

# het visserij blad

GEMEENTE KOKSIJDE  
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM  
OOSTDUINKERKE



VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ  
EN VAN DE GROEPING DER VISNIJVERHEDEN



FOTO ROLAND



- Olie- en oliedruk omkeerkoppelingen zonder en met vertraging
- Onder alle omstandigheden betrouwbare kwaliteitsprodukten gebaseerd op een meer dan 60-jarige ervaring.

Agente voor de Belgische Visserij :

**B.V. BREVO**

**S.V. S C A P**

Amsterdam. N.

Telefoon 36.87.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

Werkhuizen :

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 32.39.79

Burelen :

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 32.29.51 - 32.09.31

(8319V)

Gedeponeerd merk

# Ostend Stores en Ropeworks



**HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE**

Burelen en administratie :

Tel. : (059) 32.12.10

Telex : 810.28

Telegramadres : PEFLOS - OOSTENDE

Fabriek - Oudenburgswg, 31

Tel. : (059) 70.15.42

(059) 70.14.41

(059) 70.70.33

**HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE, NYLON  
MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN**

**NYLON GARENS, TOUWWERK en NETTEN**

## SPECIALITEITEN

Voor de Zeevisserij :

Manila, sisal en nylon trawltwine

Touwwerk

Alle soorten netten

Staaldraad

Alle visserijgereedschap

Voor de Landbouw :

Bindgarens en pick-up garens  
in sisal en synth. garens

Voor de Nijverheid :

Inpakgarens en Tapijtgarens  
in sisal en synth. garens

Sport

Allerlei netten

(8496V)

# het visserijblad

Vrijdag 1 augustus - Nr. 24

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. BAELSKAAI 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

## De jongste vergadering van de E.E.G. ENKELE OVERWEGINGEN

De grote pers, in ons land en in onze buurlanden, heeft reeds in grote trekken verslag uitgebracht over de jongste vergadering van de Raad der E.E.G. visserij ministers.

Er zijn geen wereldschokkende dingen gebeurd. Dat verwacht trouwens niemand. Het schijnt dat de commissie vóór de voorbereidende vergadering met de ambtenaren enige hoop had om de verordening over de technische beschermingsmaatregelen (netmaaswijdte, minimum maten voor vissoorten, enz.) er door te krijgen. Er zijn nochtans enkele bezwaren die moeilijk kunnen opgelost worden zonder dat nog van verscheidene zijden toegevingen gedaan worden.

Daar zijn bv. de netmazen. De Britten wensen in principe steeds de grootst mogelijke maten. Ten minste dat zeggen de Britse woordvoerders. Of alle Britse vissers er ook zo over denken, laten we hier in het midden.

Andere lidstaten kunnen in grote lijnen wel mee, maar hebben hier en daar wel bezwaren. Zo bv. België. Onze visserijmiddelen hebben altijd afkerig gestaan tegenover een vergroting van de minimummaten.

Toch is dit in de meeste gevallen verkeerd. De meest verstandige vissers beginnen er al mede in te stemmen dat de ervaring leert, dat zeer dikwijls een verhoging van de maaswijdten in het begin wel wat offers vergt, maar uiteindelijk toch tot betere besommingen leidt. Precies zoals de biologen altijd hebben beweerd.

Maar voor de tongen visserij met kleiner vaartuigen blijven onze mensen erg huiverig tegenover een 90 mm netmaaswijdte.

Nu is het zo, dat de eerste resultaten van de proefvisserijen, georganiseerd in het kader van het K.B. van 5.5.73, erop wijzen dat inderdaad ernstige redenen bestaan om te twijfelen aan de noodzaak om ook de minimummaat van 90 mm toe te passen op de kleinste scheepjes, met relatief zwakke motoren.

Dit heeft Minister Lavens tijdens de vergadering met klem uiteengezet. Zijn bewijsvoering heeft er de Commissie toe gebracht een wijziging in haar voorstellen te overwegen. Afwachten of deze nieuwe voorstellen onze kleine mensen zullen kunnen geruststellen!

België heeft nog een moeilijkheid in verband met de 50 % bijvangstregel voor de kreeftvisserij.

Naar we vernemen, heeft ook op dit punt Minister Lavens, in een goed gedocumenteerde uiteenzetting, nogmaals het Belgische standpunt verdedigd, zeggend: in plaats van een bijvangstregel, een welbepaald gedeelte van de zee, en een vast seizoen, waarbinnen de kreeftvisserij met netten van 70 mm vrij mag bedreven worden, mag buiten dit seizoen en buiten dit zeegebied, alleen met reglementaire netmazen gevist worden.

Ook andere landen hebben nog bezwaren.

Toch schijnt het zo te zijn, en de Franse Minister heeft hierop, in een interview met de grote krant « Le Monde », allusie gemaakt, dat er bij de E.E.G.-ministers een streven blijkt te bestaan om, zij het schoorvoetend, naar een oplossing te gaan.

Hieraan zou zeker niet vreemd zijn het feit dat Groot-Brittannië meer open zou staan voor een compromis oplossing in verband met het probleem van de toegang tot de kustwateren.

Wij vragen ons af wat dit compromis voorstel ons uiteindelijk zal brengen. Naar wat we van onze woordvoerders vernamen, zou het zeker een grote verbetering inhouden tegenover de oorspronkelijke fanatieke eisen van Minister Silkin. Maar toch zou het, even zeker, belangrijke opofferingen van onze visserij eisen. Wij hopen dat onze beleidsmensen de ogen goed open zullen houden, evenals onze vertegenwoordigers in het sociaal-ekonomische comité dat, zo we ons niet vergissen, ook op dit punt advies zal moeten verstrekken.

Voor wat betreft de kwoteringsregeling ziet het er nu wel duidelijk naar uit, dat ze in 1980 niet tot stand zal komen. Tijdens de Raadsvergadering werd stevig gediscussieerd over de nieuwe verdeelsleutel, die door de Commissie werd voorgesteld.

(vervolg blz. 2)

VOLGEND NUMMER VAN  
HET VISSERIJBLAD  
VERSCHIJNT OP 8 AUGUSTUS

Wordt met de bouw  
van een modern  
Oceanografisch vaartuig  
op het einde van  
dit jaar aangevangen?

WAT HEEFT DE VISSERIJ DAARAAN?  
EEN NUTTULOZE GELDVERSPIJLING

In vroegere uitgaven van « Het Visserijblad » hebben we reeds melding gemaakt van de voor de deur staande bouw van een oceanografisch vaartuig voor België. In bijlage geven we hier dan een zeer uitgebreid en overzichtelijk relaas en uiteenzetting over de motieven die tot de bouw geleid hebben en over de taken die dit vaartuig voorbehouden zijn. Dit relaas hebben wij overgenomen uit de Antwerpse « Lloyd » en delen het in zijn geheel mede aan onze lezers.

Antwerpse « Lloyd » schrijft:

België heeft twee internationale conventies mede ondertekend, namelijk deze van Oslo betreffende de vervuiling van de zee door het storten van afvalstoffen door schepen (1972) en deze van Parijs die betrekking heeft op het lozen van afvalstoffen van landelijke oorsprong via stromen en afvoerkanalen (1974) waardoor ze gehouden is tot het onderzoeken van een deel van de Noordzee.

Om deze taak te kunnen uitvoeren wordt niet alleen een beroep gedaan op wetenschapslui verbonden aan diverse universiteiten van het land, maar ook van vorsers verbonden aan gespecialiseerde laboratoria. Dit personeel beschikt over een vaartuig, de « Mechelen » die voor dit doel door de Belgische Zeemacht werd ter beschikking gesteld. De gewezen mijnenveger is echter slechts een noodoplossing. Er zijn verschillende nadelen aan verbonden omdat een dergelijk schip uiteraard oorspronkelijk niet werd ingericht om aan wetenschappelijk onderzoek te doen. De wetenschapslui moeten zich dan ook met minder aangepast « labo-materiaal » behelpen. Daarom wordt de « Mechelen » in 1982 uit de vlootsterkte afgevoerd.

Daarom werd reeds in november van verleden jaar beslist om een oceanografisch vaartuig, speciaal voor zijn taak ontworpen, te laten bouwen. Voorzien wordt dat dit vaartuig over twee jaar de taak van de « Mechelen » zal overnemen.

Het nieuwe oceanografisch vaartuig wordt een « polyvalent » schip. Het zal niet alleen worden gebruikt door de vorsers die aan het « noord-zee-onderzoek » meewerken, maar ook door verkeerswezen (voor het leggen van boeien, landbouw (onderzoek visserij) en de diensten van de meteorologie.

Tot 1 oktober van dit jaar wordt een studie uitgevoerd om uit te maken hoe dat schip er uiteindelijk zal uitzien, om op basis van die studie de oceaan te kunnen gelasten?

(vervolg blz. 2)

BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM  
GEMEENTE KOKSLIDE

## WORDT MET DE BOUW VAN EEN MODERN OCEANOGRAFISCH VAARTUIG OP HET EINDE VAN DIT JAAR AANGEVANGEN ?

(Vervolg van blz. 1)

De bouw zelf zou 18 maanden vergen, zodat het vaartuig net tijdig zou klaarkomen om de « Mechelen » te vervangen. Maar zoals vele andere projecten wordt dit oceanografisch project bedreigd door budgettaire problemen. Dat is des te spijtiger daar België sedert het begin van deze eeuw geen waardig oceanografisch schip meer bezit (cfr. « Belgica ») en bovendien thans gehouden is de eerder genoemde conventies uit te voeren.

Het schip zelf gaat ongeveer 404 miljoen fr. kosten. De werkingskosten werden op 22 miljoen fr. per jaar geschat. De bouw zal worden gefinancierd door wetenschapsbeleid op de begroting van de Diensten van de Eerste-minister en de werkingskosten zullen worden gedragen door het departement van Volksgezondheid en Leefmilieu. Het is tenslotte de Landsverdediging dat het schip zal beheren.

Naar verluidt steunt ook het Departement van Economische Zaken het hele project, omdat België hierdoor zal beschikken over een eigen ontwerp dat aan belangstellenden kan worden aangeboden. Meer speciaal wordt hierbij aan export naar landen in het Midden-Oosten gedacht.

Aan het onderzoek wordt in België dus door verschillende wetenschappelijke instituten samengewerkt. Dank zij deze belangrijke interuniversitaire samenwerking zal ons land over een tweetal jaren dan ook over degelijke referenties beschikken.

Aan de basis van deze geconcentreerde actie lag het « Project Zee » dat in november 1970 startte in het raam van het nationaal impulsprogramma Leefmilieu-Water van het ministerie van Wetenschapsbeleid. Er is 350 miljoen fr. aan besteed. Het « Project Zee » mobiliserde 250 vorschers, verbonden aan 40 verschillende laboratoria en leidde tot een eindverslag van elf boekdelen. In de praktijk werd in het ministerie van Volksgezondheid en Leefmilieu een beheerseenheid van het mathematisch model van de Noordzee en van het Schelde-estuarium samengesteld.

Inmiddels is het mathematisch model van de Noordzee reeds geruime tijd operationeel. Als er bijvoorbeeld op het ministerie van Volksgezondheid en Leefmilieu een aanvraag tot het dumpen van afvalstoffen binnenkomt (de ondernemingen zijn tot het melden van stortingen van afvalstoffen in zee verplicht luidens het Koninklijk Besluit van 8 februari 1978) kan de beheerseenheid van het Mathematisch model van de Noordzee met het model aan een soort « management » doen. Zo kan vrij snel, door het verwerken van de dumpinggegevens, (aard van de te lozen stoffen, omvang, tussentijden, enz.), nagegaan worden of die dumping aanvaardbaar is, welke de gevolgen zijn voor de Noordzee op ecologisch gebied, in welke concentratie en op welke plaats mag gedumpt worden en met welke tussentijden. De beheersdienst beschikt over subsidies om bijkomende impactstudies te doen verrichten.

Met de windgegevens die vanuit Groot-Brittannië worden doorgeleid kan de beheerseenheid 48 uren vooraf de stromingen en de hoogte van de golven nagaan. Zo kunnen de diensten van Openbare Werken verwittigd worden indien er zich abnormale stromingen voordoen en kunnen maatregelen worden genomen voor de dijken in het Scheldebekken. Zelfs indien dergelijke abnormale stromingen zich slechts eenmaal per tien jaar voordoen is de beheerseenheid van het Noordzeemodel de moeite waard omdat de schade eventueel in de honderden zou lopen.

Het model wordt ook gebruikt in verband met de grint en zandontginning, die vooral voor de Westkust geconcentreerd is. In de opperste sedimentlaag spelen zich namelijk belangrijke hercycleringsprocessen af, waarvan het evenwicht door zandontginning kan worden verstoord.

Tenslotte werd het bestaande Noordzeemodel gebruikt om de eventuele gevolgen van warmwaterlozingen na te gaan die voortkomen uit de koelsystemen van de kerncentrale in het Noordfranse Grevelingen. Een andere actuele toepassing is de berekening van de gevolgen voor de stromingen in de Noordzee van de bouw van een pier voor de nieuwe LNG-haven te Zeebrugge.

Tot daar het artikel van de Antwerpse « Lloyd ».

### NOTA DER REDACTIE

Wanneer we het goed voor hebben zou dus toch tot de bouw van zo'n oceanografisch schip overgegaan worden. Zeggen we terstond dat het een verkisting betekent op grote schaal, welke voor onze visserij van niet het minste nut is en dit op een ogenblik dat overal besparingen worden geëist.

Welke phenix dit in zijn bol gekregen heeft en welke minister zich aan deze honderden miljoenen geldverspilling waagt, mag onmiddellijk ter verantwoording worden geroepen. Men zegt dat de kostprijs 404 miljoen frank zal zijn en voegt er eenvoudig aan toe dat de werkingskosten jaarlijks maar 22 miljoen frank zullen bedragen.

Er wordt ons ook niet geschreven wie de studie zal doen; wat dit zal kosten; wie deze heren zal bevoegd voorlichten en wat de wetenschapslui die zich aan boord zullen willen bevinden, ons zullen kosten. Daarom is het belachelijk ons het cijfer van 22 miljoen voor te schotelen...

Hier zal men het waarschijnlijk ook zo aan boord leggen, dat van uit verschillende budgetten van verschillende ministeries zal geput worden om de schijn te geven dat het ons weinig kost. Het onderhoud van het schip alleen zal niet minder dan 20 miljoen vergen. En wat dan met de kosten van een bemanning van 30 personen, een aantal would be geleerden, vertegenwoordigers van instituten, enz.

Onze visserij heeft meer nood aan rechtstreekse hulp. Waarom bestaat er dan een Rijksstation voor Zeevisserij ?

Wat is dan zijn rol ?

Wordt hier dan aan geen biologisch onderzoek gedaan ?

Of doet men hier niet geleerd genoeg ?

Heel wat honderden miljoenen zouden beter besteed worden te lande aan wetenschappelijk onderzoek voor het neutraliseren van de afvalstoffen die nu per lichter of per tankschip naar zee afgevoerd worden om er geloosd te worden. Het wetenschappelijk onderzoek in de zeeën en oceanen zelf grijpt nooit naar de oorzaak van het kwaad terug, maar is een bestendiging van uitgaven die grote landen zich kunnen veroorloven en waarvan wij moeten gebruik maken. We herhalen, men laat eens te meer het kwaad toe.

Het is een onaantvaardbare grote uitgave. Als men bv. naar een neutralisatie aan land zou kunnen zoeken om de giftige stoffen uit de te lozen stoffen, te verwijderen of te neutraliseren, dan zou men deze uitgaven nog kunnen aanvaarden, met het vooruitzicht dat aan de oorzaak iets gedaan wordt, of minstens gezocht wordt. Nu is het een bestendige uitgave van een passief ondergaan van een kwaad, zoals er in ons land maar al te veel geduld worden.

