ons artikel vorige week verschenen over «de P. & O.-lijn te Zeebrugge ongewenst», kunnen we onze lezers mededelen dat de werken aan de terminal te Oostende aan het nieuw visserijdok gestart zijn. De jetfoillijn tussen Oostende en Londen is gepland vanaf einde februari 1980. Voorbereidingen voor de aanleg van parkings en voor de bouw van een prefab voor het onderbrengen van de diensten van P. & O. zijn intussen aangevangen. Aan het andere einde van de lijn te Londen is het aanlegplatform op de Theemsvier reeds voltooid.

Op 1 juli wordt dan een tweede jetfoil op de Oostende-Londenlijn ingezet. Deze jetfoil wordt voor het ogenblik in de fabrieken van Boeing te Seattle voltooid. De jet-

foils kunnen 250 passagiers vervoeren en de uitbating ordt renderend zodra men een bezetting telt van iets meer dan de helft van de vervoer capaciteit van de jetfoils. De P. & O. is overtuigd deze normen te kunnen halen. Ook de R.M.T. heeft intussen plannen voor een snelverbinding tussen Oostende-Londen en Londen en denkt er aan in de toekomst zich, hetzij naar de jetfoil, hetzij naar de Hovercraft te richten. Heti sukses van de P. & O. zal in dit verband el richtinggevend zijn. Voor Oostende is de inplanting van de P. & O. in elk geval een goede zaak, ook al omdat men overtuigd is dat het snelvervoer zich tot een andere categorie van passagiers wendt en de RMT dus niet zo erg door de inplanting van deze nieuwe lijn zal te lijden hebben.

## TE KOOP

### BOOMKORVISSERSVAARTUIG UK 155 „AALTJE”

#### Casco :

- afmetingen : 29,20 × 7.00 × 3.30 meter
- bouwjaar : 1968
- tonnage : 125,59 BRT

#### Motor :

- Stork-Werkspoor Diesel 6 FCHD 240
- vermogen : 825 PK bij 800 toeren/ minuut
- bouwjaar : 1977

Het vaartuig verkeert in een uitstekende staat en heeft een buitengewoon goede stabiliteit.

REDERIJ L. DE BOER & ZONEN B.V.

Postbus 5, 8320 AA URK, Nederland

Tel. : 05277 - 1462.

(8362V)

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de Visserij :

# Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

# BRITSE BESCHULDIGINGEN OVER ILLEGAAL HARINGVISSEN

## Franse en eigen treilers beschuldigd

Nadat we het, in een vorige uitgave hadden over de opstand van de Ierse kustvisserij in verband met een verboden haringvisserij, worden we nu terug gekonfronteerd met zware overtredingen door illegaal vissen op de haring. Bepaalde Britse en Franse treilers zouden, respectievelijk in Denemarken en in Boulogne, grote partijen haring in de markt gezet hebben, die onmogelijk kunnen voortkomen van één of andere toegelaten bijvangst. Vooral Groot-Brittannië tilt heel zwaar aan deze overtredingen, omdat het dit land is, dat de promotor en grootste ijveraar is voor een toegepaste en verlengde strenge haringstop, in het kader van beschermende maatregelen voor de vis in het algemeen en de haring in het bijzonder. Meer dan 60 t.h. van het totaal vispotentieel van de ganse E.E.G. bevindt zich in Britse wateren.

Groot-Brittannië aanziet de vis dan ook in de eerste plaats als Brits eigendom en van uit deze optiek wenst het dan ook, bij middel van het uitvaardigen van beschermende maatregelen, deze rijkdom zo gaaf mogelijk te houden, ook al worden door deze beschermingsmaatregelen de eigen vissers eveneens getroffen.

### BRITSE TREILER LOST HARING IN DENEMARKEN

Ambtenaren van de Britse visserijdienst hebben aan de Deense regering ophelderingen gevraagd over het aanvoeren van haring in het Deense Skagen door de Britse treiler «Grimsby-Lady». Terzelfdertijd werd de reder van de «Grimsby-Lady», de heer Fred Parkes, verzocht ophelderingen te geven aan de Britse visserijdienst in verband met deze aanvoer van haring. De reder was voorzichtig genoeg om te antwoorden, dat hij onwetend was over één of andere haringaanvoer in Denemarken en dat men moest wachten tot de thuiskomst van het vaartuig om de schipper te onderhoren. Tot de persmensen zegde de reder onder meer, dat hij een waarschuwing kreeg van de visserijdiensten met betrekking tot een eventueel verboden haringvisserij. Wel vindt men het eigenaardig dat de «Grimsby-Lady» in Denemarken gaat lossen en men kan dus veronderstellen, dat de «Grimsby-Lady» gedacht heeft, ongezien in een vreemde haven zijn verboden waar te kunnen lossen, des te meer, daar in de Deense haven Skagen, het lossen van haring geen zeldzaam geval is, gezien de Denen en bepaald contingent haring uit de Oostzee kunnen binnen brengen en het mesje van de bijvangst er ook nog al gemakkelijk snijdt. Het wachten is nu op de mededeling door de Deense regering over cijfers in verband met het in de markt zetten van haring door de «Grimsby-Lady» en op de ondervraging van de schipper en wellicht van de bemanningsleden van de betrokken Britse treiler.

### HARINGAANVOER TE BOULOGNE

Twee weken terug kregen we een ruime aanvoer van haring te Boulogne in de afslag waar Britse persfotografen, bezwarende foto's hebben kunnen nemen. Het gaat hier over een vijf honderd bennen haring die in de afslag verkocht werden.

Dat de Fransen zelf zowat de overtuiging toegedaan waren dat er aan deze aanvoer niet te veel ruchtbaarheid mocht gegeven worden, zag men in het feit, dat de Britse persfotografen, onmiddellijk na de opening van de afslag, verzocht werden de markt te verlaten.

Franse lossers die door de Britten ondervraagd werden, hadden voorheen deze trachten te overtuigen dat het ging over sardienen van uitzonderlijke grootte, zoals er soms sardienen van bepaalde grootte in de Golf van Gascogne gevangen worden.

In elk geval heeft één en ander reeds heel wat zware kritiek veroorzaakt in Groot-Brittannië, waar de voorzitter van de Schotse visserijfederatie, Gilbert Buchanan, onder meer verklaarde, dat het niet treffen van sancties tegenover deze haringstropers een groot onrecht zou uitmaken ten overstaan van deze vissers die wel het haringverbod eerbiedigen. Verder zou het niet-straffen wel eens het sein kunnen geven tot een totale losbandigheid ook vanwege de andere vissers en het einde betekenen van alle beschermingsmaatregelen met katastrofale gevolgen voor een zeer nabij gelegen toekomst. De Schotten, bij monde van woordvoerder Buchanan, hebben dan ook laten weten, dat scherp zal uitgezien worden naar de reacties van de betrokken regeringen en zo er geen sancties volgen, ook de Schotse treilers er het hunne van zullen nemen!

### BESLUIT

Na het enigzins uit de hand lopen van de haringstop in Ierland en nu het illegaal aanbrengen van haring in Denemarken en Boulogne,

zo het onderzoek dit zou bevestigen, moeten we toch een waarschuwing laten horen, dat de regeringen moeten optreden tegen illegaal vissen en stroperijen. Dit is een noodzaak, niet alleen uit respect tegenover die vissers die wel de reglementen eerbiedigen, maar vooral omdat dit het sein zou kunnen geven tot een totale losbandigheid en de bescherming van de visstapel hierdoor zeker in het gedrang zou komen. Men zou er inderdaad terug met het groot mes kunnen ingaan en op alle vissoorten met de grote middelen gaan jagen. Wat met de haring is gebeurd, zou zich dan ook wel beginnen af te tekenen voor nog heel wat andere vissoorten want we hebben reeds herhaaldelijk kunnen opmerken, dat voor de vissers in feite het onmiddellijk gewin van de meeste tel is. Juist daarom moet de visser tegen zijn eigen zelf beschermd worden, maar dan moet men wel zorgen, dat er geen wildstroperij kan gebeuren.

Anderzijds bewijst dit toch ook weer, dat er een kompromis moet gevonden worden tussen hetgeen de biologen voorstellen en tussen wat de belangen van de visserij zelf zou noemen. Het is duidelijk dat zowel de biologen als de vissers, elk op zijn manier aan beroepsvorming lijden en dat het bijgevolg verkeerd is, dat de regeringen alles willen oplossen alleen in functie van wat de biologen voorstellen. Dat wil zeggen, dat men beslist wel naar een zekere kompromis moet gaan zoeken tussen beide stellingen en nagaan of het toekennen van bv. een beperkt contingent haring, maar dan zodanig dat het slechts over consumptie-haring mag gaan, niet nuttig zou zijn.

Het herstel van de haringstock zou hierdoor wellicht langzamer gebeuren, maar voor zover er herstel is, is dit nog altijd aanvaardbaar.

Onaanvaardbaar blijft in elk geval het feit, dat de «Grimsby-Lady», een Britse treiler van bijna 60 meter, te Skagen 3.500 ben in de markt zou gezet hebben, waarvan er 2.000 naar de vismeelfabrieken gingen omdat ze te klein waren. Ook in Hirtshal in Denemarken heeft zelfde treiler reeds meer dan 3.000 bennen in de afslag gezet waarvan bijna 1.000 ben opgevangen werd voor de vismeel, ook wegens het feit, dat het om heel jonge en kleine haring ging. Ergens vinden we dit toch een moord, namelijk de eerste maal honderd duizend kgr. jonge haring naar de vismeelfabrieken en de tweede maal vijftig duizend kgr! Aan dergelijke praktijken moet paal en perk gesteld worden.

## Schadegevallen in de zeevisserij

● Op visvak 101 sloeg de Z.429 «Kontiki» vast met beide boelen aan een onder water zittend voorwerp. Na vooruit en achteruit gemaneuvreerd te hebben, slaagde men erin weer los te komen. Na de boelen gewonden te hebben, stelde men vast dat de steennetten en de korren stuk waren en dat men twee kuilen was kwijtgeraakt. Daar het weer op zee slecht was liep men naar Ramsgate voor herstelling van de netten.