Welke techniek dit onze regering heeft wijs gemaakt, weten we niet. Wat we wel weten is, dat de gewoonten van de Zeemacht en onze Staatsorganismen kennend, dit minstens jaarlijks vijftig miljoen frank zal bedragen, buiten de onderhoudskosten.

En welk nut zal zo'n vaartuig voor de visserij opbrengen ?

Geen frank !

We kunnen niet begrijpen hoe onze regering zich aan zulke onaantvaardbare verkwistingen kan laten vangen, waar we in de visserij alle moeite van de wereld al hebben, om deze technisch te moderniseren en een verouderde vloot te zien vernieuwen. En zijn er in Europa geen grote landen genoeg zoals Engeland, Frankrijk en Duitsland, die zich met de bestudering van de biologie in de oceaan bezig houden ? Zij liggen aan die oceanen. Wij zijn een amper 60 km. streepje in de Noordzee.

Of zullen we hier een paradepaard temeer zien bouwen zoals het visserijwachtschip van onze Zeemacht, dat praktisch nog het eerste bewijs van zijn praktisch nut voor de visserij moet leveren, tenzij hoffelijkheidsbezoekjes aan vreemde landen die veel geld kosten.

Wij stellen de vraag aan onze volksvertegenwoordigers.

P. VANDENBERGHE

## Vergadering E.E.G.

(Vervolg van blz. 1)

Naar verluidt heeft onze minister bezwaren naar voren gebracht tegen de berekeningswijze en heeft hij zich verwonderd over sommige resultaten, meer bepaald over de uitkomsten van de berekening voor België van de compensatie voor verliezen in wateren van derde landen. Het zou inderdaad zo zijn uitgevallen, dat we helemaal niet in aanmerking zouden komen voor compensatie, wat toch wel wat erg vreemd voorkomt als we nagaan, dat onze IJslandvisserij teruggevallen is tot op een vierde van wat ze vroeger was.

Er werd ook door meerdere ministers betoogd, dat bij de toepassing van de criteria die bij het bepalen van de quota gehanteerd worden, een duidelijk onderscheid zou moeten worden gemaakt tussen de visserij voor menselijke consumptie en deze voor industriële doeleinden. Dit lijkt ons wel evident te zijn !

We vernemen ook dat Nederland er nu vaste hoop op heeft gekregen dat in 1981, in de Noordzee, weer op haring zal mogen gevist worden. Dit is voor onze Nederlandse bedrijfsgenoten goed nieuws. We wensen ze er hartelijk geluk mee. Trouwens zullen ook onze vissers wel blij zijn 's winters enkele trekjes op haring te mogen doen.

De maand augustus is voor de Commissie en haar diensten de vakantiemaand. Verwacht mag dus worden dat in september met volle kracht opnieuw aan het werk zal gegaan worden, en dat we dan heel wat klaarder zullen zien. Naar verluidt zou de Raad der Ministers eind september met een beperkte dagorde opnieuw vergaderen. Het is mogelijk dat tegen dan de Commissie op vernuftige wijze de bezwaren van de onderscheiden lidstaten tegen het voorstel van technische beschermingsmaatregelen, en vooral hun onderlinge meningsverschillen heeft opgelost.

De meer politieke problemen van de toegang tot de visgronden en de verdeelsleutel voor de berekening der quota zou dan voor de vergadering in oktober zijn.

We komen hierop terug wanneer het eenmaal zo ver is.

P. VANDENBERGHE

# FRANSE EN SPAANSE KANONEERBOTEN TEGENOVER ELKAAR IN DE GOLF VAN BISKAJE

Een visserij-incident tussen Spanje en Frankrijk dat men zoveel mogelijk stil heeft gehouden, ten minste in Frankrijk en de EEG-landen, kon toch uit de hand gelopen zijn en ernstige gevolgen gehad hebben voor de nu al reeds gespannen verhoudingen tussen Frankrijk en Spanje in het goederen rechtverkeer.

Denken we in dit geval aan de talrijke incidenten bij de grensovergangen, zowel van goedkope Spaanse landbouwproducten naar Frankrijk, hetgeen dan niet genomen wordt door de Franse landbouwers, als omgekeerd van Franse visproducten naar Spanje, door Franse vissersvaartuigen gevangen in de Golf van Biskaje, zijnde de vroegere traditionele viswateren van de Spanjaarden die hier nu geweerd worden omdat deze wateren tot de Franse economische 200-mijlszone behoren.

## WEINIG TUCHTVOLLE

### SPAANSE VISSERS

We moeten wel toegeven dat het leven van de Spaanse vissers erg zuur wordt gemaakt. Spanje heeft een zeer grote vissersvloot die jaarlijks voor een aanvoer van meer dan 1 miljoen ton vis zorgde. Hiervoor ging de Spaanse visserijvloot van boven Shotland, tot diep langs de kusten van West-Afrika en in de Atlantische Oceaan tot vóór de Amerikaanse kust. Met de instelling van de 200-mijlszone werd de visserij van Spanje één van de grootste slachtoffers en verloor het enorme visserijgebieden.

Dat wordt echter niet zo maar genomen door de Spaanse vissers en gezien hun aangeboren gebrek aan zin voor reglementen en voorschriften, komen hierdoor meer dan eens moeilijkheden uit voor. In dit verband herinneren we aan de talrijke opleidingen van Spaanse vissersvaartuigen die zonder vergunning in de Franse economische zone gaan vissen. Ook wat de reglementen op het vistuig, de netmaaswijdte enz... betreft, nemen de Spaanse vissers al te gemakkelijk een loopje met de werkelijkheid.

## KANONNEERBOTEN

### TEGENOVER ELKAAR

Op 11 juni voerde de Franse vedette «Ancelle» een controle uit op Spaanse vissersvaartuigen in de Golf van Biskaje. Volgens een overeenkomst met de EEG krijgt Spanje een aantal vergunningen voor zijn vissersvaartuigen in de Golf van Biskaje. Doorgaans komen er altijd méér vaartuigen vissen dan er vergunningen uitgeleerd worden. De vaartuigen die over geen vergunning beschikken of waarvan de vergunning voor een bepaalde duur ingetrokken werd wegens overtredingen op het visserijreglement, worden er dan natuurlijk uitgehaald en opgeleid. In de groep Spaanse vissersvaartuigen van ongeveer dertig eenheden, waren er verscheidene niet in orde en deze kregen dan ook de opdracht van de Franse vedette om de netten in te halen en haar te volgen. Door de Spaanse schippers werd echter een Spaanse kanonneerboot, de «Cadorso» verwittigd die ten spoedigste kwam opdagen en zich tussen de Franse vedette en de

Spaanse vissersvaartuigen kwam zetten. De «Cadorso» zette zelf een sloep over boord met gewapende mariniers om de eigen vissers te beschermen.

Tegenover deze kanonneerboot kon de vedette natuurlijk niet op en daarom vroeg deze over de radio versterking aan. Een Franse destroyer, de «Kersaint», die in de buurt op oefening was, kwam onmiddellijk opdagen waardoor de «Cadorso» nu kennelijk in de minderheid kwam te staan. De Spaanse commandant van de kanonneerboot werd aan boord van de «Kersaint» ontboden waar deze verklaarde, dat hij opdracht had de Spaanse vissers tegen een eventueel opbrengen te beschermen en dit ook zou doen. De Spaanse regering erkende wel het vergunningsstelsel maar niet het afnemen van de vergunningen voor een bepaalde duur wegens andere overtredingen. Hij zou dan ook de enterende van de Spaanse vissersvaartuigen verhinderen!

Zonder naar de wapens te grijpen kon de «Kersaint» het EEG-reglement niet doen naleven en na kontaktnaam met de overheid besloot men dan maar van geweld af te zien en de Spaanse vissers verder ongemoeid te laten.

Het is duidelijk dat dit in de Spaanse pers gevierd werd als een overwinning, terwijl het even duidelijk is, dat dit in de Franse pers voor omgekeerde redenen niet aan bod kwam. Dat wil zeggen dat de Franse pers van dit incident niet op de hoogte gesteld werd door de Franse marine, die daar in feite aan prestigeverlies leed.

We vragen ons nu echter af, of dit de Spaanse vissers en de Spaanse marine er niet toe zal brengen om in die zin te volharderen? Er moet toch zorg gedragen worden dat de EEG-reglementen geëerbiedigd worden!

## SPANJE IN DE E.E.G. ?

In Spanje en vooral in visserijkringen zit men ongeduldig de intrede van dit land in de EEG af te wachten. Voor de visserij van de EEG-lidstaten zal dit zeker geen blijde intrede worden, wel integendeel, en dit voor twee redenen.

Inderdaad zal de Spaanse visser heel wat meer komen halen uit de EEG wateren dan de inschakeling van de Spaanse wateren in de Gemeenschap voor de visserij van de «Negen» kan meebrengen. Verder hebben we er reeds op gewezen, dat de Spaanse vissers doorgaans een loopje nemen met de visserijreglementen en dit zeker eveneens zouden gaan doen met de kwota. Daar zou geen touw aan vast te binden zijn. Indien men tot de toetreding van Spanje in de EEG zou beslissen, dan zouden er, wat de visserij betreft, toch bepaalde voorafgaande schikkingen genomen dienen te worden. Spanje zou, zoals dit in de andere lidstaten gebeurde, ook tot een uitsanering van zijn vloot dienen verplicht te worden, want de totale Spaanse vloot op de Gemeenschapswateren loslaten ware een ramp. Opgelegde kwota zouden dit niet binnen de perken kunnen houden, want we hebben hierover reeds gezegd dat er hiermee een loopje zou gehouden worden.

Daarom ook blijven we er bij, dat men best, voor alle lidstaten,

de kwotaregelingen zou vervangen door beperkingen in de tijd en op de vangstgebieden. Aldus zou men voor bepaalde perioden, vooral dan tijdens het kuitschieten, bepaalde visserijen kunnen verbieden, en ook bepaalde visplaatsen die bekend staan als paaiplaatsen en kinderkamers.

Dit zou ook wel beter uitkomen voor de visser die dan een maximum inspanning zou kunnen leveren in die perioden dat de visserij toegelaten is en er veel vis te vangen valt, zonder zich ergens zelf beperkingen te moeten opleggen we-

gens een voor de deur staande overschrijding van de kwotacijfers. In de mindere vangstperioden kan men dan gaan opliggen voor onderhoud en nazicht.

Volgens het resultaat van de laatste onderhandelingen tussen de E.E.G. en Spanje waarin Frankrijk vooral een harde positie inneemt, is de toetreding van Spanje tot de E.E.G. zeker niet vóór 1982 te verwachten.

(vorige maal bij plaatsgebrek verschoven)

## OOK IN FRANKRIJK TRACHT MEN DE BEMANNING TE DOEN TUSSENKOMEN IN DE BRANDSTOFFPRIJZEN

Nadat men in Groot-Brittannië reeds een oplossing aan het probleem van de zwaar stijgende brandstofprijzen zag in een tussenkomst vanwege de bemanningsleden, werd nu te Boulogne door de grote rederijen op de verre visserij een voorstel gedaan om op de brutobesomming eerst een voorheffing van 10 % te doen voor de brandstofprijzen. Aldus zouden ook de bemanningsleden die, hetzij volledig, hetzij gedeeltelijk op een aandeel in de brutobesomming varen, een part in de brandstofprijzen betalen.

In de Franse verre visserij is de toestand inderdaad zo katastrofaal, dat de rederijen de eis gesteld hebben met een paar bemanningsleden minder te varen. In Frankrijk hebben de syndikaten het in de loop van de jaren zo ver gebracht, een minimum aantal bemanningsleden op te leggen waaronder men niet mag gaan. Hierdoor was een betere indeling van het werk mogelijk in de zin van minder inspanning en meer rust voor de bemanningsleden. Met de zeer hoge brandstofprijzen en de hierdoor stijgende uitbatingskosten, is dit voor deze rederijen, nu echter niet meer haalbaar, waarvan de voornaamste reeds een paar schepen heeft moeten stilleggen en een vaartuig aan het buitenland verkopen om over verdere fondsen te kunnen beschikken om de bedrijvigheid voort te zetten. Thans zijn er nu zeer moeilijke besprekingen aan de gang tussen de rederijen en de syndikaten in verband met de voorgestelde vermindering aan bemanningseffektieven. De rederijen stellen op de grote treilers een effectief van 20 bemanningsleden voor in plaats van 22. Verder een voorafbetaling van 10 % op de brutobesomming voor de brandstofrekening zonder enerlei compensatie voor de bemanningsleden. Zo het aandeel van de brandstof in de uitbatingskosten beneden de 22 % valt dan zou de 10 % voorafname op de brutobesomming evenredig verminderd worden.

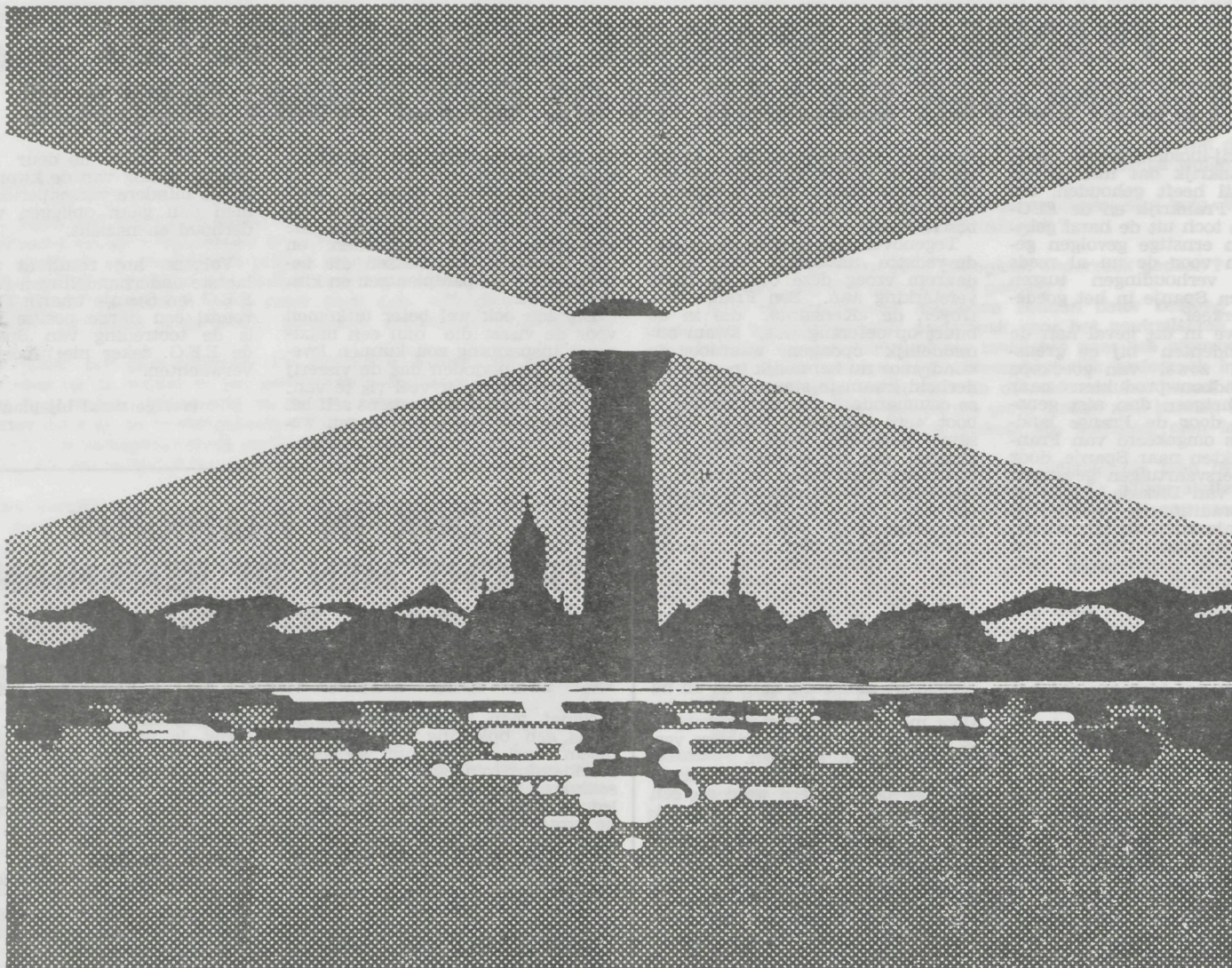
Verder het recht op drie verkoopbeurten in het buitenland, waardoor heel wat tijd zou gewonnen worden, mede heel wat brand-

stof gespaard.