● Terwijl de Z.25 «Golfbreker» op visvak 201 bezig was de boelen in te winden, geraakte de stuurboordboel in de schroef. Bij pogingen de schroef te blaren, kwam ook de bakboordboel in de schroef. Via de radio werd sleephulp gevraagd, zodat de Z.525 door de staatsleepboot «Zetijger» naar Zeebrugge diende opgesleept te worden.

● Tijdens het in span vissen van de Z.471 en 472 op visvak 102, werd de Z.471 opgeroepen door de Z.500 «De Hoop» voor sleephulp. Dit schip had de korre in de schroef gekregen. Schipper Jozef Vantorre van de Z.471 was dadelijk akkoord. Onderweg naar Zeebrugge, moest de sleep wegens slecht weer onder-

broken worden. Daarna werd de Z.500 overgenomen door de staats-sleepboot «Zetijger» op zowat 4 mijlen ten noorden van Zeebrugge en veilig afgemeerd in de thuishaven.

● De Z.184 «Flipper» kreeg op visvak 103 tijdens het wegzetten van de korre, het touweind in de schroef. Schipper Leon Laseure moest de visserij staken en sleep-hulp vragen aan de Z.447 waarmee het in span aan het vissen was.

● Ter visserij voelde de bemanning van de Z.427 Roeland plots een schok op het achterschip. Bij nazicht bleek een rood eind nylon-touw in de schroef gedraaid te zijn. De visserij werd bij woelige zee gestaakt en koers gezet op slow naar de thuishaven.

● **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)

# GROTE MASSAS SCHAAL- EN SCHELDIEREN DOOR STORM OP STRAND GEWORPEN

We kennen allen het verschijnsel dat, ter hoogte van de vloedlijn heel wat schelpen van zeedieren te vinden zijn. Vele kinderen verzamelen soms deze kleurrijke schelpjes als souvenirs. Wat nu echter op het strand heeft plaats gehad, en meer in het bijzonder op bepaalde plaatsen die ter hoogte van gekende schaal- en schelpdierbanken gelegen zijn, heeft zich toch sinds mensengeheugen niet voorgedaan. Aldus heeft de vloed miljoenen kleine schaal- en schelpdier-tjes op de vloedlijn achtergelaten. Het gaat hier niet over ledige schelpen, maar over levende diertjes zoals mossels, wolken, hoorn-tjes, kokkelwormen, enz. waarvan sommigen blijven overleven in achtergelaten plasjes. Voor de zee-meeuwen is het natuurlijk 'n buitenkansje en daar gaan heel wat van de diertjes in de meeuwen-maag. Men heeft natuurlijk naar de oorzaak gezocht van deze werkelijke strandinvasie en gezien dit samenviel met een storm op zee, lag de voor de hand liggende konklusie vast, dat de diertjes door het woelige water zouden medege-sleurd zijn. Dit zou onder meer ook als dusdanig door het Rijkstation voor de Zeevisserij benaderd wor-

den. Wij zelf menen echter dat deze uitleg toch wat aan de gemakkelijke kant ligt. Inderdaad hebben nog heel wat zwaardere stormen aan de kust gewoed, zonder dat dit samenviel met 't aanspoelen van massas schaal- en schelpdier-tjes. Daarbij, zelfs bij stormweer, is het water op een bepaalde diepte heel wat rustiger en treft de bodem niet. Het medeslepen van de zeediertjes zou eerder gebeuren door sterke stromingen en wanneer deze op geringe diepte vertoeven, zodanig dat bij stormweder, het water tot op de bodem woelig is en gejaagd wordt. We vragen ons zelfs af of het wegvreten van ganse zandbanken door de zandwinningsschepen er o' niet voor een bepaald gedeelte tussen zit. Deze zandwinning kan toch ook de orde en leefwijze van de bodemdier-tjes gevoelig storen. Men zal echter voor bepaalde redenen liefst niet in die richting gaan zoeken.

Alarmerend is anders wel dat veel van deze diertjes deel uitmaken van de normale voedselketen van bepaalde vissoorten, zodat door het aanspoelen van massas kleine schaal- en schelpdier-tjes, ook schade kan veroorzakt worden aan de visstand.

# EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(83247V)

## EEN UITZONDERLIJK GARNAALJAAR !

Het jaar 1979 zal toch wel ge-boekt worden als een bijzonder jaar voor de garnaalvisserij. Zelden hebben we het meegemaakt dat zo laat op het jaar nog zoveel garnaal gevangen wordt. We hebben hier tevergeefs naar een verklaring gezocht, ten ware de late verschijning van de gul vóór onze kusten een aanwijzing zou zijn. Niettegenstaande het sinds enige tijd toch wel kouder geworden is, en niet-tegenstaande men reeds een na-jaarsstorm gekregen heeft, wist men woensdag 14 november toch nog uitzonderlijk goede en grote vangsten in de markt te zetten.

Verscheidene Oostende garnaalvis-sers konden deze bepaalde morgen tot 16 bennen garnaal in de afslag aanbieden. Niettegenstaande deze grote aanvoer kreeg de verzorgde garnaal toch prijzen die rond de vijftig frank schommelden, het-geen waarschijnlijk wel de gar-naalvisserij aan hun trekken zal laten komen. Opvallend en verheugend is, wel het feit, dat het niet meer voorvalt, zoals een paar ja-ren en meer terug, dat bij grote aanvoer, de afslagprijzen voor gar-naal plots totaal instortte zodanig dat, hetgeen men hier zou zeg-gen, de visser nog het zout in zijn pap niet verdiende. Men zou nu geredelijk kunnen schrijven, nog niet voldoende voor de hoge brand-

stofprijzen. Ondertussen kan men toch zeggen, dat men de garnaal moeilijk zal leren kennen. Het ene jaar zijn er geen, het ander zijn er onverwacht uitzonderlijk veel, en niemand kan voorspellen wat het zal worden het volgend jaar.

Wij zelf kunnen slechts duimen voor voorspoedige vangsten, ten voordele van visser en verbruiker.

## GEWONDE VISSER VAN BOORD GEHAALD MET HELIKOPTER

Door de luchtmachtbasis van Koksijde werd een zwaar gewonde van boord van de Z.126 gehaald. Het gaat om Decock Mario van wie een arm afgerukt werd. Een heli-kopter van het «Sea-king»-type nam de man over en zette hem minder dan een half uur later aan de grond te Brugge voor het St.-Janshospitaal. Aan de visserij be-wijst de helikopterdienst van de luchtmachtbasis van Koksijde uit-stekende diensten, die dank zij de snelle tussenkomsten de levens van bepaalde zwaargewonden kunnen redden.

Beroepsvereniging

# HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE — Tel. 32.11.01

REDERS en  
VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING

wendt U in volle  
vertrouwen tot de

REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD

## VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :

Beroepsvereniging

# HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

tel. (050) 54 41 17 - 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

# Weetjes...

— In Ierland ziet men verwach- tend uit naar de scholen makreel die nu, op hun zwerftocht, de Ierse kusten moeten aandoen. Geschat op een te vangen kwotum van 40 duizend ton, werd een plan uitgewerkt om de hiervoor in aan- merking komende havens en de verschillende categorieën van vaar- tuigen volgens hun grootte, elk aan hun trekken te laten komen. De havens van Killybegs, Rossaveel en Valentia hebben voor de te verwachten makreelaanvoer specia- le maatregelen genomen.

X X X

— Vanaf 1 januari 1980 gaat ook in Ierland het meeriek (totaal) stelsel door, dit ingevolge een EEG direktief van 27-7-76. Het bloed kruipt echter waar het niet kan lopen. In plaats van bv. de 50 kgr bak te gebruiken zal men er de 45 kgr bak gebruiken omdat dit overeenkomstig met de 7-stonebox. In het samenstellen verliest men aldus toch weer een voordeel van het tiendelig stelsel. Aldus worden bv. 6 Ierse bakken samen 270 kgr in plaats van telkens een veelvoud van honderd kgr. voor even aan- taal bakken.

X X X

— In de zaak van de vergane tanker «Amoco Cadiz», waar de Kamer van Inbeschuldiging van Rennes de klacht tegenover de kapitein van de Duitse sleepboot weerhouden had, heeft nu ook het Hof van Beroep de aanklacht weer- houden. De Duitse kapitein zal dus ook voor de rechtbank dienen te komen. Alles zal draaien rond het feit of de kapitein van de sleep- boot, op het ogenblik dat hij de «Amoco-Cadiz» op sleeptouw had, fouten begaan heeft, want door het weerhouden van de klacht tegen- over de kapitein van de sleepboot, aanvaard het Hof van Beroep de stelling dat een kapitein van een sleepboot, vanaf de sleep, het be- vel heeft over de sleep, wat tot op heden in strijd schijnt te zijn met de rechtspraak.

X X X

— Het personeel van de Franse kustwacht, hebben protest- acties ingericht tegen de regerings- inzichten de kustwacht dienst onder militair bevel te brengen.

X X X

— De werknemers van de «Ate- liers et Chantiers de la Manche» uit St. Malo in Frankrijk, hebben het werk aan de tweede op stapel staande tonijn-inleggerijtreiler ge- blokkeerd wegens lonenissen. De be- trokken werf bouwt 4 tonijn-inleg- gerijtreilers voor de Seychellen. Door de bouw te blokkeren menen de syndikaten voldoende druk te zullen kunnen uitoefenen op de directie.

X X X

— De Franse kusttreiler uit St Malo, de «Veni-Creator» werd door de maritieme diensten in overtreding genomen om dat 18 t.h. van zijn aanvoer uit haring bestond.

Ook een industriële treiler, de «Equilhenhois» werd in overtreding genomen omdat zijn zogezegde bij- vangst uit 20 t.h. haring bestond in plaats van uit de toegelaten 5 t.h.

X X X

— Franse zouterijen erkennen Deense ingevoerde haring te heb- ben ontvangen van zeer kleine af- metingen, vermits men er drie nodig heeft om één enkele roll- mops te maken. Wanneer het gaat om zeer jonge gevangen haringen, komen overal de Denen aan de op- pervlakte. Het gaat dan natuur- lijk altijd om haring uit de Bal- tische Zee, waarvan de Denen een attingent mogen vissen, dat ons echter toch onuitputtelijk lijkt te schijnen?