Het is duidelijk dat de syndikaten zich tegen deze regeling te weer stellen. Ze zouden eventueel gewonnen zijn voor een kleiner effectief aan bemanningsleden, op voorwaarde, dat dit niet zou leiden tot... enig meer werk voor de overige bemanningsleden! Verder zou dan nog voor werkzekerheid dienen gezorgd voor de bemanningsleden die door deze maatregel zouden getroffen worden. Met andere woorden, zouden, in het geval van een vermindering met twee bemanningsleden op de grote treilers, deze beiden toch ergens op, of door de rederij dienen te werk gesteld. Verder wensen de syndikaten het aandeel van de bemanningsleden in de brutobesomming te vervangen door een vast gewin, waardoor natuurlijk voor een groot deel aan een tussenkomst in de brandstofprijzen zou ontsnapt worden via een voorheffing van 10 % op de brutobesomming. Tegenover de weigering van de syndikaten om met een verminderd effectief in zee te steken, werden de besprekingen opgeschort. Inderdaad onder druk van de syndikaten hadden de bemanningsleden tegen het voorstel van vermindering van effectief gestemd. Anderzijds hebben de twee grote verrezevisserij-rederijen eveneens geweigerd nog met een effectief van 22 man in zee te steken. Wij zelf stellen voor aan de syndikaten, de treilers te huren en zelf de uitbating in handen te nemen. We menen dat deze niet lang zou duren en dat de syndikaten wel verscheidene toontjes lager zouden zingen.

Maar het is gemakkelijk zich zelf te verrijken, en anderen te willen de les spellen.

De RUSSISCHE-VIETNAMESE bijzondere vriendschap heeft het nu mogelijk gemaakt dat een Vietnamese rederij ter visserij thans vist met praktisch een volledige Russische vloot van 11 treilers met elk een motor van 1.000 Pk. en uitgerust met een vriescapaciteit van elk 200 ton! Wie het meeste profijt haalt uit deze operatie wordt niet medegedeeld.



## Service langs de hele kust. Daar kunt u op blindvaren.

Voor al uw netten, vislijnen, kornetten etc. vindt u de gespecialiseerde vestigingen van IJmuiden Stores langs de hele nederlandse en belgische kust.

Dat is makkelijk. Toch beschouwen wij het maar als één onderdeel van onze service. Wij vinden het belangrijker dat u in onze zaken nimmer bot vangt. Daarom gaat onze specialisatie wel èrg ver en hebben we alles in voorraad. We vinden het belangrijk dat u buitengaats op uw materiaal kunt vertrouwen. Daarom leveren we uitsluitend de beste kwaliteit. En we vinden het belangrijk dat u

op onze adviezen kunt blindvaren. Daarom leveren we de betrouwbare Verto vislijnen, de onverwoestbare Anza hoogopenende grondnetten, de voortreffelijke pelagische-, span- en boomkornetten. Bovendien kunt u gebruik maken van de speciale visserij servicedienst van IJmuiden Stores. En onze servicedienst verzorgt bij u aan boord o.a. het versplitsen van vislijnen en het repareren van netten.

**Als wij zeggen "service," dan bedoelen we service**

## IJMUIDEN STORES

OOSTENDE, S.V. SCAP, H. Baelskaai 27, tel. 059-322951/320931/320932.  
ZEEBRUGGE, Kooperatieve "Hand in Hand", Tijdokstraat 34,  
tel. 050-544117/544192/544656

IJMUIDEN, Trawlerkade 44, tel. 02550-19122\*  
KATWIJK, Nettenfabriek "De Noordzee", Haringkade 1, tel. 01718-73541\*  
URK, Bos Netten, Industrierondweg 10, tel. 05277-1494  
SCHEVENINGEN, "Nautilus", Dr. Lelykade 62, tel. 070-500900\*  
STELLEN DAM, Deltahaven 14-15, tel. 01879-1411\*



# Nieuwe radio-apparatuur verplicht voor de kustvisserij

In «Het Visserijblad» van 23 juli verscheen van onze hand een artikel omtrent het verplicht maken van nieuwe radio-apparatuur aan boord van de kleine kustvisserij vanaf 25 Brt en wezen wij op de zeer zware en nutteloze kosten, die dit voor deze kleine visserij met zich mede brengt, vooral omdat praktisch al deze vaartuigen met een VHF uitgerust zijn en deze apparatuur, uit oogpunt van veiligheid volstaat. Verscheidene kustvissers noemen de verplichting op het installeren van een radio met verdere reikwijdte dan ook een zware kost.

In verband hiermede ontvingen we van Radio-Holland van de hand van de heer Hollemans hiernavolgend schrijven :

Mijne Heren,

In uw — altijd lezenswaardige — uitgave troffen wij op blz. 4 van nr. 23 een artikel aan dat bij ons onderstaande reactie oproept.

Wij kunnen de inhoud van uw artikel geheel beamen, doch wij menen dat U bent uitgegaan van een onjuist startpunt. Wat is namelijk het geval ?

Een aantal jaren geleden is er een afspraak gemaakt dat voor het maritieme radioverkeer in de toekomst gebruik zou worden gemaakt van het enkelzijbandsysteem. Het tot vóór kort toegepaste dubbelzijbandsysteem kost namelijk meer «etherruimte» dan technisch gezien noodzakelijk is.

Door gedurende een overgangperiode van een aantal jaren de bestaande installaties «uit te laten sterven» hebben alle belanghebbenden de gelegenheid gekregen

zich hierop voor te bereiden. Op de korte golf is dat inmiddels geschied. Op de middengolf zullen na 1-1-'82 alleen nog SSB-installaties mogen werken.

Deze regeling stoelt op internationale afspraken, waaraan elk land zich dient te houden. Het bijkomende voordeel van grotere reikwijdte heeft niets te maken met de reden van deze afspraken: efficiënter gebruik maken van de beschikbare etherruimte.

Daar kleine vaartuigen veelal nu reeds zijn uitgerust met VHF, zal een aantal daarvan mogelijk in de toekomst van de MG-telefonie afzien. Met een goede VHF-ontvanger thuis kan het «roepje-naar-huis» toch gerealiseerd worden.

Met de meeste hoogachting,

## BESLUIT

We danken Radio-Holland voor hun schrijven en noteren dat het inzicht dat voorligt aan het verplicht maken van ander en zwaarder radio-apparatuur, ingegeven is door een besparing op de etherruimte dat slechte mogelijk is door gebruik te maken in het maritiem radio-verkeer van het enkelzijbandsysteem. Het is dus dit systeem dat opgelegd wordt en dat nog alleen zal mogen gebruikt worden na 1-1-1982.

Dit neemt niet weg, dat we er bij blijven dat het terug een zeer zware kostenrekening wordt voor de kleine kustvaartuigen en vermits men een uitzondering maakt voor de vaartuigen beneden de 25 Brt (moet dit dan niet voor deze vaartuigen? en mogen deze verder het dubbelbandsysteem gebruiken?) had men deze uitzondering, volgens onze mening, kunnen door-trekken tot 50 Brt omdat dit ook kustvissersvaartuigen zijn en men zich waarschijnlijk gesteund heeft op het feit dat 50 jaar geleden er nog veel garnaalvissersvaartuigen waren van 25 Brt. Nu mogen we deze als afgeschreven aanzien. Te Oostende zijn er nog 5, te Nieuwpoort 4 en te Zeebrugge geen beneden de 25 Brt.

Anderzijds noteren we eveneens uit het schrijven van onze correspondent dat, met een goede VHF, men in de toekomst van een M.G.-telefonie kan afzien, terwijl met een goede VHF-ontvanger thuis, men van aan boord toch het «roepje-naar-huis» kan ontvangen.

In ieder geval ontlenen we eveneens aan dit schrijven dat een goede VHF ruim volstaat aan boord voor vaartuigen die niet buiten een bepaalde reikwijdte gaan, hetgeen zeker het geval is voor onze kustvaartuigen tot 50 Brt. Het moet dus mogelijk zijn dat een VHF voldoet en dat men niet tot het houden van een MG-telefonie verplicht wordt met de zeer zware kosten hieraan verbonden. «Het Visserijblad» zal dan ook in die zin en richting ijveren ten voordele van de kustvaartuigen tot 50 Brt.

## STATISTIEK DER OUD-LEERLINGEN DER VISSERIJSCHOLEN

Van de hand van de heer H. Caestecker, directeur van het Koninklijk Werk IBIS kregen we een schrijven dat als rechtzetting bedoeld is van de «Statistiek der Oud-leerlingen der Visserij scholen» verschenen via het Hoofdwaterschoutsambt van de Kust.

Zoals deze statistiek verschijnt, worden aan het K.W. IBIS bepaalde verdiensten ontnomen en komt het belang van deze instelling volgens hem minder aan bod, dan het in de werkelijkheid is. Verscheidene Ibis-jongens die na het behalen in deze inrichting van een diploma van aspirant-schipper, naderhand naar een andere visserij school overschakelen om ook een diploma als motorist te behalen ofwel er de dekopleiding verder te zetten, komen in deze statistiek niet meer voor als oud-leerling van het K.W. Ibis, maar als oud-leerling van deze nieuwe visserij school. We geven dan ook graag het schrijven van de heer Caestecker hieronder weer :

«Op 12 juli jl. ontving ik van de Heer Hoofdwaterschout der Kust een «Statistiek der Oud-leerlingen der Visserij scholen van af 1974». Uit ervaring vermoed ik dat deze statistiek in één der eerstvolgende edities van Uw geëerd blad «Visserijblad» zal worden gepubliceerd, waardoor aan het desbetreffend cijfermateriaal meer rechtvaardigheid naar het publiek toe wordt gegeven.

Alhoewel ik geenszins de juistheid van de cijfers van het Waterschoutsambt betwist wilde ik toch even de aandacht vestigen op het feit dat in deze jaarlijks gepubliceerde statistiek bepaalde za-

ken helemaal niet vermeld worden. Er wordt alleen melding gemaakt van de schoolverlatende leerlingen die rechtstreeks naar de visserij trekken en er één jaar later nog verbleven.

Zodoende moet onze school uiteraard in een pover daglicht komen te staan. We hebben inderdaad geen opleiding voor machinepersoneel zoals in drie van de vier visserij scholen wel het geval is. Welnu, telkenjare schakelen IBIS-jongens na het behalen van hun diploma van aspirant-schipper (dek) over naar één der andere visserij scholen om er een diploma als motorist te behalen. Op de 14 leerlingen die in 1979 de IBIS verlieten zijn er welgeteld 7 die in september van dat jaar ingeschreven werden in een andere visserij school, nl. 6 aan de motoristenafdeling en één om zijn dekopleiding voort te zetten. Volledigheids-halve kan ik hier aanstippen dat van deze 7 ex-leerlingen er 5 waren die in juni 1980 gediplomeerd werden aan de motoristenafdeling terwijl de 6de zijn certificaat van scheepsleerjongen behaalde.

Alhoewel zij niet voorkomen in bedoelde statistieken betreft het dus zeker waardevolle elementen die een loopbaan in de visserij op het oog hebben. Ik heb gemeend dit aspect ook even onder Uw welwillende aandacht te mogen brengen.

Over de toestand in onze visserij scholen en de middelen gebruikt om leerlingen te ronselen om in de examens allesbehalve de leerlingen naar waarde te behandelen, hebben we het een ander maal, daar hierover veel klachten zijn.

Pas verschenen

## JAARBOEK VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN 1980-1981

Met zijn 533 blz. is dit viertalige jaarboek eens te meer hét «Wie is Wie» van de Antwerpse havenbedrijvigheid. Het bevat o.a. de volledige nomenclatuur, met afzonderlijke alfabetische personenindex, van de te Antwerpen gevestigde officiële diensten voor economische en havenactiviteiten, de beroepsverenigingen en de maritieme en havenondernemingen, alsmede talloze nuttige gegevens van praktische aard.

Als losse bijlage omvat het jaarboek de «Atlas van de Haven van Antwerpen», waarin 24 detailkaarten en 27 blz. informatie, bestaande uit de volledige lijst van de straten, dokken, sluisen, bruggen, tunnels en bedrijven in het havengebied — met opgave van hun ligging op de kaarten — alsmede een handig register van de kaainummers en een overzicht van de haveninfrastructuur.

Zoals steeds is het jaarboek het meest up-to-date en onontbeerlijke werkinstrument voor elkeen die, vanuit binnen- en buitenland, geregeld in contact treedt met de officiële diensten en de zakenwereld in de Antwerpse haven.

BESTEL NU UW EXEMPLAAR

Verkrijgbaar bij :

- 1) 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 716 - Buitenland : BF 800.
- 2) Drukkerij «Het Nieuwsblad van de Kust», H. Baelskaai 27, Oostende, mits storting van dit bedrag op p.c.r. 000-041.89.87-44.

## DE Z.47 « SATURNUS » IN DE VAART

Het is heden zaterdag 2 oogst dat te Zeebrugge vissershaven te 16 uur de doop plaats heeft van dit nieuw vissersvaartuig toebehorende aan de rederij Leopold Neyts-Vlietinck. Het meterschap wordt waargenomen door Mw. Jozef De Roose, geboren Christiane Vandepitte en als peter zal niemand minder fungeren dan de heer Marcel Poppe, sekretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen. Het casco werd gebouwd op de werf Béliard volgens berekeningen van de Westvlaamse Scheepswerven van Oostkamp. De afbouw met uitbouw van motoren, koeling, elektriciteit door de werkhuisen SCAP te Oostende, die op het huidig ogenblik nog drie nieuwe vaartuigen af te werken heeft.

## OOK DIT JAAR GEEN NOORDZEEHARING

Niettegenstaande Holland hoge verwachtingen koesterde om toch maar een kontingent haring uit de Noordzee dit jaar op de kop te tikken, zullen zij wel achter het net vissen. Inderdaad is nu reeds geweten dat de E.E.G.-landbouw, commissaris, de heer Gundelach, die eveneens de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, in zijn visserijvoorstellen de vangst van Noordzeeharing uitgesloten heeft, ten minste nog voor dit jaar. Heeft men in Nederland gedacht, na de talrijke pleidooien van de heer Van der Stee, die toen nog minister van landbouw was in het Nederlands kabinet, er toch iets van de tafel ging vallen dan zullen zij bedrogen uitkomen. Volgens Van der Stee was de haringstand in de Noordzee voldoende hersteld en zouden ook de biologen hiervan overtuigd zijn in die zin, dat toch wel een 20 duizend ton zou mogen gevestigd worden, waarvan zeker 3 ton aan Holland zou toebedeeld geweest zijn. Dit wordt dus wel niets te Luksemburg. Het is anderzijds duidelijk, wanneer men 20 duizend ton vrij geeft, dit inderdaad niet erg zou schaden, maar wie 20 duizend ton zegt, weet ook wel dat men goed weet wanneer aan deze 20 duizend ton begonnen wordt, men minder goed weet aan hoeveel duizend ton men uitscheidt. Anderzijds schijnen de biologen nog niet zo erg voor het multispecie argument gewonnen te zijn, en gaat men nog altijd voornamelijk denken en oplossingen zoeken

Op de grote vismarkt van «Rungis» te Parijs, zijn de prijzen in het begin van de maand juli, gevoelig de hoogte ingegaan. Men schrijft dit toe aan het eerder fris weder, een kleiner uittocht van Parijse vakantiegangers, tamelijk veel toeristen te Parijs in plaats van aan de stranden en een kleiner invoer uit het buitenland zoals dit in de vakantiemaanden normaal het geval is. De vis moet het inderdaad hebben van frisse temperaturen.

vertrekkende van enkele soorten. Aldus moet er zoveel ton massa van deze en gene soort aanwezig zijn vooraleer het licht op groen gezet wordt, zonder aan de onderlinge wisselwerking onder de verschillende soorten veel aandacht te besteden. Aldus dat een te groot overwicht van één bepaalde soort, nadelig kan zijn voor bepaalde andere soorten.

Is er geen Noordzeeharing dit jaar en blijven de lang verwachte groene Noordzee haringmaatjes uit, dan is er toch nog altijd haring vrijgegeven in bepaalde gebieden ten westen van Schotland, de Ierse Zee, ten westen van Ierland en het westelijk gedeelte van het Engels Kanaal.

Hiervan zijn er bepaalde kleine kontingenten voor de Nederlandse haringvaarders voorbehouden. Anderzijds is er ook nog haring vrijgegeven voor de Denen in het Ska gerak en de Oostzee, waar echter nog al wat kleine onvolwassen haring door de molen gedraaid wordt, iets waarover de Britten niet te spreken vallen, vooral nadat uitgezonden werd, dat deze haring later onder de Engelse kust komt en er dus heel wat haring deze kusten niet bereikt omdat ze onvolwassen en klein door de Denen medegepikt wordt.

Hopen we nu maar voor onze Noorderburen en ook wel wat voor ons zelf, dat er in 1981 een belangrijk kontingent haring vrij komt. Een «pannetje» haring zou ons werkelijk beginnen te smaken.

DE JAPANNERS (natuurlijk zij) hebben voor de lijnvisserij een nieuw soort aas op de markt gebracht dat heel wat efficiënter is dan de thans gebezigde stukken vis. Het gaat hier om aas in... plastic die doordrenkt is van de visgeur van de pijl-inktvis en lichtgevend is. Dit aas is heel wat langer bestand tegen het in het water verblijven, daar waar de uiterste duur van visas slechts 4 en 5 uur is. Het kan zelfs herbruikt worden.

## BIJ IBIS TROS

De reis naar Oostduinkerke verliep in uitstekende sfeer.

In het vissersmuseum werden we ontvangen door Oud-leerling Vermote Marcel uit Oostduinkerke, hij gaf ons een deskundige uitleg.

Vervolgens trokken we de «Peerdevisser» binnen en in het Florisshof kregen we voor weinig geld veel te eten. Nadien leidde Jan Florizoone ons door z'n museum. Iedereen was het er mee eens dat het een juweel van herinneringen was aan lang vervlogen tijden. Dit alles werd overgoten met een sfeer van landelijke middens.

Het orgelpaleis werd een openbaring uit de betere periode van de charleston, 't Duurde dan ook niet lang of iedereen huppelde mee.

Uitgekeken en met een draaiorgel in onze oren trokken we naar de abdij Ter Duinen. Dit was ook meteen de noot van het ernstige. De opgegraven resten, in een park bewaard, gaven ons een imposante indruk hoe het vroeger er allemaal uitzag.

Op een draafje tuften we door vredige wegjes naar Oostende. Daar werden de kaaien, trap en een paar estamineetjes bezocht.

In het Ibis-lokaal «Meerpaal» werd nog lang nagekaart. Tot slot trok ieder meer dan welgezind naar huis.

De volgende reis is gepland op 12 september.

Een week-end te Valkenburg (Nederland) is eigenlijk nooit te versmiden. De zondagnamiddag is er naar alle waarschijnlijkheid een verrassing voorzien.

Wie mee wil, neem contact op met Ronny Engelreist, De Vriestraat 49, Heist.

Er kan ook ingeschreven worden in het Ibis-lokaal, Knokkestraat 28, Heist.

Opgelet! Er zijn maar 54 plaatsen beschikbaar.

Wegens ziekte is Snauwaert Fr. voorlopig ontlast uit de functie van schatbewaarder. François ligt voor het ogenblik in het hospitaal.

Het Ibis-lokaal blijft ongewijzigd de functie vervullen.

De kasverrichtingen worden in jussen uitgevoerd door secretaris Vantorre Cyriel, bijgestaan door de Voorzitter Vantorre Viktor.

## NOTARIELE AANKONDIGING

Studie van Notaris  
Maurice Henri QUAGHEBEUR  
Doctor in de rechten,  
te Oostende, H. Serruyslaan, 48  
Tel. (059) 70.14.64

— 0 —

GERECHTERLIJKE  
OPENBARE VERKOPING  
van :

**MOTOR-  
VISSERSVAARTUIG  
« SCARLINE  
JAMES N 710 »**

Notaris M.H. Quaghebeur zal overgaan tot de gerechtelijke openbare verkoop in één zitdag, zonder gewin van instelpremie, doch met recht van opbod gedurende 15 dagen na de toewijzing, van :

Motorvissersvaartuig «Scarline James N 710» — gebouwd in 1957.  
Lengte over alles : 21 m  
Lengte van het schip van de achterkant voorsteven tot de achtersteven : 18,13 m

Grootste breedte buitenwerks : 5,68 m

Holte midschips, van ondervlak van het bovendek tot op de wegering of tot op het bovenvlak van de tanktop : 2,80 m

Lengte van de machinekamer, met inbegrip van dwarsscheepse bunkers : 4,70 m

Motor : caterpillar : 1972 — vermogen 240 PK

Tonnemaat : 14,04 T — bruto 160 ton en netto : 39 ton

Het elektronisch materiaal, zich bevindend op het vaartuig, behoort in eigendom toe aan de N.V. SAIT Electronics te Brussel.

Het vaartuig is gemeerd aan de Vismijn.

Voor het bezichtigen : zich wenden bij de Werkhuizen S.C.A.P., H. Baelskaai 27 te Oostende.

**ENIGE ZITDAG :  
VRIJDAG 22 AUGUSTUS 1980  
om 11 u.**

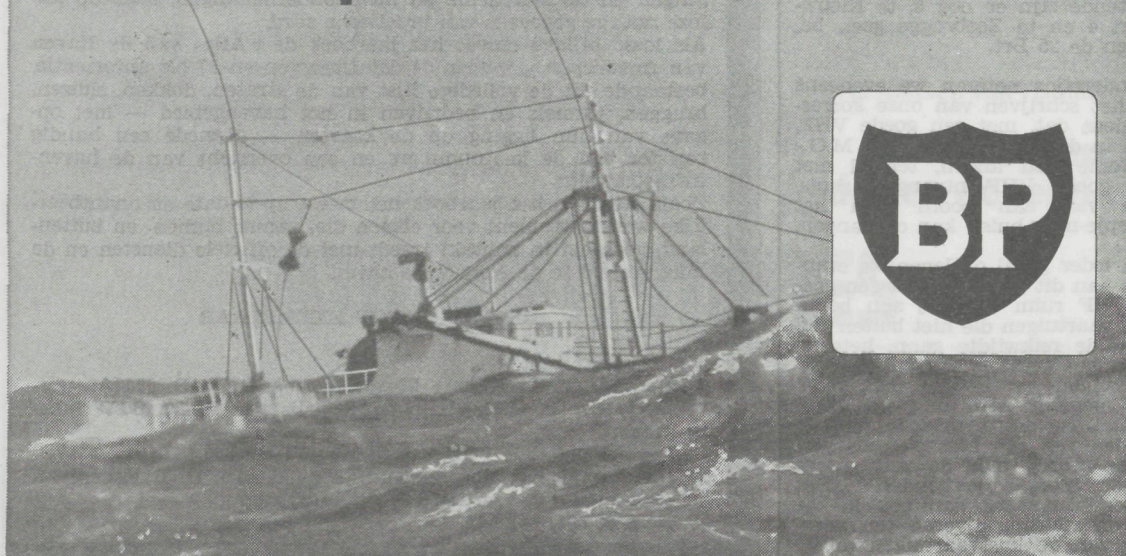
in de konferentiezaal van het stadhuis te Oostende, gelijkvloers, ingang onder het uurwerk.

De kopers worden verzocht hun trouwboekje en huwelijkskontraakt mede te brengen. Echtgenoten dienen beiden aanwezig te zijn.

Alle nadere inlichtingen ter studie (059/70.14.64).

(10246N—8536V)

In moeilijke ogenblikken  
kunt U op BP oliën vertrouwen.



BAKKERIJ

Putje

ZEEBRUGGE

Heiststraat 30 — Tel. (050) 54.48.07

Bedient U met lekker brood  
Tot aan ieder vissersvaartuig  
(op 500 m. van de kade)

(34897)

## Aankoop van vis op naam van een ander koper in de afslag

In ons vorig nummer hebben we gewezen op een abnormale toestand bij de verkoop van vis in de vismijn van Oostende, waarbij we meldden hoe een kleine koper 1 ben tong kocht en een ander grote, die de kat uit de boom keek, al de rest deed bijnemen op zijn naam.

Dergelijke handelwijze is zeer schadelijk voor de reder, die het al hard genoeg heeft. We hebben als gevolg hiervan het vismijnreglement van de stad Oostende eens van naderbij bekeken en in het bijzonder art. 458 a./4.

Dit artikel in verband met de aankoop in de afslag, zegt letterlijk:

«Iedere ingeschreven koper kan evenwel zijn aankopen op zijn naam laten doen door één door hem aangestelde derde persoon:

a) tijdens zijn aanwezigheid op de markt mits hij zich daarmee akkoord verklaart op het ogenblik dat er gemijnd wordt;

b) tijdens zijn afwezigheid op voorwaarde, dat hij voorafgaandelijk een geregistreeerde volmacht, opgesteld naar een door het bestuur vastgesteld model en voorzien van zijn, door de burgemeester of zijn afgevaardigde gewettigde handtekening, aan het mijnbestuur ter hand stelt en de afslagkanten verwittigd heeft».

In het tweede geval spreekt men dus van een «door hem aangestelde derde persoon». Het stadreglement bepaalt echter niet op welke manier deze persoon moet aangesteld zijn. We aanvaardden dus dat dit een mondelinge overeenkomst kan of mag zijn tussen de twee kopers, zonder dat hier de stads- en/of afslagdiensten moeten verwittigd worden. Dus een koper kan of mag roepen voor een ander in de afslag wanneer beide kopers aanwezig zijn en wanneer de koper voor wie geroepen wordt akkoord gaat of zijn akkoord laat blijken.

Dat betekent dus, wanneer koper «Pier» aan de afslagbeurt is, dat hij wel mag roepen voor koper «Jan of Pol», dat wil zeggen dat hij bij het mijnen dus ZELF roept «Jan of Pol en zoveel er bij». Nu is het echter omgekeerd wat gebeurt, het is «Pol of Jan» die zelf roept wanneer Pier mijnt.

Hieruit blijkt dus duidelijk, dat er, op zijn minst genomen, geen voorafgaandelijke overeenkomst bestond tussen de betrokken ko-

pers, en ook niet, zoals het reglement het voorschrijft, op het ogenblik dat er gemijnd wordt, maar slechts NADIEN, naar gelang het VOORDELIG is voor de koper die de koopbeurt, door EIGEN tussenkomst, op zijn naam laat zetten.

We moeten echter ook de geest van het reglement nagaan op het ogenblik van het ontstaan hiervan. Dit reglement was bedoeld om personen te laten bijstaan die, niet of moeilijk konden roepen, hetzij een oud mens of vrouwtje, hetzij iemand met een spraakgebrek, enz., iemand die dus bijstand nodig heeft in het roepen en zich anders tegen de mededingende kopers of roepers niet kon verdedigen. Met de tijd is men hiervan natuurlijk afgeweken, en misbruikt men het reglement waarvoor het niet voorzien is, waarvan sommige grote kopers misbruik maken om een soort markimonopolium uit te oefenen. Zij laten of kunnen kleinere of middenslagkopers laten roepen tot er één koper een zeer gunstige beurt maakt, om dan tussen te komen, ZELF DE EIGEN NAAM te roepen en alles bijnemen.

We herhalen dat we er absoluut niets tegen hebben dat er in de afslag faciliteiten gegeven worden en men breed is in het interpreteren van een reglement, kwestie bv. van aangestelden die roepen voor HUN patroon, kwestie van volmachten, om het administratief niet te moeilijk te maken en om een vlot verloop van de markt mogelijk te maken. Wanneer het echter duidelijk blijkt, dat men in feite een reglement naar zijn hand zet om een soort monopoliumpositie te verwerven ten nadele van andere kopers en vooral ten nadele van de middenslag- en kleinere kopers, dan kunnen wij dit alleen ongezonder noemen.

Het is ten andere zeer schadelijk voor de stad en voor de reder.

KILLYBEGS, één der voornaamste vissershavens van Ierland, lijdt sinds een paar jaren aan... watertekort, die zich vooral in de visverwerkingsbedrijven laat gevoelen. Het gaat hier natuurlijk om zuiver water. De regering werd terug in gebreke gesteld om in de nodige watervoortoevoer te voorzien.

## DE NEDERLANDER DR. BOELMANS KRANENBURG, VOORZITTER VAN EUROPECHE

Door de Algemene Vergadering van Europêche, waarvan Nederland deel uitmaakt via de Stichting van de Nederlandse Visserij, werd op 10 juli de heer Boelmans-Kranenburg voor de nieuwe zittingsperiode van twee jaar, tot voorzitter verkozen. Europêche is in de E.E.G. het overkoepelend orgaan van de producentenorganisaties. Aldus zal dit overkoepelend orgaan waarvan alle lidstaten deel uitmaken, onder de leiding en het voorzitterschap komen te staan van de, ook in België zeer gekende en gewaar-

deerde heer Boelmans-Kranenburg. Het is voor Nederland terzelfdertijd 'n grote eer en een voldoening en het geeft blijk dat men de nieuwe voorzitter internationaal een groot gezag en kennis toemeet.

«Het Visserijblad» wenst de heer Dr. Boels-Kranenburg hartelijk geluk met deze aanstelling waarvan wij overtuigd zijn, dat het nieuwe toekomstperspektieven zal openen voor «Europêche» in het bijzonder en voor de visserijgemeenschap in het algemeen.

## SCHOTSE VISSERS GAAN UIT PROTEST OPLIGGEN

In de voornaamste havens van Schotland, in Aberdeen, Peterhead, enz., komen de vissersvaartuigen naar huis en zullen uit protest gaan opliggen. Volgens de Britse vissers wordt er te veel vis uit derde landen en uit... de lidstaten ingevoerd aan dumpingprijzen zodanig, dat de visserij niet meer renderend blijkt voor de Britse vissers. We zouden er ten slotte nog kunnen inkomen dat er streng toegezien wordt op de invoer van vis uit derde landen, waar vooral Canada de grote trom roert, maar de vissers uit de lidstaten die verse vis in de Britse afslagen zetten, doen dit toch niet aan dumpingprijzen. Zij hangen af van de Britse viskoper die wellicht zijn prijs maakt naar de prijs van de goedkopere Canadese, Noorse, IJslandse, Faroese en andere ingevoerde vis, hetzij vers of diepbevroren. Anderzijds maken de vissers voor het ogenblik op de verschillende vangstgebieden, geen al te goede visbeurt en dit is ten slotte zeker wel een voornaam reden waarom het nu slechter gaat.

We hoorden van verscheidene reders en vissers dat er niets, of niet veel te vangen valt en met die hoog oplopende uitbatingskosten

is het begrijpelijk dat er veel reizen met verliezen gepaard gaan. Men kan voor het ogenblik geen opbrengende reizen maken met de goedkope vis en de opbrengende fijne vis is werkelijk raar te vinden.