X X X

— Ook een Schotse werf kreeg een bouworder voor 2 Noord-Ierse treilers, respectievelijk van 23 en 19 meter met een motor van 565 en 400 pk. Het is de Campbel- townwerf die voor de eerste maal een bouworder uit Ierland kreeg. Samen kosten beide vaartuigen zo- wat 63 miljoen B. fr., hetgeen op het eerste zicht toch wel aan de hoge kant ligt voor deze eerder bescheiden treilers.

X X X

— Voor het ogenblik zit er heel wat haai en doggen dicht onder de kust van Zuid - Engeland, zodanig dat de heel kleine open boten er meer dan 20 van onze ben- nen vangen. Dit was onder meer het geval met de 7,5 meter (25 voet) «Silver Star uit St. - Ives die op zich zelf 27 ben naar de thuishaven bracht ! Deze boten gebruiken de lijnvisserij.

En nog niet eens 5-meter boot bracht met 350 haken, 450 kg. dog- gen aan wal !

X X X

— Gezien het kwotum van 14.700 ton schelvis in de Noorse sektor van de Noordzee en aan de EEG toegekend, opgevisst is, zal vanaf deze week de meestal Schotse treil- ers verplicht worden zich tot EEG sektor van de Noordzee te wen- den hetgeen de concentratie van aldaar vissende vaartuigen behoor- lijk groter zal maken en de van- gen navenant kleiner. De Schotse Redersorganisatie heeft dan ook reeds om een soepeler regeling voor de vangst op kabeljauw en wijting gevraagd.

X X X

— Groot-Brittannië wenst het vangstkotum voor Noordzeema- kreef op 300 duizend ton te hou- den. Hiervan werd reeds op de kusten van Cornwall in het begin van het jaar 1979 in de periode januari tot maart, reeds 130 du- zend ton weggevangen. Op 2 no- vember was de slotdatum voor de vangst op makreel op de Schotse westkust die in feite slechts op 100 duizend ton was vastgesteld, maar waarvan men verwacht dat er 110 duizend ton zullen weggevan- en zijn. Ten slotte zou er dan

nog slechts 60 duizend ton toegela- ten worden voor de najaarsvangst op de kusten van Cornwall, die op 4 november startte. Dit zou slechts voldoende zijn voor 4 tot 5 weken visserij voor de machtige vloten uit Lowestoft, Grimsby, Hull en Fleetwood, zodat het na- derhand een lange kerstdagrust schijnt te zullen worden voor de makreelvisserij.

— Bij zijn bezoek aan Devon en Cornwall, zal de Britse staats- sekretaris voor de visserij, de heer Buchanan-Smith, een nacht door- brengen aan boord van een visse- rijwachtschip. Buchanan - Smith plant een driedaags bezoek aan Cornwall, waar hij vooral open oor zal moeten hebben voor de no- den van de kleine lokale ma- kreeelvisserij, die sinds het verbod op de haringvisserij, ieder jaar met de zware concurrentie van de gro- te Britse sainers af te rekenen hebben.

X X X

— In Ierland zal de Hickeywerf in Galway nu ook vissersvaartui- gen gaan bouwen in glasvezel, ter- wijl dit vroeger gebeurde voor re- kening van deze werf in de Ork- neys op Schotland. We stellen vast dat de versterkte glasvezel in de vaartuigenbouw nog altijd veld aan het winnen is, alhoewel men er hier in België nog nooit over ge- hoord schijnt te hebben, althans voor wat de bouw van vissersvaar- tuigen betreft.

X X X

— Van verscheidene Ierse kring- en is kritiek uitgegaan over het feit dat de Ierse regering het nog altijd niet nodig gevonden heeft een wetenschappelijk marine-onder- zoekingscentrum op te richten. We menen dat met de zeer vlugge en grote uitbreiding der Ierse visserij- vloot, dit ergens zeker wel nood- zakelijk lijkt te zijn.

## ZWARE SCHADEN AAN ZEEDIJK EN STRANDEN GEVOLG VAN ZANDWINNING ?

Over het algemeen heeft men verbaasd gestaan over de zware schaden die, om in stormtermen te spreken, een eerder bescheiden stormweer aan zeedijk en strand- versterkingen aangebracht heeft, eveneens aan het wegspoelen van strandzand. We hebben verwacht dat ons Rijkstation voor de Zee- visserij of andere maritieme over- heden, hier ergens een haalbare verklaring zouden voor gegeven hebben, maar deze verklaring bleef uit.

We houden er echter aan de me- ning van heel wat doorwinterde vissers en reders ter zake weer te geven, waarbij het opvallend is, dat bijna allen verwijzen naar de zandwinning vóór onze kusten. Deze zand- en grindwinning vreet inderdaad de natuurlijke zandban- ken aan die een bescherming vor- men voor onze kusten. Naar oud vissersoordeel breken de golven op deze zandbanken en wordt het ge- weld van het water dat in de rich- ting van de kust jaagt gevoelig vermindert.

Door het wegvreten van het zand vóór de kust ontstaat diep water waardoor ook de voortgestuwde massa evenredig groter en zwaar-

X X X  
HOEKWATER  
— Een Nederlandse firma die ge- specialiseerd is in speciale weer- standdeuren en luiken voor dek op vissersvaartuigen, heeft nu, voor de grote vissersvaartuigen, aanbie- dingen laten geworden voor het leveren en installeren van helikop- terplatformen. De bijzonderheid is dat dit platform na de landing een plooibaar waterdicht scherm vormt rond de helikopter.

X X X

— Een order voor de bouw van drie Ierse 36-meter treilers werd in Nederland geplaatst, waarvan twee bij de Hakvoort-werven en één bij Maaskant. De treilers wor- den voorzien met motoren van 2.100 PK en dusdanig gebouwd, dat latere uittenging gemakkelijk kan gebeuren. Door het feit dat Hakvoort ook nog twee orders kreeg voor 27-meter treilers, was het verplicht één van de bouw- ders uit te geven in onderaanne- ming aan de «Tille Scheepsbouw te Klosterille».

X X X

— In Britse vakbladen over de visserij, spreekt men van een Bel- gische heropleving van de visse- rij door de bouw van 6 treilers van het 28-meter type, waarvan er onder meer 2 op de Oostende Murdoch-werven gebouwd wor- den. De bladen voegen er aan toe, dat een haalbaar rendement voor deze vaartuigen in groten dele zal afhangen van een eventuele ge- meenschapsregeling voor de visse- rij en het aandeel dat België hier- in zal verkrijgen. Men vergeet ech- ter dat die zes treilers nog het tiende deel niet zijn van deze wel- ke in de laatste drie jaar gesloopt of verkocht werden naar het bui- tenland.

der wordt. Het geweld van dergel- ijke voortgestuwde massa water is dan natuurlijk een gevaar voor onze kunst- en beschermingswer- ken. Men blijft van oordeel dat het dringend van node is dat hier- over een studie ondernomen wordt en dat deze studie geleid wordt door mensen die niets van dicht of van ver met de zandwinning te zien hebben om te beletten dat be- paalde invloeden zouden spelen.

Wanneer vissers klagen over de aantasting van paaizand en broed, heeft men al te gemakkelijk de neiging om dit van zich af te schudden en als een dooddoender- tje te aanzien. In elk geval zal men nu eens scherp kunnen letten op de schaden die de winterstormen zullen aanrichten en of er daar geen verband kan gelegd worden tussen de omvang der schaden en de zandwinning.

Ergens honderden miljoenen fr. uitgeven voor het aanleggen van kunstwerken op het strand voor strand- en zandbescherming en dan toelaten dat zandbanken die een natuurlijke bescherming vormen voor ditzelfde strand, zou toch to- taal onbegrijpelijk en onlogisch zijn.

## HOOGWATER- BOEKJE 1980 VERSCHEENEN

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden voor Oostende, verschenen. Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoogwater te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgronden.

Het bevat insgelijks de haven-, verkeer- en getijssamen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Dit zeer nuttig zakboekje is IN ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr. (BTW inbegrepen). Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. op postrekening 000-0448987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai, 30, 8400 Oostende.

## ZEILBOOT VERDWENEN UIT JACHTHAVEN VAN NIEUWPOORT

De zeilboten hebben met de auto's gemeen, dat ze zich laten rijden of varen door eenieder. Dit heeft de Noor, de heer Erling Kruse, afgevaardigd door zijn land als officier bij de Nato en wonende te St-Lambrechts-Woluwe, het afgelopen week-end tot zijn schade ondervonden. Deze zeilboot ligt afgemeerd in de jachthaven van Nieuwpoort en toen de heer Kruse zich afgelopen week-end naar Nieuwpoort begaf, moest hij vaststellen dat zijn zeiljacht verdwenen was. De boot is gebouwd te Zweden van het «Winga-type» en noemt «Winstar» en is ongeveer 9 meter lang en kost eventjes anderhalf miljoen. Vermits de heer Kruse slechts dit week-end na een afwezigheid van 14 dagen naar Nieuwpoort gekomen is, moet de diefstal in deze periode gebeurd zijn. Hopen we nu maar dat dit stelen geen blaag wordt door één of andere bende in elkaar gestoken, die dan de jachten gedeeltelijk ombouwt, een ander kleurtje en uitzicht geeft en dan zorgt voor zogezegde authentieke eigendomspapieren.

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

## 25-JARIG BESTAAN NATIONAAL VERBOND VAN VISVENTERS

Het is op zaterdag 17 november dat het Nationaal Verbond van Visventers zijn 25-jarig bestaan viert in aanwezigheid van de heer Lavens, minister van Landbouw, Visserij en Middenstand.

Het programma van dit feestelijk gebeuren luidt :

16 uur :  
Academische zitting in de conferentiezaal van het stadhuis Oostende.

Toespraken door A. LAVENS, Minister van Landbouw, Visserij en Middenstand en door dh. CLAEYS Volksvertegenwoordiger en Voorzitter Bedrijfsraad Zeevisserij.