Het is een heel moeilijke periode en het is een argument des te meer voor hetgeen waarvoor we reeds meer dan eens een lans braken, namelijk het stilleggen van de visserij gedurende bepaalde perioden, veel meer dan een strak kwoteringsstelsel.

Anderzijds noteren we bepaalde klachten van reders die de slechte zomerperiode van thans graag zouden wensen te gebruiken om op te liggen voor een nazicht- en herstellingsbeurt, maar nu gekonfronteerd staan met de sluiting van de werven die ook in verloop zijn. Men is dan ook verplicht, «laat-mei» en in juni voor nazicht- en herstellingswerken te gaan opliggen, namelijk in een periode dat er nog iets mede te pikken valt, omdat in juli de werven voor het verloop gesloten zijn. Aldus is er voor het ogenblik in Zeebrugge slechts één enkele werf beschikbaar voor tientallen vaartuigen!

## TRAGISCHE VERDRINKING IN NEDERLAND MET VERZOEK UITKIJK NAAR VERDRONKEN ZOONTJE VAN SCHIPPER

Veertien dagen terug is het 13-jarig zoontje Jaap van Splunder, die voor een reisje mede was aan boord van de «GO 23 Jannetje» waarop de vader schipper was, over boord geslagen. Uren lang werd naar het jongetje gezocht, niet alleen door de «GO 23» maar eveneens door andere kotters, maar niets kon baten. Voor de schipper, vader van het jongetje is het een onvoorstelbaar drama in dergelijke omstandigheden zijn zoontje te verliezen. Men veronderstelt dat het jongetje door een overkomende golf en door het slingeren van het schip over boord is gegaan.

Door de directeur van de school voor de zeevisvaart te Stellendam waar het slachtoffer school liep, wordt gezocht, namens de ouders en namens de school en de visserijvereniging, aan alle vissers,

eveneens aan de Belgische kollega's bij het vissen mede te zoeken naar het stoffelijk overschot van het slachtoffer. Toen het over boord ging was het jongetje gekleed in een gele oliejas en lieslaarzen. Het ongeval gebeurde tussen de Leman en Owersbank in een positie van 53°10'N. en 1°53'O. ter hoogte van een zich daar bevindend wrak.

«Het Visserijblad» neemt dit bericht over met verzoek aan de Belgische visserij die in het betrokken gebied vist, te helpen uitkijken naar het verdronken zoontje van de schipper van de «GO 23». Intussen biedt ons blad zijn innige deelneming aan in de zware rouw die de familie van Splunder, de school en de visserijgemeenschap van Goedereede in het algemeen treft.

## DE MACHTSONTPLOOIJING VAN DE ZEEBRUGSE HAVEN

### NU OOK SEABULK

Meerdere malen verdaagd is de officiële oprichting van de naamloze vennootschap Seabulk exploitant van de toekomstige massagoedterminal (erts-kolen en eventueel ook granen) die in de nieuwe achterhaven van Zeebrugge langs het industriedok zal verrijzen, eindelijk op 18 juli l.l. doorgegaan.

Zoals het Belgisch recht het vereist, telt de nieuwe maatschappij zeven aandeelhouders die het beginkapitaal van 50 miljoen F onder elkaar verdelen als volgt: de GOM Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij — 10 %, Carcoke 35 %, de MBZ — die de Zeebrugse haven exploiteert — 15 %, de NIM 10 %, de NMBS 20 %, Sidarfin (de financieringsmaatschappij van Sidmar en Arbed) 10 %; de zevende aandeelhouder tenslotte is een agent van de MBZ die slechts enkele symbolische aandelen bezit.

De raad van beheer zal een eerste bijeenkomst houden in de loop van de maand september, zitting tijdens dewelke beslissingen zullen genomen worden voor wat betreft de voorstudies (die gevolgd zullen worden door een definitieve studie), met betrekking tot de fysieke uitvoerbaarheid en met de rentabiliteit van de terminal. De voorstudie in kwestie zal voor het einde van de maand januari a.s. voltooid dienen te zijn.

Men weet dat het in de bedoeling ligt het kapitaal van de vennootschap tot 500 miljoen te verhogen, maar geen enkele datum werd hiervoor vooropgezet. In werkelijkheid zal dit aspect, zoals ook de datum van het in werking stellen van de toekomstige installaties waarvoor men einde 1983 vooropstelt, afhangen van de staat waarin de haveninfrastructuurwerken verkeren of met andere woorden dus van de mogelijkheden van de staat op het stuk van de kredieten.

De eerste fase van de voorziene investeringen (waaronder 2 portaalcranes van 40 ton capaciteit) heeft zoals men weet betrekking op een bedrag van 1,7 miljard maar ook hier is het nog onmogelijk.

### VISSERSVAARTUIG VOOR OOST-AFRIKA

In opdracht van Intraship A.G. uit Bazel (Zwitserland) werd vrijdag in de vroege namiddag het 58-tonnig weggende «Malkia Wa Bahari», een visserssloop, aan boord geheven van het Panamese «Regina S.» die ter hoogte van kaai 474 in de Antwerpse haven lag afgemeerd. De operatie werd uitgevoerd door middel van twee walkranen van de firma Seaport.

De «Malkia Wa Bahari», Swahili voor «Koningin van de Oceaan» zal langs de Tanzaniaanse kust de visvangst beoefenen. Het scheepje, helemaal uit polyester, werd in Noorwegen gebouwd. Vismaterieel en koelinstallaties werden in een container eveneens met de «Regina S.» naar Dares-Salaam verscheept. De visserssloop zal met de eigen laadbomen van dit zeeschip in deze Oostafrikaanse haven worden gelost.

Als expeditiechef van de sloop trad in de Metropool de firma Johan Birkart op. De agent van de «Regina S.», een schip van de Mediterranean Shipping Co., is «Deckers & Wirtz». (V.O.F.)

lijkt te zeggen op welke middelen beroep zal worden gedaan voor de financiering. Evenmin als men weet of het feit dat het kapitaal tot 500 miljoen verhoogd zal worden, wijzigingen met zich brengen voor wat de participatiepercentages van de verschillende aandeelhouders betreft. Eén zaak schijnt voor het ogenblik duidelijk te zijn: indien de oprichting van de N.V. Seabulk nog geen garantie betekent dat de terminal gerealiseerd zal worden, dan vertolkt ze althans toch de vastberadenheid van haar aandeelhouders om voorwaarts te gaan. Betekent deze gebeurtenis dat Minister van Economische Zaken Claes nu ook gedwongen zal worden om spoedig kleur te bekennen voor wat de implantatie betreft van de nieuwe cokesfabriek (met een capaciteit van 1,5 miljoen ton) naast deze kustterminal?

Dit is de vraag welke de Antwerpse «Lloyd» zich vorige week stelde.

En wat dan met de verdere uitbouw van de vissershaven aldaar?

## Schadegevallen bij vissersvaartuigen

— Bij het inhalen van de visboelen op visvak 301, kreeg men aan boord van de Z.189 het bakboord kuiltouw in de schroef. Na vruchteloze pogingen om de schroef weer vrij te maken, besloot men op dead-slow naar de haven van Grimsby te varen. Aldaar aangekomen, dook motorist Wilfried Sorrey onder het schip en slaagde erin het kuiltouw uit de schroef te verwijderen. Zo kon de Z.189 terug keren naar dezelfde visserijgrond.

— Terwijl men aan boord van de Z.126 ter visserij de netten aan het inhalen was, sloeg plots het alarmsysteem van de motor aan. Daarbij was de oliedruk tot zero gedaald en liep het koelwater niet meer weg. Nadat men de motor had stilgelegd, zag men dat de aandrijvingskast van de waterpomp en de oliepomp stuk was. De visserij werd gestaakt en op halve kracht naar Zeebrugge gevaren. Dit met gebruik van de hulp-oliepomp en de zeewaterkoeling i.p.v. de zoetwaterkoeling.

— Op visvak 311 kreeg men aan boord van de Z.105 moeilijkheden met de motor. Werktuigkundige Freddy Cattoor stelde een breuk vast tussen as en mazoutpomp. Na herstelling kon terug de visserij hervat worden.

— Op de heenreis naar visvak 101 werd aan boord van de Z.507 de automatische spanningsregelaar vernield door het ontstaan van een lek aan de stuurboord zeewaterpomp. Na de haven van Oostende te zijn ingevaren voor herstelling van de spanningsregelaar, kon de visserij opnieuw worden aangevat.

— In de loop van de laatste reis werd de Z.465, eigendom van Vandierendonck Raymond door super-tanker Desert Falcon ter hoogte

## Weetjes...

DE SCHOTSE VISSERIJ heeft de regering verzocht voorafgaandelijk aan het toekennen van nieuwe vergunningen voor olieprospectie en olieboringen, een nieuwe overeenkomst af te dwingen ten voordele van de visserij die meer rekening houdt met de economische schade van deze laatste als gevolg van het niet meer toegankelijk worden van bepaalde visvangstgebieden, het scheuren en beschadigen van vistuig door schrootafval. Verder wenst men de oliemaatschappijen een verplichting op te leggen tot het zuiveren van de zeebodem van allerlei afval.

x x x

Op de visgronden van de Keltische Zee hebben Ierse vissers een grote aanwezigheid vastgesteld van haring onder de gewone witvis, kabeljauw, schelvis, wijting, enz. Ook werden belangrijke ha-

ringsspotten met de «sounders» waargenomen. Deze waarnemingen wijzen op een belangrijk herstel van de haringstand.

x x x

De vraag vanwege de NOORSE VISSERIJ om een verhoging met 10 duizend ton van het kwotum kabeljauw uit de Noordelijke IJ-zee werd door de Noorse minister Eivind Bolle verworpen. De vooruitzichten voor kabeljauwsoorten in de Noordelijke IJ-zee zijn inderdaad zo alarmerend, dat er zeker in de eerste jaren niet op een verhoging van de kwota moet gerekend worden. Intussen hadden de Noren eind mei reeds 170 duizend ton van het jaarkwotum van 191 duizend ton weggevisst en 26 duizend ton schelvis van de 36.500 ton toegekend. Men houdt rekening dat veel Noorse treilers gedwongen zullen moeten stilliggen.

x x x

Om de Noorse visserijtreilers op pijl te houden, die getroffen worden door onvoldoende kwota, heeft de Noorse regering zich verplicht gezien een tussenkompst toe te kennen van 8,4 miljard B.fr., hetgeen ongeveer neer komt op 6 miljoen frank per treiler. Zonder deze tegemoetkoming kunnen de rederijen het niet halen en zouden velen verdwijnen. Vanaf april tot einde mei werden 28 treilers opgelegd en deze zullen waarschijnlijk dit jaar niet meer uitvaren.

x x x

Na de overeenkomst tussen Noorwegen en IJsland met betrekking tot het eiland «Jan Mayen» waarbij IJsland de 200 mijlszone ten voordele van Noorwegen erkent, tegen wederkerige visserijrechten, heeft Noorwegen nu een visserijreglement voor deze zone opgesteld, waaraan de visserij uit derde landen zich zal dienen te houden. Bepaalde visserijvergunningen zullen slechts toegekend worden aan die landen, die de Noorse economische 200-mijlszone erkennen.

x x x

De grootste Westduitse rederij ter visserij, de «Nordsee-Hochseefischerei» heeft in de loop van het jaar 1979 het aantal van zijn treilers van 15 tot 8 teruggebracht, waardoor de aanvoer van verse vis door deze rederij terugliep van 36,6 duizend ton naar 26 duizend ton, hetzij met 29 %. De faktorij-schepen van deze rederij werden teruggebracht van 14 tot 12 waardoor de produktie terugliep van 8 % tot 42,3 duizend ton.

x x x

In 1979 werden in Groot-Brittannië maar 4.500 ton haring rechtstreeks door eigen vaartuigen aangevoerd, hetzij slechts ongeveer een vierde van de nog toegestane landingen in 1978 en nauwelijks 3 % van de aanvoer uit het haringjaar 1973! Volgens de «Herring Industry Board» zouden de traditionele haringvaartuigen het hoofd boven water gehouden hebben met een alternatieve visserij vooral op makreel, horsmakreel (poer) en sprot.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Hoofdzakelijk gul op de Oostendse markt, aangezien tien van de veertien schepen die verkochten, deze vissoort aanvoerden. Toch ook duidelijk meer schelvis en totten voor de spanvissers die het doorgaans met kleine vangsten moesten doen. De grootste vangst werd woensdag gebracht, deze bevatte bijna 700 bennen, een gedeelte hiervan werd echter afgekeurd, terwijl de rest aan veel lagere prijzen dan de andere dagen verkocht werd. De beste prijzen werden maandag genoteerd, zowel voor kabeljauw, grote als kleine gul. Ook schelvis en totten waren toen merkkelijk duurder. Totten werden woensdag trouwens opgevangen waar er dinsdag nog 870 fr. voor betaald werd. De grote totten zakten van 1.000 naar 770 fr. en grote schelvis viel terug van 65 naar 52 fr. het kg.

De tongen zijn schaars gebleven, de prijzen die ervoor betaald werden bleven erg hoog en varieerden tussen 175 en 330 fr. het kg. Roggen zijn minder duur geweest dan de voorgaande weken en kregen van 40 tot 74 fr. Steenschol was maandag redelijk duur en kreeg toen tot 130 fr., de duurste sortering haalde amper 90 fr. Het is dus wel degelijk van belang zo vroeg mogelijk in de week op de markt te zijn. Vooral maandag, toen er maar één span en drie kleine andere vangsten gebracht werden, had er zeker een span van dinsdag mogen bijkomen.

De garnaalvisserij is zeker renderend. De vangsten die in de vismijn komen zijn groter geworden, al worden van sommige schepen nog altijd slechts één of twee bennen in de markt gezet. De prijs voor garnaal ligt nog steeds tussen 85 en 140 fr.

## WEETJES

Een Iers godsdienstig order, de «Mary's Followers of the Cross» hebben in het «Bella-Center» te Kopenhagen een eigen stand ingenomen op de visserijtentoonstelling waar zij een apparaat voor het wegschieten van vishaken voor de lijnvisserij tentoonstellen. De paters hebben een eigen treiler waar zij dit in toepassing brengen, een systeem dat 7.500 haken per uur wegschiet. Dit systeem is de vrucht van de eigen vindingen en aanpassingen van de paters-vissers zelf! De apparatuur kost ongeveer 1 miljoen B.fr.

x x x  
In Japan, dat per hoofd het grootste visverbruik telt van de wereld, heeft men zodanig veel bevroren zalm, haringkuit, inktvis en garnaal ingevoerd, dat men nu met een probleem van de afzet zit. De invoerders hebben er heel wat kapitaal ingestoken en aan de daarvoor Japan eveneens hoge bankinteressen, geraken zij in moeilijkheden.

## OOSTENDE

### DINSDAG 22-7-1980

IJSLAND				
O.216	18	—	3.350	1.135.309
O.318	20	—	1.250	1.277.525
KANAAL				
Z.72	17	90	1.800	685.638
O.303	16	100	1.500	491.205
Z.589	16	150	1.300	433.058
Z.502	16	245	1.900	839.310
NOORDZEE				
N.708-709	9	650	—	1.202.310
N.706-O.243	7	400	—	610.380
N.3-O.279	9	650	—	1.186.510
WEST				
N.41	10	110	—	158.600
N.45	8	220	—	377.443

### VRIJDAG 26-7-1980

KANAAL				
Z.183	14	130	1.650	610.985
NOORDZEE				
O.309-N.719	10	590	—	1.118.120

### MAANDAG 28-7-1980

NOORDZEE				
O.232-274	10	470	—	993.284
KANAAL				
Z.483	15	135	1.400	727.261
WEST				
N.736	9	230	—	444.247
IJSLAND				
O.202	10	95	—	222.597

### DINSDAG 29-7-1980

NOORDZEE				
Z.62-209	10	450	—	725.354
O.206-229	10	520	—	819.760

### WOENSDAG 30-7-1980

O.306-N.752	10	690	—	743.540
-------------	----	-----	---	---------

## WEETJES

Ook Ierse visserijkringen maken zich zorgen en bedenkingen over vissersvaartuigen uit derde landen die zich zouden laten registreren onder Britse vlag en aldus ook toegang hebben tot, onder meer Ierse wateren. Men wijst in Ierse kringen in dit verband op een Spaanse treiler, die zich op de Britse Kanaaleilanden heeft laten registreren, mits een Britse schipper en een Britse participatie in het vaartuij, maar met een Spaanse bemanning.