17 uur :  
Receptie aangeboden door het stadsbestuur in de Alice Freyzaal stadhuis.

18 uur :  
Ontvangst en aperitief in Koninginnehof, Maria Hendrikapark, Oostende.

19 uur :  
Banket : zeevruchtenbuffet.  
Feestrede : F. Margot, sekretaris-generaal NCMV.

21 uur :  
15e visventersvolksbal met orkest Guy Mayer.

## IERLAND WENST BIJVANGST AAN HARING IN KELTISCHE ZEE TE VERBIEDEN

Eén van de voornaamste redenen van de haringrel in Ierland waar de lokale visserij plots tot een ongeordende en verboden haringvisserij in de Keltische Zee overging, was onder meer de mistevredenheid onder de Ierse vissers wegens de, voornamelijk ongecontroleerde bijvangsten door Nederlandse gro-

te treilers die zogezegd op makreel komen vissen in de Keltische Zee. Voor de makreeltreilers is een bijvangst van 5 procent toegelaten, maar de Ierse vissers verdenken de buitenlanders ervan met dit cijfer van 5 procent een loopje te nemen. Aldus zouden, altijd volgens de betrokken Ierse vissers, heel wat buitenlanders een trek doen op haring om dan zo speedig mogelijk te verdwijnen. Indien deze vaartuigen werkelijk om de makreel komen, dan zijn er heel wat gebieden die meer makreel bieden dan de Keltische Zee. Het is duidelijk, aldus nog de Ierse vissers, dat het de buitenlandse treilers in de eerste plaats te doen is om de haring.

Als gevolg van de protesten van de Ierse visserij en, door hen gehouden haringvisserij, heeft de Ierse Minister voor de visserij, de heer Lenihan, besloten op de vergadering van de Ministers voor de visserij van de «Negen» op 3 en 4 december te Brussel, de kwestie van de 5 procent bijvangst in vraag te stellen en de afschaffing hiervan te eisen. Men zal dus, zo de Ministerraad hierop ingaat, absoluut geen haring meer mogen aan boord hebben. Als men nu de haring onder en tussen de makreel en andere vis wegsteekt, is het procentueel vaststellen van haring als bijvangst inderdaad moeilijk te bepalen. Anderzijds blijft echter ook vast staan, dat de Ierse regering aan het haringverbod voor de eigen visserij zal vasthouden en sanktionnerend zal tussenkomen, mocht men nog eens overgaan tot het verbreken van het vangstverbod, zoals dit enkele weken terug gebeurde.

Inderdaad is nog slechts één vierde van de, als minimum vastgestelde volwassen haringpopulatie in de Keltische Zee, aanwezig, zodat een bescherming van de haringstock absoluut noodzakelijk is. Men wil inderdaad niet in hetzelfde schuitje als Noorwegen terecht komen, toen dit land, na een te korte periode van haringvangstverbod in 1977, toelating gaf tot het vangen van haring, met een rampzalig gevolg voor het herstel van de haringstock. Men moet inderdaad de sluiting op de haringvangst lang genoeg aanhouden opdat er volwassen haring bijkomt, iets dat toch een aantal jaren zal duren.

## Sluitingsdag van 12 november in vismijnen een reuzeverkoopdag voor invoerders

Niet overdreven veel vis aan de afslag op de dinsdagmarkt en toch geen visprijzen om naar huis over te schrijven. In elk geval hadden de vissers en zelfs de kopers hogere prijzen verwacht. Wie echter de maandagmorgen in de vismijn te Oostende was, en wellicht voor Zeebrugge hetzelfde, stond verbaasd over de activiteit die er heerste. Tientallen en tientallen wagens, vooral van de visventers gingen bij de grootkopers-invoerders hun vis opdoen. Het is inderdaad zo, dat velen van hen reeds de dinsdagmorgen of vroeg in de namiddag vertrekken naar de streek waar hun «tournée» gelegen is, en het is onmogelijk om in een morgen gereed te komen. Deze mensen konden dus de dinsdag niet afwachten om hun vis op te doen en dan maar gaan aankloppen bij dezen die vrijd. aangekocht hadden en bij de invoerders. Voor deze laatsten, die zich daar trouwens op voorzien hadden, was de maandagsluiting van de afslagen een bijzonder goede zaak. Voor de vissers was het natuurlijk minder dan verwacht, alhoewel de prijzen nog goed te noemen waren. Het is echter duidelijk dat de prijzen hoger zouden opgelopen hebben, ware de maandag alle verkoopactiviteit in de

vismijn verboden geweest, dus eveneens voor de invoerders. Trouwens de officiële afslag uitschakelen en de tentoonstelling en verkoop van ingevoerde vis toelaten, is toch een diskriminatie ten overstaan van de reders en vissers. Zo men werkelijk de verkoop van ingevoerde vis op een sluitingsdag van de vismijn niet kan verbieden, dan rest er maar één middel, namelijk alle wekdagen als officiële verkoopdagen te laten doorgaan, ook al valt één dezer wekdagen samen met een feestdag. Dit zou minstens zo moeten zijn voor de beide eerste werkdagen. Wanneer een feestdag midden in de week valt, zou een eventuele sluiting van de vismijnen niet, of praktisch bijna niet in de kaart spelen van de invoerders omdat alle activiteit zich hoofdzakelijk op de beide eerste dagen van de week toespitst.

Anderzijds vernemen we dat ook de vishandelaars te Nieuwpoort ontevreden zijn over de sluiting van de vismijn op maandag 12 november omdat ze aldus niet in staat waren op dinsdag verse vis aan de man te brengen en voor hen ook de dinsdag een verlore dag is, die hoofdzakelijk voor het kopen en kuisen van de vis in beslag geno-

men werd. We menen dan ook dat de respectievelijke stadsbesturen een volgende maal met deze bezwaren best zouden rekening houden.

Voegen we er nochtans aan toe dat zo'n zaak tijdig in de paritaire commissie had moeten besproken te worden, wat de Rederscentrale en de handelaars eens te meer niet gedaan of te laat voorgebracht schijnen te hebben.

Moest de zaak volgens wettelijke normen besproken zijn geweest, of aan dit euvel van de maandag niet te verkopen in het belang van de visserij, krachtdadig opgetreden, het zeker zou geholpen hebben, daar dit in het belang van reders, vissers en vishandelaars niet-invoerders was.

En er is meer. Sedert jaren wordt er van het stadsbestuur geëist deze dagen en de dag welke voorafgaat geen vreemde vis toe te laten.

En waar blijft de nuttige werking om te eisen dat de invoerders zowel als de reders tenminste een mijnrecht betalen. nu het deficit groter is dan ooit. Of houdt men zich liever bezig met allerlei persoonlijke veten om het belangrijkste uit het oog te verliezen?

# GEVAARLIJKE TOESTAND IN DE VISSERHAVEN VAN ZEEBRUGGE

Reeds vroeger hebben we gewezen op de zeer slechte toestand waarin de vissershaven Zeebrugge vertoefte.

Men vindt miljarden en miljoenen om dikwijls nutteloze kastelen te bouwen omdat politiciers het zo willen.

Maar elke dag is het een ellendig gedoe wanneer vissers uit zee komen of naar zee moeten, wanneer ze aan de kaai hun schip moeten vervoegen.

De kimladders vertoeven er in een ellendige staat en het is te verwonderen dat er nog geen zware ongelukkigen gebeuren. Deze toestand duurt al meer dan twee jaar en noch de stads- noch de staatsverantwoordelijken aldaar bekommeren er zich om. Men

denkt waarschijnlijk alleen aan de miljarden investeringen wat verder. En wat nog erger is, aan deze trappen staan borden waarop vermeld staat: „TOEGANKELIJK OP EIGEN RISIKO”. Dat wil dus zeggen dat al wie van die trappen gebruik maakt en verongelukt het op eigen risico is.

Dit maakt ook dat vissers die van of naar hun werk komen, het op eigen risico doen en niet gedekt zijn. Belachelijker kan het niet. En zou het zoveel geld kosten om eindelijk een tiental trappen in orde te brengen en de mensen dus toe te laten behoorlijk hun schip te verlaten of te betreden?

Is onze inspekteur-generaal van Openbare Werken, wel op de hoogte gebracht door zijn diensten?

## VISSERS UTI DE E.E.G.

### MOETEN BETALEN VOOR

## ZALMVISSERIJ IN ZWEEDSE ZONE

De vissers uit de EEG die, volgens een bilaterale overeenkomst tussen Zweden en de EEG, in de Zweedse visserijzone van de Oostzee op zalm vissen, zullen hiervoor moeten betalen, naargelang van de vangstcapaciteit van het vaartuig.

Deze heffingen die door de lidstaten geïnd worden, zullen aan de Commissie te Brussel dienen overgemaakt, die deze dan aan Zweden zal overmaken. Deze gelden dienen om tussen te komen in de kosten van de door Zweden getroffen maatregelen ter bevordering van de reproductie van de zalm in de

Oostzee. Gezien deze maatregelen zullen leiden tot een verhoging van de produktiviteit van bepaalde vissers uit de Gemeenschap, acht de Commissie het ook billijk, dat ook deze vissers een gedeelte van de kosten zouden helpen dragen.

De heffingen zullen van toepassing zijn op de visvangst op de zalm in de Zweedse visserijzone van de Oostzee met ingang van 1 januari 1980. In het bijzonder zal het hier wel gaan over bepaalde Deense en West-Duitse vissers waarvan de thuishaven aan de Oostzee ligt.

## TJIDEIJLKE EN GEDEELTELIJKE SCHORSING VAN DE RECHTEN VAN HET E.E.G.-DOUANETARIEF VOOR BEPAALDE VISSOORTEN

De Commissie te Brussel heeft een voorstel van verordening bij de Raad van Ministers ingediend voor tijdelijke en gedeeltelijke schorsing van de rechten van het gemeenschappelijk douanetarief voor de invoer van vis in de Gemeenschap. Dit gebeurt op advies van het Europees parlement waarbij de overweging gemaakt wordt, zowel door de Commissie als door het Europees parlement, dat voor bepaalde vissoorten de aanvoer door de vissersvloot van de Gemeenschap momenteel onvoldoende is om de behoeften te dekken.