De Spanjaarden doen dat ook met Argentinië.

## ZEEBRUGGE

### DONDERDAG 17-7-1980

K				
Z.525	9	300	20	118.720
Z.429	11	500	20	223.330
KRP				
Z.427	10	—	150	336.330
Z.575	10	—	120	273.290
N				
Z.189	12	100	150	292.610
1.244.280				

### VRIJDAG 18-7-1980

KRP				
Z.600	10	—	110	225.940
Z.128	10	—	180	523.739
W				
Z.126	9	400	80	299.950
Z.507	10	800	40	266.273
Z.196	12	—	110	138.700
Z.506	10	1.000	200	473.560
1.928.167				

### DINSDAG 22-7-1980

Z.16	—	2.000	70	997.305
Z.512	—	200	25	181.303
Z.289	—	500	300	914.386
Z.584	—	300	150	389.718
Z.424	—	800	60	466.897
Z.578	—	500	35	218.390
Z.580	—	300	10	123.890
Z.98	—	—	500	721.138
Z.55	—	450	25	172.458
Z.574	—	400	40	255.697
Z.176	—	700	45	296.841
KRP				
Z.510	—	—	200	532.660
Z.42	—	—	75	744.949
KN				
Z.402	—	—	150	171.739
6.187.371				

### WOENSDAG 23-7-1980

Z.526	—	1.800	170	806.302
Z.431	—	300	30	160.615
Z.38	—	—	170	405.995
Z.99	—	—	480	692.420
Z.568	—	300	90	317.180
2.382.512				

### DONDERDAG 24-7-1980

Z.462	—	1.000	55	360.950
Z.576	—	1.000	75	442.594
Z.573	—	—	160	431.176
1.234.720				

### VRIJDAG 25-7-1980

Z.569	—	—	120	423.880
Z.542	—	—	100	315.725
739.605				

### MAANDAG 28-7-1980

Z.27	—	2.500	400	1.167.798
Z.484	—	700	140	491.380
KRP				
Z.181	—	—	230	522.375
N				
Z.198	—	400	180	525.160
KRP + W				
Z.582	11	—	140	503.250
W				
Z.30	—	700	150	740.680
3.950.643				

### DINSDAG 29-7-1980

K				
Z.512	8	100	32	232.920
N				
Z.405	16	900	120	531.153
K				
Z.296	6	300	80	278.680
KRP				
N.723	7	—	150	324.565
Z.559	10	—	180	507.617
W				
Z.560	—	—	60	131.120
N				
Z.324	12	200	330	604.500
2.610.555				

### WOENSDAG 30-7-1980

KN				
Z.19	15	1.200	250	1.061.910
KRP				
Z.563	—	—	120	298.305
K				
Z.578	—	200	10	95.400
Z.525	—	300	25	191.420
KRP				
Z.307	—	—	120	428.455
K				
Z.424	—	100	10	133.730
2.209.220				

## VERWACHTINGEN

### VRIJDAG 1-8-1980

NOORDZEE :  
O.141-O.369 : 600 bennen, 400 gul, 130 schelvis, 20 varia.  
O.135-O.275 : 250 bennen.  
N.706-O.243 : 500 bennen.

### MAANDAG 4-8-1980

IJSLAND : O.317 : 1.300 b., 900 b. bonen, 100 b. koolvis, 250 b. schelvis, 50 varia.  
O.129 : 750 b., 400 b. bonen, 275 b. koolvis, 30 b. schelvis, 45 b. varia.  
KANAAL : O.83, O.217.  
NOORDZEE : N.3, O.279.  
WEST : O.134.

### DINSDAG 5-8-1980

WEST : N.45, O.303.  
KANAAL : Z.180.

### WOENSDAG 6-8-1980

O.114.

## 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  
☎ 031-742051

(5723V)

## IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	.....
Schelvis midden	.....
Schelvis klein	.....
Kabeljauw	.....
Gul	.....
Schaat	.....
Zeebaars	.....
Leng	.....
Schartong	.....
Heilbot	.....
Koolvis	.....
Zeewolf	.....
Hondstong	.....
Staart	.....
Wijting	.....

## Tong- en pladijsprijzen

### TONG

#### Oostende

	28-7-1980	29-7-1980	30-7-1980
Lappen	.....	.....	.....
Grote	182 -213	.....	.....
3/4	227 -246	.....	.....
Blok	319 -339	.....	.....
Voor-kleine	309 -314	.....	.....
Kleine	280	.....	.....
slips	208	.....	.....

#### Zeebrugge

Grote	189	223	221
Blok	231 -236	289 -309	290 -299
Fruut	308 -320	327 -345	333 -363
Schone kleine	279 -286	330 -336	332 -368
Kleine	255 -258	269 -278	261 -279
Tout petit	235 -236	232	239 -246
Slips	.....	.....	.....

#### Nieuwpoort

Tong I	195 -215	.....	280
Tong II	271 -290	.....	302
Tong III	33 -346	.....	350
Tong IV	330 -339	.....	346
Tong V	298 -304	.....	330
Kleine	235 -236	.....	280

### PLADIJS

#### Oostende

	28-7-1980	29-7-1980	30-7-1980
Grote	.....	.....	.....
Grote tek	46	.....	.....
Kleine tek	.....	.....	.....
Derde slag	.....	.....	.....
Platjes	.....	.....	.....

#### Zeebrugge

I	.....	.....	.....
II	30, -34,-	32, -35,-	28, -29,-
III	30, -34,-	30, -33,-	40, -42,-
IV	26, -30,-	26, -28,-	38, -40,-
V	22, -24,-	18, -21,-	22, -26,-

#### Nieuwpoort

Moeten	40, -50,-	.....	45, -60,-
Grote pladijs	40, -50,-	.....	45, -60,-
Platjes	35, -40,-	.....	30, -35,-
Drielingen	.....	.....	.....

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

### VISAANVOER TE OOSTENDE

25-7	3	.....	1.764.167	.....	.....	.....
18-7	5	.....	2.427.647	.....	.....	.....
29-7	4	.....	1.576.529	.....	.....	.....
30-7	2	.....	734.217	.....	.....	.....
-	14	.....	6.503.560	.....	.....	.....

### GARNAALANVOER TE OOSTENDE

24-7	14	1.171	131.509	95,-	135,-	112,-
25-7	13	1.245	130.876	88,-	141,-	105,-
26-7	12	964	99.760	79,-	140,-	103,-
28-7	7	765	95.935	117,-	136,-	125,-
29-7	13	1.328	139.717	74,-	133,-	105,-

### GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

17-7	3	292	38.920	126,-	139,-	.....
18-7	3	218	27.821	120,-	133,-	.....
22-7	3	494	69.610	135,-	148,-	.....
23-7	3	568	66.712	108,-	122,-	.....

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

17-7	1	234	16.201	.....	.....	.....
18-7	1	302	24.282	.....	.....	.....
22-7	10	18.777	1.060.145	.....	.....	.....
23-7	5	4.830	370.073	.....	.....	.....

## Weetjes...

In Canada is, met de herverkiezing van Trudeau als eerste-minister, de heer Romeo Le Blanc terug als minister van de visserij ingekomen. Dit tot grote tevredenheid van de reders en vissers, want de minister Le Blanc ligt aan de basis van de zeer snelle en vruchtbare uitbouw van de eigen Canadese visserij. Canada beschikt inderdaad over een uitgestrekte kust langs de Atlantische en Stille Oceaan en aldus over grote en rijke vanggebieden in de 200-mijlszone.

x x x

Te Brighton in Engeland gaat voor het ogenblik de Internationale Walvis Commissie door. Vooral Japan en de Verenigde Staten zijn in de walvisvisserij betrokken. In Brighton wordt de Internationale Commissie nu gekonfronteerd met allerlei protestnoties en betogingen tegen de commercialisatie van de walvis. Er zijn echter ook een paar Japanse vissers die pamfletten uitdelen waarin opgekomen wordt voor een beperkte visserij omdat dit een eeuwenoude visserij is voor Japan en voor heel wat werkverschaffing zorgt. We voegen er aan toe, dat soorten zoals walvissen en vooral robben binnen een bepaald getal dienen gehouden te worden. Ook de walvis verslindt massas plancton, waaronder heel wat viseieren en vislarven en kleine visjes waarvan zij grote hoeveelheden zeewater filteren en alle levende wezentjes opnemen.

x x x

De West-duitse vissers van de Elbemonding en de Noordzee zullen een protestactie houden in de vorm van een blokkade van de Elbe, gericht tegen de pollutie van de Noordzee door de aanvoer en het in zee storten van jaarlijks minstens 340 duizend m3 rioolslijk. Men zou vooral de uitvaart van de betrokken slijkboten verhinderen.

De Filipijnen hebben in 1979 de uitvoer van garnaal opgedreven van 30 duizend ton in 1978 tot 42 duizend ton. Hiermede bereikte men een uitvoercijfer van meer dan 1 miljard B.fr., waarvan 80 % door Japan opgenomen werd. Eén miljard B.fr. uitvoer van garnaal, zonder het eigen verbruik op de binnenlandse markt, is inderdaad reeds een cijfer dat kan tellen.

x x x

Een eigen 50-minuten durend radioprogramma voor de visserij is in Frankrijk van uit Nantes over het derde net van de Franse radio gestart. Het wordt verzorgd door de «Koöperatieve Rederij van Finistère». Het bevat alle marktgegevens, over de visserijgebieden, aanvoermeldingen, berichten over nieuwe technieken, reglementen, enz...

x x x

De palingziekte die aanleiding gaf tot heel wat sterfte onder deze vissoort voor de kusten van Rostock in Oost-Duitsland is gevoelig afgenomen. Laboratoria-opzoekingen hebben echter de aard van de ziekte niet kunnen ontdekken, noch de ziekteverwekker. De oorzaak blijft dus een mysterie, des te meer, daar de kwaliteit van het water van de Baltische Zee in dit gebied dezelfde bleef. Men kan het een plots opduikende palingmyksomatose noemen.

x x x

In 22 van de 39 Argentijnse visserijprojecten is Spanje betrokken met Spaans kapitaal. Het gaat hierbij om Spaans-Argentijnse maatschappijen. In de laatste 5 jaren is de eigen visaanvoer in Argentinië opgelopen van 200 duizend naar 530 duizend ton. Vreemde maatschappijen en redereien is het toegelaten tot 49 % aandelen op te nemen in gemengde verenigingen of vennootschappen. Ondertussen leert ons dit dat Spanje toch niet stil zit om te redden wat te redden valt van zijn vroegere visgebieden.

# NIEUWPOORT

DONDERDAG 17 JULI 1980

N.349 16.201

Slechts één kustvaartuig op de donderdagmarkt met een geringe aanvoer van tong en pladijs. De genoteerde tongprijzen waren dan ook aan een flinke stijging onderhevig, dit vergeleken met de genoteerde prijzen der voorbije marktdagen.

Voor tong nr. 1 betaalde men 264 fr./kg. en voor tong nr. 2 268 fr./kg. Tong nr. 3 kreeg 295 fr./kg. en tong nr. 4 302 fr./kg. Tong nr. 5 werd opgekocht aan 300 fr./kg. en kleine tong aan 258 fr./kg. Grote pladijs en drieling kenden een afzetgebied tegen 55 à 60 fr./kg. en platjes tegen 30 fr./kg.

VRIJDAG 18 JULI 1980

N.88 24.282

Het slechte weer trad opnieuw als spelbreker op, zodat de kustvisserij niet aan haar trekken kon komen. Slechts één vaartuig lukte erin een kleine vangst op de markt te brengen waarvoor dan ook uitzonderlijk hoge prijzen geboekt werden. Tong nr. 1 kreeg 272 fr./kg. en tong nr. 2 280 fr./kg. Tong nr. 3 boekte men aan 303 fr./kg. en tong nr. 4 308 fr./kg. Voor tong nr. 5 betaalde men 304 fr./kg. en voor kleine tong 274 fr./kg. Grote pladijs en drieling kreeg 60 fr./kg. en voor kleine platjes betaalde men 36 fr./kg.

DINSDAG 22-7-1980

N.349	8.480	N.470	159.820
N.597	175.548	Z.12	102.074
N.88	23.788	N.788	26.690
N.720	67.321	Z.509	307.356
N.346	104.055	N.551	85.013

Drie tongvissers losten samen ongeveer 1.600 kg. tong en een 30-tal bennen vis, hun gezamenlijke besomming bedroeg 494.443 fr. De vangsten vielen echter langs de lage kant uit en beperkten zich tot een aanvoer van ± 400 kg. Enkel de Z.509 kon van een lonende vangst gewag maken en besomde 307.356 fr. met ± 800 kg. tong en 20 bennen vis. De prijs der diverse sorteringen werd als volgt geboekt. Tong nr. 1 kreeg van 162 tot 218 fr./kg., tong nr. 2 van 208 tot 242 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 260 tot 290 fr./kg. en tong nr. 4 of fruitong 260 tot 283 fr./kg. Tong nr. 5 werd aan 260 tot 271 fr./kg. genoteerd en kleine tong aan 214 tot 233 fr./kg. Variatie kende een goed en vlot afzetgebied en werd dan ook tegen mooie prijzen aan de koper gebracht. Grote tarbot boekte men aan 170 tot 240 fr./kg., middenslag tarbot aan 140 tot 170 fr./kg. en griet aan 130 tot 170 fr./kg. Staartvis werd aan de prijs van 200 tot 228 fr./kg. opgekocht en voor tongschar werd opnieuw de topprijs van 146 fr./kg. genoteerd. Vier vaartuigen van de West losten eveneens hun vangst, doch de aanvoer van Westvis bleef ver beneden het verwachte quotum.

DINSDAG 22-7-1980

Kabeljauw werd opnieuw geveld tegen de prijs van 3.500 à 4.000 fr. de ben en gul tegen 1.800 à 2.800 fr. de ben. Voor pladijs werden volgende prijzen geboekt. Grote pladijs kreeg 45 à 50 fr./kg., de middeislag- of drielingenpladijs 45 à 50 fr./kg. en de platjes 20 à 35 fr./kg. Opnieuw werd rog tegen een

uitzonderlijk hoge prijs aan de man gebracht. Moerrog werd geboekt aan 4.300 fr. de ben, tilten aan 4.200 fr. de ben en scherpstaarten aan 3.800 fr. de ben. Grote wijting werd aan 45 tot 56 fr./kg. opgekocht en kleine wijting aan 850 tot 1.300 fr. de ben. Zeehond en knorhaan kende dezelfde prijsnotering als verleden week, respectievelijk 40 en 30 fr./kg. De weerkentering ten goede zorgde ervoor dat de garnaalvaartuigen hun visserij naar behoren konden bedrijven en dan ook mooie resultaten boekten. Zo lukte de N.700 een garnaalreis van 25.020 fr. en bekam de prijs van 148 fr./kg.

Een goed marktverloop met lonende stabiele prijzen gedurende gans de verkoop.

WOENSDAG 23 JULI 1980

N.349	7.210	N.579	131.650
N.172	193.547	N.788	16.731
N.88	20.935		

Eén bokkenvisser met een geringe vangst waarvan de prijsnotering in een dalende lijn zijn verloop kende zodat het resultaat pover genoemd kon worden. De geboekte prijzen luiden als volgt: Tong nr. 1 kreeg 168 fr./kg., tong nr. 2 215 fr./kg., tong nr. 3 of bloktong haalde 276 fr./kg. en tong nr. 4 of fruitong 276 fr./kg. Voor tong nr. 5 noteerde men 238 fr./kg. en kleine tong 222 fr./kg. Grote tarbot werd verkocht aan 224 fr./kg., middenslag tarbot aan 180 fr./kg. en staartvis aan ± 200 fr./kg.