Aldus worden de rechten van het gemeenschappelijk douanetarief tot op een hoogte van 9 procent geschorst met ingang van 1 januari 1980.

Dit geldt voor kabeljauw, vers, gekoeld of bevroren, in gehele staat, ook indien ontdaan van kop of in moten gesneden, bestemd om te worden verwerkt; voor heek, voor filets van kabeljauw, filets van schelvis en filets van heek, alles eveneens vers, gekoeld of bevroren, bestemd om te worden verwerkt.

# Prachtwerken over de visserij in het verschiep

Zoals we reeds gemeld hebben zullen vermoedelijk einde december drie prachtwerkjes over de visserij de wereld ingezonden worden. Deze werkjes zijn:

## WAT IJSLANDVAARDERS VERTELDEN.....

Dit is de titel van het IJslandse verhaal van Jules en Henri Desmiedt, te boek gesteld door Lanszweert.

Jules en Henri zijn de laatste IJslandvaarders van Bray - Dunes. In het boek wordt de IJslandvaart weergegeven vanaf de voorbereiding van de reis tot na de thuiskomst zoals beide zeelieden dit beleefden. De hygiënische toestand aan boord, de voedselvoorziening, de vismethode en de visverwerking worden er eveneens in behandeld. Het is een direkte getuigenis van mensen die het zelf nog hebben meegeemaakt.

Het werk telt 100 bladzijden en is verrijkt met 33 illustraties. De prijs bij voorintekening (tot 20 november) bedraagt 150 fr. Nadien 200 fr. Het werk is te verkrijgen bij Lanszweert Wim, Krombekestr. 3, 8991 Stavele of in het nat. Visserijmuseum van Oostduinkerke.

Bij voorintekening storten op girorekening nr. 775-5059516-17 van Lanszweert Wim.

## MODELBOUW

Dit 40 bladzijden tellende boek, geïllustreerd met meer dan 100 technische tekeningen, behandelt het bouwen van scheepsmodellen. Vanaf de eerste plank tot en met het volledige tuigage wordt de werkwijze stap voor stap weergegeven.

Het boek is geschreven door conservator Gaston Desnerck van het Visserijmuseum en van Gaby Casier, scheepstekenaar op de werf van Seghers te Oostende. Het kan verkregen worden door storting van 150 fr op de bankrekening van Gaston Desnerck, nr. 280-0282156-20 van de Generale bank of men kan ook inschrijven bij Gaby Casier, Stockellaan 195, Oostende.

## STRANDVISSERIJ

In dit werk worden de verschillende strandvisserijmethodes, zo-

wel te voet als te paard uitgelegd. Beide auteurs, Gaston Desnerck en Marcel Vermote, hebben het over het scheenet, het plankennet, het boomnet, het kartezetten, het kordeel leggen, de stelnetvisserij, de staande en de drijvende haringnetten, enz.

Ook de nu verdwenen strandvisserijmethodes zoals het seinevissen te paard en te voet worden in het werk behandeld. Het boek telt 115 bladzijden en is verrijkt met meer dan 60 grote foto's en van een 40-tal technische tekeningen. Kortom, het wordt een bron van technische uitleg voor de strandvisser en een grote verrijking voor allen die zich aan heemkunde en geschiedenis interesseren.

Prijs: 450 fr. te storten op de bankrekening van Desnerck Gaston, nr. 280-0282156-20 van de Generale bank.

Deze werkjes zullen ook verkrijgbaar zijn ten burele van de drukkerij «Nieuwsblad van de Kust» H. Baelskaai 30 te Oostende, mits de storting van bovenvermelde bedragen op p.c. rek. 000-0418987-44.

Het initiatief in het Visserijmuseum van Oostduinkerke door de heren Gaston Desnerck en Wim Lanszweert genomen, is een bewijs dat inzake geschiedenis van de Belgische visserij, de strandvisserij, scheepsbouw enz., nog veel leerrijks te schrijven is.

De visserij van ons land heeft een prachtig geschiedkundig verleden. Van tijd tot tijd verschijnen ook in het tweemaandelijks maritiem tijdschrift van onze Zeemacht «Neptunus», geschiedkundige weer-gaven van de heldenmoed van onze vissers tijdens de oorlog en vooral bij de slag van Duinkerke, de vlucht naar Dieppe en het in de grond boren van onze vissersvaartuigen aldaar, het verblijf in Honfleur, Fecamps, St. Vaast, La Hougue en La Rochelle, enz.

Hiervan één geheel kunnen samen brengen ware een prachtwerk, waartoe we Gaston en zijn medewerkers in staat achten en welke heel zeker het verleden van onze Vlaamse gewesten ten goede zou komen.

We kunnen die heren slechts gelukwensen met de door hen reeds genomen initiatieven, waardoor België thans ook reeds te Oostduinkerke een visserijmuseum bezit, waardig om bezocht en gesteund te worden, door al wie onze visserij genegen is.

# REDERS LEEST UW VAKBLAD

## IERSE VISSERS VREZEN SPAANSE TOETREDING TOT DE E.E.G.

In Ierland spreken de vissers onverholen hun bezorgdheid uit over de toekomstige toetreding van Spanje tot de E.E.G. De Spaanse vissers waren vroeger inderdaad regelmatige bezoekers van de Ierse wateren en dit in grote getalle, zodat de Ierse vrees voor de Spanjaarden zeker niet denkbeeldig is.

Voor vrije toegang tot de in-landse Spaanse consumptiemarkt verwachten de Ieren dat Brussel zeker de visserijbelangen zal opofferen. Het is inderdaad zo, dat de landbouwbelangen alleen reeds altijd de bovenhand hebben op deze van de visserij. Mocht de industrie van de «Negen» kansen hebben op de Spaanse goedermarkt, dan is het duidelijk, dat de stem van de visserij zeker niet meer zou gehoord worden, of zeker niet meer in voldoende mate, om ergens beperkend op te treden tegen de massale Spaanse vloot die ongetwijfeld de EEG als een nieuwe Armada zal overspoelen.

We hebben hier vroeger nog voor gewaarschuwd en blijven er bij, dat de «Negen» voorafgaandelijk een beperking aan de Spaanse vloot zou moeten opleggen. Verscheidene partnerlanden hebben tot sloping of tot uitsanering van heel wat vaartuigen moeten overgaan in functie van de bescherming van de visstand. Het ware dus maar juist dat men eveneens aan Spanje dergelijke beperking van de vloot oplegt. Een kwotum

opleggen aan Spanje zou inderdaad niet veel helpen omdat de Spanjaard in het algemeen en de Spaanse vissers in het bijzonder, gekend staan om hun lak aan wetten en reglementen, zowel wat de netmaaswijdte als de kwota betreffen. We kunnen ons zo reeds voorstellen dat een invasie door Spaanse treilers, tevens 'n lachertje zou worden, wat de door de Spaanse visserij toegekende kwota op bepaalde vissoorten zou betreffen.

De Ierse visserij beweert nu al daartegen in het verweer te zullen komen. Indien Spanje inderdaad binnen afzienbare tijd tot de E.E.G. toegelaten wordt, dan zien we toch ergens moeilijk in, hoe men de Spaanse vloot gedeeltelijk buiten de E.E.G. - wateren zou kunnen houden. Men is inderdaad «in» iets of «er buiten». Diskriminerend mag men niet optreden en men is volwaardig lid of niet. We menen dat men ergens in de nationale producentenorganisaties dit probleem toch eens nader zou bekijken en men mag gerust eens een studie maken over de gevolgen op visserijgebied van een mogelijke intrede van Spanje tot de E.E.G. Zeggen we terstond, dat de Ieren niet alleen deze toetreding vrezen, al was het maar voor de ongehoorzaamheid van de Spanjaarden om de voorgeschreven normen te volgen.

## FAROE-TREILERS SLECHT ONTHAALD IN ABERDEEN. VIS MET PARAFINE OVERGOTEN

Twee weken terug had te Aberdeen een rel plaats tussen lokale vissers en de vissers van twee Faroë-treilers, waarbij een partij vis van deze laatste vernietigd werd ter waarde van bijna 1 miljoen B. Fr.

Oorzaak van het incident was het feit, dat twee treilers uit de Faroë een landingsbeurt kregen vóór deze van een treiler uit Aberdeen, niettegenstaande deze eerst aan de afslag kwam. Hierbij kwam nog het feit, dat de eigen visserij zich benadeeld acht over het aan de Faroë toegekend contingent en over de beperkingen die opgelegd worden aan de eigen visserij zonder dat dit geldt voor de vreemde treilers. De eigen visserij ziet hierin onder meer een oneerlijke concurrentie. Het voorgaan van de Faroëse treilers in de marktbeurt was de druppel die de beker deed overlopen.

Vooraleer de politie kon ingrijpen, was reeds voor bijna 1 miljoen B. fr. vis vernietigd door het overgieten van de 500 bakken met parafine. Door de politie werden 2 man aangehouden. De aktie door de opstandige vissers werd niet overal onverdeeld toegejuicht en vooral de havenautoriteiten ziten erg met het incident verveeld. Ook de verwerkingsindustrie ver-

klaarde zich, via hun woordvoerder, geschokt door de plotse ongekontroleerde uitbarsting van bepaalde lokale vissers. Een woordvoerder van deze laatste wees er op, dat in de laatste zes weken zowat 20 vaartuigen uit de vaart genomen werden wegens de opgelegde beperkingen en moeilijkheden en dat de visserij te Aberdeen niet in hetzelfde schuitje wenst te komen zitten zoals Hull en Fleetwood waar men aangewezen is op de aanvoer door vreemde en buitenlandse treilers. Nochtans liet de voorzitter van de Aberdeen-se reders weten, dat op de vergaderingen door de vereniging gehouden nadat het incident gebeurde, niemand een goed woord had voor hetgeen voorgevallen was. We moeten deze situatie oplossen zonder dergelijke onverantwoordelijke daden. Het is begrijpelijk dat onder de Faroëse vissers een bepaalde opwinding heerst die zich dan op haar beurt zou kunnen uiten tegen Britse treilers die de Faroë aandoen. De treilers uit de Faroë die het slachtoffer van dit incident werden zijn de «Kvikk» «en de Jogvan S.».

Maar dergelijke handelwijze kan niet goed gepraat worden.

## TEGENSPRAAK TUSSEN BIOLOGEN EN VISSERS OVER HARINGAANWEZIGHEID

We zouden bijna mogen schrijven «haring - ja», «haring - neen», naargelang we te doen hebben met de waarnemingen en uitspraken van de vissers of met deze van de marine - experts en biologen.

Volgens onbetwistbare vaststellingen vormen de bijvangst aan haring een altijd maar groter aandeel van de totale vangst. In dit verband werden zelfs vorige week enkele Franse schippers in overtreding genomen omdat deze bijvangst tot 20 procent uitmaakten. Als men niet speciaal op haring gejaagd heeft, dan zijn deze mensen ter goede trouw en is het moeilijk om ergens anders te gaan vissen, waar geen of weinig haring aanwezig is. Anderzijds stuit het eveneens tegen de borst, wanneer men ter goeder trouw een te grote bijvangst aan haring heeft, deze maar terug over boord te moeten kippen, in acht genomen dat deze toch geen leven meer halen.

Volgens de berichten van Franse schippers zijn deze unaniem om te verklaren, dat zij werkelijke banken haring detecteren, die nog nooit zo uitgestrekt voorkwamen.

## REDERS LEEST UW VAKBLAD

## GAAT MEN NAAR DEELOVEREENKOMSTEN IN E.E.G.-VERBAND ?

Er tekent zich in EEG-middens een strekking af om tot deelakkoorden over te gaan en via deze weg tot een algemene visserij-reglementering te komen. Hierbij zou dan aan het strakke standpunt waaraan Groot-Brittannië houdt, namelijk een geheeloplossing, zowel voor wat de bescherming, de visserijlimieten, de kwota, de vloot-herstructurering en limitering, enz. betreft, voorbij gegaan worden. Men zou aldus eerst en vooral het hoofdstuk van de beschermingsmaatregelen in een deelakkoord zien vastgelegd worden. Reden hier toe zijn de eenzijdige vooral door de Britten genomen beschermingsmaatregelen, waartegen sommige landen beroep hebben ingesteld bij het Europees Hof van Justitie te Luxemburg. Herinneren we in dit verband onder meer aan het Iers eenzijdig verbod op de activiteit in bepaalde Ierse wateren van de 33-meter treilers en meer, waardoor praktisch geen enkel Ierse treiler getroffen werd, maar alleen deze uit de partnerlanden. Recenter wijzen we op de Britse verbodsmaatregel op het vangen van pout, waardoor vooral de Denen getroffen worden en de eenzijdige opvoering van de netmaaswijdten waardoor de Bretoense kreeftjessissers als voornaamste slachtoffer vallen waartegen de Franse rege-

ring een klacht indiende bij het Europees Hof van Justitie te Luxemburg. Een en ander heeft er toe geleid, het probleem van de bescherming van de visstapel en de hieruit volgende eenzijdig genomen nationale beschermingsmaatregelen als eerste een beurt te geven in EEG-verband en in dit domein tot een eerste deelakkoord tussen de «Negen» te komen. Groot-Brittannië is hier echter niet voor te vinden, vooral om het feit, dat dit probleem eerst aan de beurt zou komen. Inderdaad hiermede zou aan de Britten een zeker recht ontnomen worden om nog op eigen houtje voor beschermingsmaatregelen te zorgen voor, wat Groot-Brittannië nog altijd beschouwt, als Britse vis in Britse wateren. Het is duidelijk dat de Britse minister en de ganse Britse visserij zich hiertegen zullen weren, tenware de Britse eisen uit de tijd van «Silkin», namelijk de 50-mijlszone, voorkeurrechten, exclusieve zone en het recht voor de kuststaat op het nemen van eigen beschermingsmaatregelen in dit deelakkoord tot zijn recht zou komen hetgeen ons eveneens als onmogelijk aanvaardbaar voor de partnerlanden lijkt. Zo te zien, is een visserijreglementering in EEG-verband nog niet voor morgen.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Vrij hoge prijzen voor de meeste vissoorten tijdens de voorbije week. Toch een handicap dat er maandag geen verkoop was. Eigenlijk was er trouwens wel verkoop, want in alle pakhuisen werd praktisch gewerkt, maar dan veelal met ingevoerde vis of gedeeltelijk met datgene wat vrijdag gebracht werd. Vrijdag kwamen inderdaad gelukkig een zestal schepen aan de afslag. Ook die dag werden goede prijzen genoteerd, schelvis was vrijdag trouwens duurder dan dinsdag. Daarom was het wel spijtig dat er geen van de twee IJslanders die dinsdag kwamen verkopen, vrijdag op de markt was. Nu, gedane zaken nemen geen keer, een volgende keer zou het misschien wel goed zijn wat meer IJslandvis te voorzien wanneer er op maandag niet verkocht wordt.

De rode zeebaars werd dinsdag ingezet aan 40 fr maar zakte op het einde van de verkoop tot iets meer dan 30 fr het kg. Blauwe leng werd in redelijke ruime mate gebracht, de prijs lag rond de 36 fr. het kg. Schelvis was zeer schaars,

evenals schaat en Schotse schol. Beide soorten kregen dan ook hoge prijzen. Veel meer heilbot dan gewoonlijk in de afslag, de prijs lag tussen 90 fr. voor de heel grote (+ 100 kg) en 165 fr. voor de soort van rond de 8 kg. per stuk. De vangsten waren voor de beide schepen wel iets ruimer dan de voorgaande keren. Door de 0.81 werd zelfs een vangst van 1.400 bennen gelost, deze bracht 2.515.808 fr op.

Voor de tongvissers werden het bevredigende reizen. De vangsten waren niet bijzonder groot, 3.000 en 3.500 kg., de bijvangsten bevatten tussen de 100 en 160 bennen. De tongprijs lag nog een stuk hoger dan verleden week en schommelde tussen 175 en 248 fr met bloktong en voor kleine sortering als duurste. Voor de Westvissers werden het geen al te beste resultaten, de vangsten waren doorgaans te klein.

Oorzaak hiervan was het slechte weer van vorige week. De prijs voor de gulsorteringen en voor de wijting lag op een goed peil. Wijting kreeg tussen 16 en 32 fr volgens de grootte en gul werd verkocht tussen 38 en 55 fr het kg.

Weinig andere soorten voor deze schepen die voor de weinige steenschol die in de afslag werd gebracht tussen 45 en 125 fr kregen.

De kustvisserij is verdeeld tussen garnaalvissers en gulspanvissers. De gulschepen deden het vrij goed. De mooie reis van de 0.141/369 viel wel op. Deze grotere schepen losten 445 bennen en besomden samen 743.000 fr. Bij de kleine kustvaartuigen was het beste resultaat voor de 0.148/491 die samen 121.000 fr besomden. De garnaalaanvoer is meteen sterk teruggelopen, ook al wegens de niet zo gunstige weersomstandigheden. De prijs is toch niet noemenswaard gestegen en lag tussen 45 en 69 fr het kg.

**Zoekt U bijverdienste/  
ander werk of  
werk voor een paar uur per dag**  
(ook werk thuis),  
vraag dan de gratis  
**RETURN personeelslijsten**  
aan uitgave  
okt. - nov. - dec. 1979.  
Belgische uitgave.  
Schriftelijke inlichtingen :  
**Uitgeverij Return**  
tel. (020) 27 40 62  
830582 Telex 18165 Alfam  
Damrak 57, Amsterdam,  
Nederland. (8359V)

## 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)

## OOSTENDE

VRIJDAG 9 NOVEMBER 1979

IJSLAND				
O.129	20	330	—	707.782
KANAAL				
O.83	18	150	6120	1.484.307
O.303	18	80	4495	788.960
MONKEY BANK				
O.274	14	240	—	479.420
O.135	14	250	—	479.140
WEST				
N.41	14	295	—	399.860

DINSDAG 13 NOVEMBER 1979

IJSLAND				
O.81	18	1.400	—	2.515.808
O.216	18	710	—	1.281.526
KANAAL				
N.705	2	105	3.510	894.496
Z.502	18	165	3.010	804.045
KUST				
O.141-369	4	445	—	743.440
O.148-491	2	62	—	121.240
O.116-142	2	47	—	85.900
WEST				
O.275	6	130	—	185.728
O.243	6	170	—	246.234
N.40	9	165	—	242.560
N.752	11	290	—	457.540

WOENSDAG 14 NOVEMBER 1979

O.111-520	1	58	—	101.560
O.104-737	1	51	—	776.620
O.148-491	1	42	—	55.330
O.225-455	1	34	—	43.890

## VERWACHTINGEN

VRIJDAG 16 NOVEMBER

WEST : O.114 (150 m.)

MAANDAG 19 NOVEMBER

IJSLAND : O.202 (650 m., t.t.z. 300 leng, 200 bonen, 50 kools, 50 schelvis, 20 heilbot, 30 varia).  
KANAAL : O.82, Z.34.  
WEST : O.134, O.229, O.35, Z.38, N.706, N.719, O.309, N.408, O.123, N.3.

DINSDAG 20 NOVEMBER 1979

WEST : N.45, N.708, N.41, O.285, O.26, Z.62, O.274, Z.183.