Slechts één vaartuig van de West loste zijn vangst, dit tegen matige prijzen. Kabeljauw werd geboekt aan 3.500 tot 4.000 fr. de ben en gul aan 2.000 tot 3.000 fr. de ben. Grote wijting werd geveld aan 2.200 tot 2.500 fr. de ben en voor kleine wijting werd 1.800 fr. de ben betaald. Voor pladijs bekam men dezelfde notering als deze der dinsdagmarkt. Grote en drielingpladijs werd aan de koper gebracht tegen 2.250 à 2.500 fr. de ben en de visjes tegen 1.300 à 2.000 fr. de ben. De hitte der voorbije dagen liet reeds zijn invloed op de prijs der rog voelen, zodat deze soort een echte prijsinzinking diende te doorstaan.

Moerrog kreeg slechts ± 2.800 fr. de ben en tilten werden aan 2.250 fr. de ben verkocht. Voor scherpstaarten betaalde men slechts 2.000 fr. de ben voor de grote en 1.800 fr. de ben voor de kleine. Zeehond en doornhaai kenden echter nog dezelfde boekwaarde als deze der voorbije marktdag. Zeehond werd opgekocht aan 2.000 fr. de ben en doornhaai aan 2.200 fr. de ben.

Een marktverloop met prijzen die door de eerste hitte flink werden beïnvloed en een echte recessie voor bepaalde soorten ondergingen.

VRIJDAG 25 JULI 1980

N.738	93.262	N.88	23.229
-------	--------	------	--------

Een vaartuig van de West loste zijn vangst op de vrijdagmarkt. Weinig westvis werd gelost, zodat het resultaat pover genoemd kon worden. Voor kabeljauw noteerde men 4.250 à 4.500 fr. de ben en voor gul 1.800 à 2.800 fr. de ben, dit volgens sortering. Grote wijting werd tegen 2.600 à 3.000 fr. de ben opgekocht en kleine tegen 1.500 à 1.750 fr. de ben. Pladijs werd tegen volgende prijzen aan de koper gebracht: grote en middenslag pladijs kreeg 40 à 50 fr./kg. en visjes 30 tot 40 fr./kg.

Rog kende opnieuw weinig interesse en werd dan ook tegen matige prijzen opgekocht. Zo kreeg moerrog 65 fr./kg., tilten 60 fr./kg.

en scherpstaarten 60 fr./kg.

Doorn- of speurhaai werd opnieuw tegen 45 à 50 fr./kg. geveld en zeehond haalde 40 fr./kg. als roepprijs. Er was eveneens een kusvasser op de markt die tegen heel lonende prijzen zijn kleine vangst verkopen kon. Tong 1 werd tegen 240 fr./kg. betaald, tong 2 tegen 270 fr./kg. Voor de middenslag tong kende men de volgende prijsnotering: 308 fr./kg. voor tong nr. 3 en 302 fr./kg. voor tong 4. Tong nr. 5 werd tegen 288 fr./kg. opgekocht en kleine tong tegen 254 fr./kg.

De weinig aangevoerde variatie werd tegen mooie prijzen aangekocht. Middenslag tarbot boekte men aan 180 tot 220 fr./kg. en staartvis aan 228 fr./kg.

Opnieuw werd tongschar aan 120 tot 140 fr./kg. genoteerd en rode soldaat aan 95 fr./kg.

Een rustig marktverloop met matige prijzen.

MAANDAG 28 JULI 1980

N.470	147.315	N.590	159.425
N.88	19.784		

De maandagmarkt werd gekenmerkt door geringe aanvoer van Westvis. Slechts twee vaartuigen losten hun vangst tegen mooie prijzen. Kabeljauw haalde 4.000 à 4.500 fr. de ben en gul 1.750 tot 2.750 fr. de ben, dit volgens de grote. Voor pladijs werd opnieuw de unanieme waarde van 40 tot 50 fr./kg. betaald en dit voor iedere soort.

Grote wijting kreeg 600 à 2.800 fr. de ben en kleine wijting 1.800 à 2.250 fr. de ben. Voor wat de rog betrof kon men een prijsstijging noteren tegenover de prijzen der voorbije week.

Moerrog werd geboekt aan 3.750 fr. de ben. Tilten aan 3.250 en scherpstaarten aan 3.100 fr. de ben. Doornhaai haalde tot 2.250 fr. de ben en zeehond tot 2.200 fr. de ben.

Het toeristisch hoogseizoen had zijn weerslag op de prijsnotering der variatie. Tong nr. 1 kreeg 195 à 215 fr./kg., tong nr. 2 271 à 290 fr./kg. De bloktong of tong nr. 3 noteerde men aan 333 tot 346 fr./kg. en de tong 4 of fruitong aan 330 tot 333 fr./kg. Grote tarbot werd tegen de prijs van 190 tot 230 fr./kg. aangekocht, en middenslag tarbot tegen 200 à 230 fr./kg. Staartvis betaalde men tegen 228 fr./kg. en tongschar tegen 130 tot 145 fr./kg.

Voor de Westvis viel te noteren dat de vraag ruimschoots het aanbod overtrof. Zo kon men vaststellen dat knorhaan tegen de uitzonderlijk hoge waarde van 2.200 fr. de ben werd aangekocht. Een goed en vlot marktverloop met prijzen die langs de hoge kant genoemd konden worden.

WOENSDAG 30 JULI 1980

N.720	234.576	N.346	131.806
N.88	16.258	N.788	10.490
N.349	10.195		

Er viel weinig aanvoer op de woensdagmarkt te noteren. De geboekte prijzen kenden een lichte daling met deze der maandagmarkt. Variatie kende grote interesse en werd dan ook tegen dure prijzen aan de koper gebracht. De Westvis was weinig in trek, zodat de genoteerde prijzen eerder matig genoemd konden worden. Slechts twee vaartuigen van de West en drie kustvaartuigen losten hun vangst.

Tong nr. 1 kreeg 280 fr./kg. en tong nr. 2 kreeg tot 302 fr./kg. Voor tong nr. 3 of fruitong werd de rekordprijs van 350 fr./kg. ge-

noteerd en tong nr. 4 haalde 346 fr./kg. Voor tong nr. 5 betaalde men 330 fr./kg. en voor kleine tong 280 fr./kg. Grote tarbot werd door de winkeliers der westkust opgekocht tegen 320 à 346 fr./kg., middenslag tarbot tegen 190 à 260 fr./kg. en griet tegen 170 fr./kg.

Tongschar werd geboekt aan 140 tot 170 fr./kg. Staartvis aan 170 tot 228 fr./kg. en zonnevis aan 195 fr./kg. Pladijs kende tegen de volgende boekwaarde een goed afzetgebied: grote pladijs tegen 45 à 60 fr./kg., de drieling of middenslag pladijs tegen 45 à 60 fr./kg. en de visjes tegen 30 à 35 fr./kg.

Kabeljauw werd tegen de prijs van 4.000 à 4.500 fr. de ben geveld en gul tegen 1.800 à 2.800 fr. de ben, dit volgens sortering. Grote wijting kende zijn afzetgebied tegen 2.000 à 2.200 fr. de ben en kleine wijting tegen 900 à 1.100 fr. de ben.

Rog werd tegen de unanieme prijsnotering van ± 70 fr./kg. opgekocht. Doorn- of speurhaai haalde tot 2.250 fr. de ben en zeehond tot 2.150 fr. de ben.

Matige prijzen en geringe aanvoer waren de hoofdkenmerken der woensdagmarkt.

## NIEUWE JURREGELING VOOR VERKOOP VAN GARNAAL TE NIEUWPOORT

Het stadsbestuur heeft een nieuwe uurregeling ingevoerd voor de verkoop van garnaal in de stedelijke vismijn. Voortaan zal er iedere werkdag om 8 u. en om 14 u. garnaal verkocht worden, behalve de zaterdag want dan is er geen garnaalverkoop om 14 u.

## WEETJES

Een 13-meter vissersvaartuig door een Arabier uit Jeddah, een haven langs de Rode Zee, bij de Cygnus-Marinewerven in Cornwall besteld, heeft op eigen middelen de 3.700 mijl zeeweg afgelegd. Schipper aan boord was de 33-jarige Mike Stratton uit Falmouth. De overtocht duurde 24 dagen. Schipper Mike Stratton was vergezeld van zijn broeder motorist en een matroos.

x x x

Volgens bepaalde Britse kringen is het niet zoveel de matige visprijzen die de schepen niet meer toelaten renderend te vissen, maar de hoge brandstofprijzen, de hoge krediet- en bankinteressen en de inflatie die aanschaffings- en herstellingskosten ongemeen duur maken.

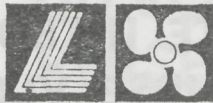
x x x

De voorzitter van de Britse «Herring Industry Board», de heer Dr. W.J. Lyon Dean, verwacht voor het jaar 1982 een haringvisserij op redelijke schaal gezien het meer en meer duidelijk wordt, dat het haringbestand in de Minch en de Noordzee zich sterk herstelt. De Hollanders dachten dat er reeds een bepaald contingent voor dit jaar zou vrijgegeven worden, terwijl de algemene verwachtingen toch minstens 1981 als een startend haringjaar aanzien!

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	28-7-1980	28-7-1980	29-7-1980	29-7-1980	30-7-1980	30-7-1980	28-7-1980	30-7-1980
Farbot : groot (123)	230	249		216		204	190	320
middel (123)	192	171		163		173	210	190
klein (123)	162	151		120		115	60	70
Griet : groot (123)	135	152		170		131		170
middel (123)		120		150		122		
klein (123)		94		135		111		
Schelvis : groot	72		50		40			
middel	55	26	35		30			
klein	18	18	10		15,40			
Heek : groot		45	75	34	61			
middel			30		45			
klein			23		20			
Lom								
Leng								
Rog (1)	43				38			
Keilrog (123)	30	54		56		52	75	70
Rog (23)		28						
Tilten (23)		52						
Scherpsstaart (23)		51		50		48	65	70
Halve mans (23)		36		54		42	65	65
Teelt (2)		42		40		38	65	65
Katrog (2)		28		44		35		
Kabeljauw		73	44	36		16		
Gul (groot)	66	73	44	54	37	70	80	80
Gul (middel)	56	73	48	54	43	70	55	50
Gul (klein)		40		44		54		
Hozemondhamme	23	25	22	24	15	24	35	36
Wijting : groot	95							
klein	46	30	47	34		20	52	40
Schar	34	16	35	14		14	36	18
Steenschol	23			15		12	30	30
Zeehaai	91	35	30	32	90	53	130	140
Hondshaai	27	36	42	29	43	38	16	16
Doornhaai								
Pieterman							42	40
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat		58		65		68		
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal						10		
Schartong								
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk								
Heilbot								
Steur								
Koolvis								
Zeewolf								
Pollak								
Zonnevis	150	160						195
Koningsvis								120
Vlaswijting						50		
Zeeduivel		88		88		54	228	170
Schotse schol		18		18				
Zeehond				14		9	45	45
Bot		14					16	14
Rode Poon (robaard)		35		35		42	70	70
Grauwe Poon (knorth.)	35						36	32
Rode Knorhaan				35		18	45	37
Posten								90
Langoesten (midden)								
(klein)								
gatjes								

**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 maandagmarkt van 14 juli werd aangevoerd: 4.336 kg. tong, 276 kisten tarbot en griet, 217 kisten kabeljauw, 64 kisten schelvis, 468 kisten wijting, 1.810 kisten schol, 16 kisten makreel en 86 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 11,97-10,80, grote tong 16,02-14,78, grootmiddel tong 15,91-14,68, kleinniddel tong 17,30-15,50, tong één 17,68-15,97, tong twee 17,78-15,70. Per 40 kg.: tarbot 381-296, griet 375-300, kabeljauw één 142-116, kabeljauw twee 154-104, kabeljauw drie 134-112, kabeljauw vier 142-114, kabeljauw vijf 126-56, schol één 132-114, schol twee 128-106, schol drie 86-61, schol vier 60-49,20, wijting drie 74-45, makreel twee 62,80-49, schar 59-42.

De besommingen waren: KW 11 f 25.400, KW 22 f 29.300, KW 88 f 14.400, KW 113 f 9.800, KW 177 f 27.300, KW 145 f 26.300, KW 149 f 11.200, KW 152 f 15.900, KW 167 f 7.300, KW 175 f 26.700, KW 189 f 28.100, KW 214 f 5.100, SCH 256 f 14.800, WR 32 f 29.000, IJM 24 f 52.900, IJM 115 f 25.400, IJM 209 f 6.890.

Aan de woensdagmarkt van 16 juli werd aangevoerd: 150 kg. tong, 173 kisten kabeljauw, 25 kisten wijting, 52 kisten schol, 18 kisten makreel, 70 kisten tarbot en griet, 61 kisten schelvis, 53 kisten diversen.

Prijzen in guldens: per 1 kg.: grote tong 16,80-15,20, grootmiddel tong 17,80-17,20, kleinniddel tong 20-18,80, tong één 19,80-18,60, tong twee 18,20-17, heilbot 16, tarbot 12,20.

Per 40 kg.: tarbot 400-320, griet 312, kabeljauw één 162-76, kabeljauw twee 160-54, kabeljauw drie 168-74, kabeljauw vier 154-66, kabeljauw vijf 128-41, schol één 142-130, schol twee 150-90, schol drie 120-74, schol vier 102-75, schar 80, wijting 112-86, makreel één 46-45, makreel twee 46-40, schelvis drie 190-55, schelvis vier 108-12.

Er werden de volgende besommingen gemaakt: UK 18 f 6.620, WR 71 f 1.130, WR 75 f 750, WR 157 f 1.220; één Deens vaartuig, de RI 175 voor f 29.700.

De besommingen van dinsdag 15 juli 1980 waren: UK 129 f 1.270, UK 234 f 1.370, WR 71 f 1.650, WR 75 f 1.750, WR 157 f 1.200.

Aan de donderdagmarkt van 17 juli werd aangevoerd: 1.490 kg. tong, 145 kisten kabeljauw, 196

kisten wijting, 15 kisten schelvis, 216 kisten schol, 44 kisten schar, 18 kisten makreel, 30 kisten tarbot en griet, 17 kisten varia.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: grote tong 18,72-17,86, grootmiddel tong 19,26-18,67, kleinniddel tong 20,33-19,92, tong één 21,27-20,22, tong twee 20,00-19,50, tarbot 15,70-11,65.

Per 40 kg.: tarbot 429-336, griet 360-302, kabeljauw één 198-116, kabeljauw twee 214-158, kabeljauw drie 170-118, kabeljauw vier 162-108, kabeljauw vijf 128-66, schol één 160-150, schol twee 164-128, schol drie 124-94, schol vier 108-59, schelvis vier 106-76, wijting 96-74, schar 100-71, makreel 76-58.

Er werden de volgende besommingen gemaakt: UK 208 f 7000, IJM 19 f 9.800; één Deens vaartuig, de RI 234 f 21.200, 2 vaartuigen uit Goedereede + 2 van Texel samen voor f 60.000.

Aan de maandagmarkt van 21 juli werd aangevoerd: 4.000 kg. tong, 179 kisten tarbot en griet, 596 kisten kabeljauw, 77 kisten schelvis, 1.312 kisten wijting, 1.385 kisten schol, 122 kisten makreel, 214 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg.: grote tong 19,60-18,33, grootmiddel tong 20,29-18,59, kleinniddel tong 21,79-19,86, tong één 23,17-21,57, tong twee 20,50-19,44, tarbot 18,96-14,65.