WOENSDAG 21 NOVEMBER

WEST : O.141, O.369, O.135, O.118

## ZEEBRUGGE

DONDERDAG 8-11-1979

W				
Z.465	10	400	40	309.122
KRP				
Z.600	10	—	40	122.570
N				
Z.418	15	300	250	812.028
K				
Z.512	1	50	6	58.880
Z.554-538				53.980
Z.403-501				30.410
Z.437-558				45.160
Z.400-548				53.790
Z.471-472				32.270
				1.518.210

VRIJDAG 9-11-1979

K				
Z.519	2	200	15	125.850
KRP				
Z.128	10	—	110	465.020
Z.573	10	—	90	464.910
Z.578-580 (gul)				171.040
				1.226.820

DINSDAG 13-11-1979

KN				
Z.98	17	3.500	290	1.686.665
W				
Z.537	12	700	80	272.700
Z.564	10	700	60	290.186
K				
Z.509	8	200	15	211.090
W				
Z.321	10	600	40	288.770
KN				
Z.105	18	4.500	350	1.485.447
N				
Z.189	12	600	260	959.064
Z.506	8	1.100	280	763.341
Z.560-201 (gul)				73.950
Z.558-437 (gul)				131.290
Z.184-447 (gul)				22.790
Z.578-580 (gul)				77.640
Z.501-403 (gul)				133.700
Z.400-548 (gul)				88.450
				6.485.083

WOENSDAG 14-11-1979

K				
Z.507	2	100	10	173.590
Z.575	2	—	5	27.910
W				
Z.526	9	1.700	90	747.300
B.5	11	1.100	150	825.760
Z.582	6	110	130	440.760
N				
Z.126	11	500	220	523.800
Z.424	11	200	200	601.380
Z.484	11	200	150	571.509
Z.538-554 (gul)				360.590
				4.272.599

## VIS ETEN IS

## VERANTWOORD ETEN

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	9-11-1979	13-11-1979
Schelvis grote	32, —	52, —
Schelvis midden	40,20-45,20	35, —39,20
Schelvis klein	31, —35,80	32, —
Kabeljauw	41, —	39,80-45,40
Gul	39,40-40,60	40,60-43,20
Wijting	20,40-23, —	64, —
Schaat	60,80, —	29,20-40,30
Zeebaars	49,60-51, —	44,40-55,40
Leng	24,80-39,60	6, —41,60
Schartong	175 -219	90, —164
Heilbot	34,20-38, —	31,40-33,80
Koolvis	21, —42,20	12, —30, —
Hondstong	114 -172	120 -159
Zeewolf		
Staart		

Tong- en pladijssprizen

TONG

Oostende

	13-11-1979	14-11-1979	15-11-1979
Lappen	203 -209		
Grote	210 -221		
3/4	233 -237		
Blok	239 -244		
Voor-kleine	225 -248		
Kleine	189 -199		
Slips			

Zeebrugge

	205 -217	213 -215
Grote	205 -217	213 -215
Blok	208 -228	214 -221
Fruit	218 -240	231 -234
Schone kleine	215 -241	230 -234
Kleine	206 -220	210 -215
Tout petit	194 -196	192 -196
Slips	180 -184	178 -184

Nieuwpoort

	214 —	215 —
Tong I	214 —	215 —
Tong II	217 -230	215 -222
Tong III	209 -224	
Tong IV		
Tong V		
Kleine		

PLADIJS

Oostende

	13-11-1979	14-11-1979	15-11-1979
Grote	49, —55, —		
Grote iek	45, —56, —		
Kleine iek		51, —	
Derde slag	37, —48, —	38, —49, —	
Platjes	22, —30, —		

Zeebrugge

	41, —47, —	45, —48, —
I	41, —47, —	45, —48, —
II	45, —52, —	40, —43, —
III	35, —41, —	38, —40, —
IV	30, —33, —	25, —31, —
V		

Nieuwpoort

	32, —40, —	45, —
Moelen	32, —40, —	45, —
Grote pladijs	29, —32, —	40, —
Platjes	24, —	35, —
Drielingen		

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

9-11	6		4.465.716			
13-11	10		7.635.077			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

10-11	5	538	29.529	45, —	65, —	
12-11	4	492	31.990	59, —	69, —	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

9-11	7	17.746	22.677			
13-11	9	50.709	540.254			
14-11	5	11.277	2.418.647			
8-11	2	792	349.391			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

9-11	2	380	20.980	49, —	67, —	
13-11	1	73	5.742	78, —	79, —	
14-11	4	917	44.652	39, —	63, —	

NIEUWPOORT

VRIJDAG 9 NOVEMBER 1979

N.1	10.770	N.211	17.350
N.349	20.875	N.88	71.825
N.700	71.825	N.172	53.006
N.788	53.006	N.470	54.272
N.590	54.273	N.597	66.231
N.720	66.231		

Vier koppels spanvissers en drie kustvaartuigen op de vrijdagmarkt. Geen aanvoer van tong en variatie. Slechts gul en wijting werden te koop aangeboden.

Kabeljauw werd verkocht tegen de prijs van 3.100 fr. tot 3.300 fr. de ben. De prijs voor gul betaald varieerde van 42 tot 54 fr. de kg. Grote wijting werd geboekt tegen 1.100 fr. tot 1.250 fr. de ben. Kleine wijting werd geveild tegen 710 fr. tot 850 fr. de ben.

Een vlot marktverloop met een stijgende prijzttendens. Het stormweer der voorbije dagen heeft zekerlijk zijn stempel gedrukt op de marktprijzen en een kentering tengoede tweewegebracht.

DINSDAG 13 NOVEMBER 1979

N.1	15.530	N.211	12.490	N.736	121.713
N.597	63.223	N.579	217.957	N.172	142.815
N.788	98.230	N.700	98.230	N.470	87.676
N.590	87.676				

Op dinsdag 13 nov. 1979 losten vier koppels spanvissers en drie Westvissers plus twee kustvaartuigen hun vangst. Er was aanvoer van variatie gul en wijting, zodat elke aspiratie der handelaars ingewilligd werd. Samen werden er ± 50.000 kg. vis aangevoerd voor een totale waarde van 2.418.617 fr.

Opnieuw spande de N.15 «De Kotens» de kroon met ongeveer 250 bennen vis en ongeveer 3.000 kg tong voor een globale waarde van 1.267.076 fr. Het bestaande rekord op één dag aangevoerd werd opnieuw heel wat scherper gesteld en bereikt het nu nog nimmer behaalde bedrag van 2.418.617 fr tegenover de aanvoer op datum van 5-3-1979 betekent dit een meerwaarde van 130.000 fr. De tong werd tegen lonende prijzen aan de koper gebracht, zo noteerde men 215 fr. het kg. voor tong nr. 1 en 230 fr.

het kg. voor tong nr. 2.

De fruitong of tong nr. 3 werd geboekt tegen 235 fr het kg. en de tong 4 tegen 222 fr het kg.

Tong 5 werd geveild tegen 224 fr. het kg. terwijl voor de kleine tong nog 209 fr. het kg. betaald werd.

Tarbot werd opgekocht tegen 286 fr. het kg. voor de grote en tegen 154 à 186 fr. het kg. voor de middenslag. Tarbot en griet haalden de prijs van 120 tot 140 fr het kg. Varia, zoals staartvis, roodbaard en zonnevis werd duur betaald. Zo werd voor staartvis 205 fr het kg. genoteerd en voor zonnevis 170 fr. het kg. De prijs der rog kende een lichte prijsdaling. Zo werd voor keilrog 3.400 fr. de ben betaald, 2.500 fr. de ben voor moerroggen en ± 2.200 fr. de ben voor scherpstaarten.

Kabeljauw werd geveild tegen ong. 2.500 fr. de ben en de roep-prijs der gul schommelde van 1.750 tot 2.200 fr. de ben, dit volgens de sortering. De wijting kende een gevoelige prijsstijging, zo werd voor de grote wijting tot 1.400 fr. de ben betaald en voor de kleine tot 950 fr. de ben.

Een grote aanvoer met goede tongprijzen en lonende prijzen voor variatie.

Een vlotte marktverkoop gekenmerkt door een stijgende markt-tendens.

WOENSDAG 14 NOVEMBER 1979

N.349	5.300	N.45	79.457
N.723	135.604	N.211	18.570
N.597	33.895	N.470	21.335
N.509	21.335		

Weinig aanvoer op de woensdagmarkt gelet op het feit dat de dinsdagmarkt een grote aanvoer kende en nog weinig vaartuigen hun vangst dienden te lossen. Geen variatie op de markt en slechts aanvoer van kabeljauw, gul en wijting. De prijzen waren dezelfde als op de dinsdagmarkt genoteerd.

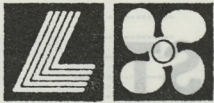
Kabeljauw werd verkocht tegen 3.000 aan 3.200 fr. de ben, gul werd geboekt tegen 1.800 à 2.400 fr. de ben. Grote wijting werd genoteerd tegen 1.400 fr. de ben en de kleine tegen 700 à 900 fr. de ben.

Een matig marktverloop met stabiele prijzen.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	13-11-1979	13-11-1979	14-11-1979	14-11-1979	13-11-1979	14-11-1979		
Farbot : groot (123)		269 -294		314 -344			269 -286	
middel (123)	165 —,—	152 -198		174 -229			154 -186	
klein (123)		108 -129		120 -134				
Griet : groot (123)	113 —,—	107 -114		104 -119			120 -140	
middel (123)	85,—90,—	85,—92,—		85,—95,—				
klein (123)	78,—,—	68,—77,—		78,—80,—				
Schelvis : groot								
middel								
klein								
Heek : groot								
middel								
klein								
Lom								
Leng								
Rog (I)	53,—71,—	45,—64,—		65,—70,—			60,—68,—	
Keilrog (123)							50,—,—	65,—,—
Rog (23)							46,—,—	60,—,—
Tilten (23)		50,—58,—		54,—64,—			42,—,—	55,—,—
Scherpstaart (23)		60,—65,—		64,—80,—			40,—,—	40,—,—
Halve mans (23)		36,—40,—		42,—46,—				
Teelt (2)		36,—40,—		44,—48,—				
Katrog (2)		12,—24,—		30,—32,—				
Kabeljauw	48,—57,—		46,—52,—				42,—50,—	50,—60,—
Gul (groot)	38,—53,—	44,—50,—	35,—49,—	50,—56,—			35,—43,—	40,—46,—
Gul (middel)		40,—43,—		43,—47,—				
Gul (klein)		42,—44,—		42,—46,—				
Hozemondhamme	136 -197							
Wijting : groot	16,—31,—	16,—22,—	15,—29,—	20,—26,—			24,—28,—	25,—28,—
klein		14,—16,—		14,—18,—			15,—19,—	14,—19,—
Schar	24,—34,—	16,—25,—	48,—,—	12,—20,—			25,—35,—	25,—35,—
Steenhol	47,—125	78,—97,—		97,—112				
Zeehaai		12,—28,—	40,—41,—	38,—42,—			14,—,—	15,—,—
Hondshaal	12,—16,—							
Doornhaal								
Pieterman							60,—80,—	
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal								
Schartong								
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaal								
Steenholk								
Heilbot								
Steur								
Koolvis								
Zeewolf								
Pollak								
Zonnevis							170 —,—	
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel		62,—192		86,—199			205 —,—	
Schotse schol								
Zeehond		9,—15,—		10,—16,—			35,—,—	40,—,—
Bot							16,—,—	15,—,—
Rode Poon (robaard)	37,—44,—	32,—38,—		30,—41,—			25,—60,—	40,—55,—
Grauwe Poon (knorh.)	6,—17,—	6,—12,—		10,—14,—			8,—15,—	10,—14,—
Rode Knorhaan								
Posten		10,—14,—		11,—16,—				
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD"



# LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN

Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

V73

## NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

Nadat er aan de dinsdag- en woensdagmarkt van 7 november niets werd aangevoerd werd er aan de donderdagmarkt aangevoerd : 415 kg tong; 6 kisten tarbot en griet; 431 kisten wijting, 121 kisten schol; 161 kisten schar; 108 kisten makreel en 11 kisten diversen.

**Prijzen in gulden per 1 kg :**  
tarbot 29,99; grote tong 17,40; groot-middel tong 17,99; klein-middel tong 18,16; tong één 18,01; tong twee 15,48.

**Per 40 kg :**  
Tarbot 551-320; griet 310-240; schol één en twee 152; schol drie 168-128; schol vier 134-100; wijting drie 100-60; makreel twee 60-30; schar 104-65; bot 41.

**De besommingen waren :**  
KW 29 f 2.020; KW 141 f 15.200; KW 167 f 3.280; KW 221 f 4.180; IJM 209 f 3.040; VD 19 plus VD 73 f 2.900; VD 54 plus VD 77 f 1.280; verder zes Texelaars en één Goedereder met een totale besomming van f 40.000.

**Aan de vrijdagmarkt van 9 november werd aangevoerd :**  
1145 kg tong; 43 kisten tarbot en griet; 30 kisten kabeljauw; 20 kisten schelvis; 384 kisten wijting; 290 kisten schol; 12 kisten schar; 28 kisten makreel en 14 kisten diversen.

**Prijzen in gulden :**  
Per 1 kg : tarbot 25,29-24,00; grote tong 19,13-18,33; groot-middel tong 8,63-18,32; klein-middel tong 18,39-17,79; tong één 17,45-17,24; tong twee 16,02-15,59.

**Per 40 kg :** tarbot 691-321; griet 380-257; kabeljauw één 276-216; kabeljauw twee 274-216; kabeljauw drie 160-130; kabeljauw vier 148-110; kabeljauw vijf 130-77; schelvis twee 222; schelvis drie 124-120; schol één 160-134; schol twee 150-130; schol drie 144-108; schol vier 114-90; wijting drie 102-41; makreel twee 92-65; schar 122-80; rode poot twee 162; bot 44-38; tongschar 266-232; lever 9.

**De besommingen waren :**  
BR 36 f 19.500; KW 106 plus IJM 19 f 600; UK 135 plus UK 145 f 3.500; VD 19 plus VD 73 f 5.500; VD 54 plus VD 77 f 1.400; verder waren er vijf Texelaars welke samen voor f 64.000 besomden.

**Aan de dinsdagmarkt van 13 november werd aangevoerd :**  
115 kisten kabeljauw; 365 kisten wijting; 25 kisten schol; 14 kisten schar; 12 kisten diversen.

**Prijzen in gulden per 40 kg :**  
kabeljauw twee f 152; kabeljauw drie 140-132; kabeljauw vier 124-122; kabeljauw vijf 112-100; schol drie 172-140; schol vier 140-108; wijting drie 71-40; schar 128-118; bot 45-38; steenbolk 66.

**De besommingen waren :**  
UK 17 plus UK 48 f 2670; UK 135 plus UK 145 f 1480; UK 141 plus UK 271 f 16.900; UK 208 f 2230; VD 19 plus VD 73 f 2770; VD 54 plus VD 77 f 1600; verder drie Texelaars met f 7500 aan besomming.

## Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 5 tot en met 9 november 1979

Door 57 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

27.254 kg	TONG	f 433.390,21	van f 19,29	f 13,52
16.230 kg	TARBOT	142.895,03	van f 26,30	f 5,07
129.285 kg	SCHOL	f 328.949,17	van f 3,40	f 1,76
31.605 kg	KABELJAUW	f 74.644,03	van f 4,30	f ,614
2.858 kg	GRIET	16.597,49	van f 7,55	f 4,86
6.170 kg	SCHAR	11.266,91	van f 2,61	- 1,28
22.940 kg	WIJTING	27.887,24	van f 1,78	f 0,91
138.860 kg	DIVERSEN	506.519,12		
375.202 kg		f 1.542.149,20		
20 van f	1,78 - 0,91enzI	fK2		

## ZAL MEN TERUG OVERDRIJVEN IN TEILRERBOUW IN NEDERLAND ?

We hebben het drama meegeleefd van de overuitrusting der Nederlandse treilervloot begin zeventiger jaren met het rampzalig gevolg, dat men aan saneringsplanning heeft moeten doen om de vloot binnen overzichtelijke perken te brengen die overeenkwamen met de aan Nederland toegekende kwota en beschikbare viskontingenten.

Toen heeft men in eigen midden gewezen op het verkeerde van de toenmalige ongebreidelde uitbouw van de vloot en over de te geredige bankkredietenpolitiek. Niettegenstaande dit nog zo vers in het geheugen ligt, is het precies op dit nooit heeft bestaan. Dit is op zijn minst de indruk die men moet krijgen, wanneer men ergens vernemen dat de Nederlandse werven de bouworders voor treilers van 30 tot 40 meter niet meer kunnen volgen. Volgens de laatste prijsgeven inlichtingen zouden de in bouw zijnde treilers, samen met de bouworders, reeds op weg zijn naar de veertig eenheden. Als we hier aan toevoegen, dat er hieronder zullen zijn van meer dan 40 meter en het overgroot gedeelte tussen de 30 en de 40 meter, dan moet men zich toch bepaalde vragen stellen. De vangcapaciteit van dergelijke vloot met de nieuwe visopsporingsapparatuur en moderne vangtechnieken, vertegenwoordigt een veelvoud van wat eenzelfde aantal schepen van het begin der jaren zeventig kon waarmaken. Vreest men dan niet in hetzelfde euvel terug te vallen van voorheen? Of zou het zijn dat de profijt die de Nederlandse treilers in de laatste tijd gemaakt hebben — we hoorden toch uit Nederland dat het de visserij goed ging — moeten belegd worden om bv. fiscale aanslagen te vermijden? Of dit echter de aangewezen belegging is, valt toch ernstig na te gaan. Vallen we dan ook maar direct met de deur in huis en stellen we de vraag van waar de vangsten en de kwota, zullen moeten komen om dergelijke vlootsterkte en vangcapaciteit renderend te onderhouden! Tot nog toe weten we nog altijd niet wat er uit de E.E.G.-bus zal komen en ten slotte is Nederland, net als België, vooral op de gemeenschapswateren aangewezen en dan nog op viswateren en vanggebieden die niet tot de eigen economische zone behoren.

En waarom niet meer geleidelijkheid in het bouwprogramma? Of

wenst men straks er niet tijdig bij te zijn als bv. onder meer een bepaald contingent haring, laat ons stellen in 1981 zou vrijkomen. We zien inderdaad niet in dat de veelvuldige nieuwbouw toekomst kan zien in een boomtreilerij op de tong bv., waarvan het kwotum nu reeds niet meer voldoende groot is voor een totale visserij. Toen men het, een tijd geleden had over een 20-tal kotters met motoren die over de 1500 PK zouden gaan, dan fronsen men de wenkbrauwen tegenover zoveel gevaarlijke durf. Is de toestand en zijn de vooruitzichten in het laatste jaar dan zoveel verbeterd dat bouworders voor bijna het dubbel van dit aantal kunnen geplaatst worden zodanig, dat de Nederlandse werven deze orders niet meer aankunnen? Maaskant in Zuid-Holland ziet zich nu reeds verplicht verscheidene rompen in het buitenland te laten bouwen, onder meer in Polen en dit voor 40-meter treilers. Ook de werf Hakvoort moet reeds orders in onderaanneming naar andere werven doorschuiven. Te Maaskant zelf worden boomtreilers van 30 tot 40 meter gebouwd met motoren van 1400 tot 2000 PK. En wij die dachten dat men eerder naar bescheiden motorkracht ging terug grijpen. Voor het ogenblik worden twee 36-meter treilers voltooid, één te Stelendam met een motor van 1600 PK en één te Bruinisse met een motor van 1600 PK. In beide schepen komt een Maaskant elektrische winch. Ook op de Vooruit scheepswerven te Zaandam bouwt men 36-meter boomtreilers en daar gaat zelfs over een motor van 1800 PK! Ook op de Visser en Zaandam werven wordt er gebouwd of voltooid.

We houden het er bij, dat het bouwen van dergelijke vloot met een opgedreven vangcapaciteit toch ergens een gevaar inhoudt. We hebben meer dan eens gehoord dat, voor de gemeenschapswateren en in acht genomen de onzekere kwotatoekomst en de felle prijsstijging van de brandstoffen, de 30-meter bokkentreller de meeste toekomst biedt. We zijn in elk geval benieuwd wat de toekomst zal bieden aan de boomtreilermastodonten van onze Noorderburen. In België doet men het toch heel wat bescheidener, zowel wat de afmetingen van de vaartuigen, het motorvermogen als het aantal eenheden betreft, of komen wij altijd een oorlog te laat?