Per 40 kg.: tarbot 526-373, griet 434-352, kabeljauw één 198-108, kabeljauw twee 228-160, kabeljauw drie 200-144, kabeljauw vier 166-142, kabeljauw vijf 150-84, schol één 140-118, schol twee 130-120, schol drie 98-82, schol vier 78-70, wijting drie 96-50, schar 62-40, makreel twee 66-22, schelvis twee 200, schelvis twee 200, schelvis drie 104-58.

Er werden de volgende besommingen gemaakt: KW 4 f 27.900, KW 22 f 44.800, KW 25 f 20.700, KW 29 f 12.300, KW 51 f 14.300, KW 77 f 4.900, KW 88 f 27.400, KW 145 f 27.900, KW 152 f 19.100, KW 167 f 17.200, KW 173 f 23.000, KW 189 f 32.400, KW 194 f 27.500, KW 214 f 4.600, KW 221 f 15.900, KW 226 f 14.100, SCH 256 f 12.800, UK 18 f 12.100, WR 57 f 27.600, IJM 115 f 24.900, IJM 154 f 26.600, IJM 207 f 11.500; één Deens vaartuig, de L 457 f 63.100.

Aan de vrijdagmarkt van 25 juli werd aangevoerd: 850 kg. tong, 51 kisten kabeljauw, 9 kisten schelvis, 154 kisten wijting, 233 kisten schol, 25 kisten makreel, 30 kisten

tarbot en griet, 141 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg.: Grote tong 20,31-19,07, grootmiddel tong 20,91-18,38, kleinniddel tong 20,85-18,91, tong één 21,11-19,52, tong twee 19,06-17,61, tarbot 14,66-13,99.

Per 40 kg.: tarbot 436-347, griet 374-328, kabeljauw twee 148, kabeljauw drie 210-160, kabeljauw vier 172-142, kabeljauw vijf 152-75, schelvis twee 172-120, schelvis vier 132-110, schol één 136-120, schol twee 140-112, schol drie 124-81, schol vier 92-69, wijting drie 120-98, makreel twee 82-37, schar 110-61.

Er werden de volgende besommingen gemaakt: KW 45 f 21.600, UK 135 en UK 145 f 3.870, UK 137 f 6.000, UK 138 f 10.500, WR 75 f 470, WR 157 f 480; één Deens vaartuig, de VE 244 f 16.000.

Aan de maandagmarkt van 28 juli werd aangevoerd: 3.130 kg. tong, 272 kg. tarbot en griet, 168 kisten kabeljauw, 102 kisten schelvis, 1.131 kisten wijting, 1.877 kisten schol, 82 kisten schar, 229 kisten makreel en 159 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg.: tarbot 14,82-12,51, grote tong 20,06-19,08, grootmiddel tong 19,50-18,49, kleinniddel tong 20,21-19,57, tong één 21,39-20,03, tong twee 20,06-19,19, zalm 19,51.

Per 40 kg.: tongschar 262-80, haai 130-94, rode poot twee 154, steenbolk 27-24, kleine kreeft 208, krab 36-17, hake 130-94, hammen met kop 190-140, tarbot 428-346, griet 392-324, kabeljauw één 210-104, kabeljauw twee 224-110, kabeljauw drie 144-114, kabeljauw vier 132-100, kabeljauw vijf 120-44, schelvis één 154, schelvis twee 120, schelvis drie 114-68, schelvis vier 53-37,60, schol één 114-84, schol twee 126-86, schol drie 90-67, schol vier 84-70, wijting drie 52-31, makreel één 41-26, makreel twee 32-21,60, schar 86-56, leng 86-56.

De besommingen waren: in guldens: UK 35 3.480, KW 4 23.190, KW 22 34.860, KW 29 6.070, KW 51 11.930, KW 77 3.600, KW 88 27.460, KW 117 13.340, KW 137 15.570, KW 145 23.950, KW 173 11.810, KW 175 20.030, KW 194 23.720, KW 214 9.720, KW 221 1.490, KW 226 15.070, SCH 256 13.750, WR 32 40.290, IJM 24 53.800, IJM 44 28.160, IJM 154 1.790, IJM 207 7.540.

#### DEN HELDER

In de week van 7 tot en met 12 juli werden door 78 kotters de volgende hoeveelheden vis aange-

voerd: 30.058 kg. tong f 531.716,32 van f 19,48 f 14,94; 19.284 kg. tarbot f 165.307,76 van f 19,00 f 5,04; 112.820 kg. schol f 184.937,87 van f 3,49 f 1,03; 45.325 kg. kabeljauw f 93.388,73 van f 6,53 f 1,12; 4.151 kg. Griet f 33.511,45 van f 8,65 f 7,04; 11.555 kg. schar f 14.552,53 van f 2,03 f 0,90; 9.955 kg. wijting f 12.719,58 van f 2,75 f 0,99; 142.621 kg. diversen f 472.703,07. Totaal 375.769 kg. f 1.508.837,31.

In de week van 21 tot en met 25 juli werden door 60 kotters de volgende hoeveelheid vis aangevoerd: 18.490 kg. tong f 363.677,19 van f 21,01 - f 15; 14.468 kg. tarbot f 172.583,41 van f 18,90 - f 5; 143.570 kg. schol f 327.421,09 van f 3,61 - f 1,53; 19.710 kg. kabeljauw f 40.906,96 van f 5,40 - f 1,05; 1.685 kg. griet f 14.297,11 van f 10,17 - f 4,49; 13.565 kg. schar f 18.205,90 van f 2,15 - f 0,69; 8.533 kg. wijting f 10.808,92 van f 2,03 - f 1,05; 97.548 kg. diversen f 232.184,66. Totaal 317.569 kg. voor f 1.180.086,13.

## WEETJES

Ter bescherming van de zalm heeft de Ierse regering een beperking op de vangstduur voor de visserij der zalm opgelegd. De verse zalmvissers hebben daarop besloten deze beperkingen niet te volgen, vooral wat het inkorten van het zalmseizoen betreft en vijf dagen per week de visserij uit te oefenen. Verder zullen zij alle mogelijke en beschikbare middelen gebruiken om de 10 % taks op de visserij niet te betalen of te ontduiken. Zij zullen ook geen enkele medewerking meer verlenen aan gelijk welk openbaar initiatief.

x x x

De nieuwe IERSE MINISTER voor visserij, de heer Patrick Power, kreeg bij zijn eerste ernstig contact met het parlement een spervuur van vragen te beantwoorden in verband met de invoer van vis uit derde landen en uit de E.E.G. en in verband met de vergunningen voor de seinenetpursers.

x x x

In september komt de eerste van de 5 treilers van elk 39 meter voor IERSE REIDERS van de Hakvoortwerf in Holland af. Het zijn seinenettreilers die elk het bagatel van 120 miljoen B.fr. kosten! Zij worden uitgerust met de verfijnde visopsporingsapparatuur en visvangstgetuig.

# VISSERIJDAGEN 1980 TE BRESKENS

Voor de 28e maal worden op 9 en 10 aug. wederom de Visserijfeesten georganiseerd te Breskens.

De goede samenwerking die in genoemde plaats tussen «Horeca» en overige middenstandsverenigingen en visserijvereniging reeds jaren bestaat, is er garant voor dat een en ander ook dit jaar weer een succes zal worden.

Doen eerstgenoemden reeds lange tijd aan wat we «Breskens Promotion» zouden kunnen noemen, op eerder genoemde datums worden deze activiteiten aangevuld door het plaatselijk visserijbedrijfsleven dat, gezien de overweldigende successen van voorgaande jaren, ook nu weer er een eer in stelt het visserijbedrijf middels deze dagen naar het publiek toe te brengen.

**Wat is Breskens zonder haven?  
Wat is Breskens zonder «Visserij»?**

Het zijn deze vragen waarmee de gemiddelde outsider aan het plaatselijk gebeuren in nostalgische overpeinzingen met een blik over het aangezicht van onze vissersvloot het zeegat uit zal tueren, waarbij een mengeling van avontuurlijke wat aan het visserijbedrijf inhearent is, de basis vormen voor dit, steeds weer unieke gebeuren in ons Zeeuws-Vlaamse land.

De dynamische inslag van Breskens visserijondernemers die hun netten laten slepen vanaf de Ierse zee tot ver benoorden het «Skagerak» aan de Noorse kusten, staat er overigens borg voor dat het houden van visserijdagen in onze regio nog lang gewaarborgd zullen blijven.

Het was dan ook te Breskens dat één dezer dagen werd afgeleverd, het grootste vissersschip bezuiden de Nieuwe Waterweg dat met zijn 2000 paardkrachten een fraaie aanwinst is voor onze plaatselijke vloot, en een versterking van de leidinggevende positie die Nederland op visserijgebied binnen Europa inneemt!

Het zijn dit en de andere aanwezige vlooteenheden die jaarlijks aan waarde dicht bij de 20 miljoen gulden aanvoeren op onze plaatselijke vismijn in een grote diversiteit aan hoogwaardige visproducten.

Deze en vele andere zaken zijn op onze haven te zien waarbij onze vloot zaterdagmiddag te 14.30 uur de aanwezige bezoekers, voor zover er plaats is aan boord, een vaartocht op de Westerschelde zal aanbieden als hoogtepunt van deze visserijdagen.

Dat Breskens zeer recent tevens één van de eerste Nederlandse zalmkwekerijen bezit welk bedrijf op de rede van Breskens is gesitueerd, is een nieuwigheid, welke locatie met een beetje geluk op genoemde vaartocht te zien zal zijn.

Dat het havenbeeld tevens verfraaid is door de honderden jachten die hier in een van de grootste jachthavens buitengaats aan de Nederlandse en Belgische kust gesitueerd is, mag een prettige bijkomstigheid genoemd worden.

Als vanouds wordt het gebeuren gelardeerd met een scala van evenementen te beginnen met een gezellige rommelmarkt op zaterdagmorgen, waar naast allerhande zaken men wellicht curiositeiten kan vinden die uit zee zijn opge-

vist, zoals zeldzame schelpen, kiezen van een mammoet uit de prehistorie, enz.

Verder vanaf een mini roadshow en autorace's, drive inn shows, kermis en volksbal, gratis vis en garnalen eten aan de vismijn en nog tal van spektakulaire evenementen zoals overal in de uitgebreide programma's bekend gemaakt zal worden.

Een unieke gelegenheid kennis te maken met het marktsysteem in de visserij zal geboden worden aan hen die op de vismijn, waar de mijnmeester de afslagklok zal laten draaien, hun eigen direkt uit zee aangevoerde zootje vis zullen kunnen kopen.

Nationaal komt de visserij tevens in de belangstelling daar de Zeeuwse visserijvereniging op zaterdagmorgen in de bovenzaal van de vismijn o.a. een vergadering organiseert voor haar leden en genodigden waar ook tal van prominenten uit de Nederlandse en buitenlandse visserijwereld hun opwachting zullen maken.

Ter gelegenheid van deze voor de visserij belangrijke gebeurtenis zal de hier alom bekende Heer Gittenberger tevens in genoemde bovenzaal een expositie houden van oude landkaarten.

Dat dit totale gebeuren op 9 en 10 aug. a.s. tevens opgeluisterd wordt door de aanwezigheid van een schip van de Kon. Marine, H.M. Blommendaal hetgeen door het publiek bezichtigd kan worden, geeft een extra feestelijk tintje aan deze dagen.

Dat deze dagen gevierd zullen worden in de vanouds bekende gemeedelijke Zeeuws-Vlaamse ffeer, mag een garantie zijn dat ook de visserijdagen 1980 in Breskens weer een succes zullen worden en een aansporing aan allen, deze dagen beslist niet te missen!

## PROGRAMMA

### Zaterdag 9 augustus

14.30 uur: Vaartocht van de Breskensse Vissersvloot op de Westerschelde. Gelegenheid tot meevaren voor het publiek.

14.30 uur: Visfileren en uitdelen van gebakken visfilets aan de vismijn.

15.00 uur: Utdelen garnalen aan de vismijn.

### Zondag 10 augustus

15.00 uur: Aanvoer door vissersschepen van vis en garnalen; aan sluitend verkoop door de mijnmeester aan het publiek van de aangevoerde producten. Utdelen van garnalen.

15.00 uur: De folkloristische Heyster Visbakkers delen gebakken vis uit aan de vismijn.

Om de druk op de binnenlandse E.E.G. visafslagen door visinvoer uit derde landen te verminderen, heeft de Commissie aan de Raad van de ministers voorgesteld de invoerrechten op vis uit derde landen te verhogen.

# GAAN WE TERUG NAAR EEN RISKANTE UITBOUW VAN NEDERLANDSE VLOOT ?

Het is slechts enkele maanden geleden dat in Nederland de grootste hekreiler, de 63-meter van 842 Brt groot zijnde «Boeier» in bedrijf kwam en nu tekent men terug een rekord op met het in bedrijf nemen te Urk van de grootste bokkentreiler, de 40-meter «Jacoba» van de rederij L. De Boer uit Urk. Dit is dan nog slechts de eerste van de 3 nieuwe treilers die reder L. De Boer uit Urk bij de werf Maaskant laat bouwen. Deze drie nieuwe treilers kosten de rederij samen 220 miljoen B. fr. of toch gemiddeld boven de 70 miljoen per eenheid! De nieuwe bokkentreiler de UK 56 «Jacoba» is voorzien van een motor van... 2.400 Pk! en twee hulpmotoren van elk 127 PK. Het schroef heeft een diameter van 3,20 m. Het is begrijpelijk dat alle moderne vaart- en vangstapparatuur aan boord is mede een ver gedreven technisering en automatisering van het werk. Vissorteringmachine die de vis verdeelt over een werktafel voor het gutten, terwijl het afval automatisch weggevoerd wordt.

verkoops-, stilligen- en afbraakdrama.

Reder L. De Boer, nu te oud om nog te gaan vissen, karwei die opgeknaapt wordt door zijn zonen, kwam op 7 jaar! voor het eerst aan boord van vaders schip en vaarde vanaf 11 jaar mede op, de door zijn vader aan hem overgemaakte haringsmack. Hij zelf heeft de vissorteringmachine en de netten ontworpen en getekend.

L. De Boer moet wel vertrouwen hebben in de toekomst van de visserij in het algemeen en de Nederlandse visserij in het bijzonder om nu nog, in voor de meeste reders onzekere tijd, nog 220 miljoen B.fr. te riskeren in drie nieuwe treilers! Hopen we voor reder L. De Boer dat het door hem genomen risico zich gunstig uittekent. Tevens besluiten we uit deze gedurfd investering dat het in de Nederlandse visserij toch niet zo slecht moet gaan.

● **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)



**BOLNES**

**STUWKRACHT IN STAAL**

Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 330-1100 kW (450-1500 pk) bij 500/600 omw/min in lijn en 1320-2200 kW (1800-3000 pk) bij 600 omw/min met 12-20 cyl in V-vorm.

**BOLNES MOTORENFABRIEK BV**

2930 AA Krimpen aan de Lek, Postbus 3, Holland.  
tel. 01807-14900, telex 22439

# UITVOERSUBSIDIES VOOR VERSE EN BEVROREN VIS

Door de Commissie te Brussel werd een verordening van 17 juli 1980 genomen die in werking treedt op 29 juli en verbindend is verklaard voor alle lidstaten, die het bedrag van de restitutie vaststelt voor uitvoer naar derde landen van bepaalde vissoorten, vers of bevroren, in gehele staat of zonder kop, in moten gesneden of in filets.

Hierbij stuïpt de verordening wel aan, dat er geen restitutie of terug-gave is voor produkten van oorsprong uit de Gemeenschap, doch rechtstreeks vanaf de visgronden, buiten het douanegebied van de

Gemeenschap gelegen havens gelost. Dit is dus onder meer het geval voor overladingen op zee zelf, zoals dit gewoonlijk gebeurt door, vooral Britse treilers die op zee aan boord van fabrieksschepen lossen.

In deze verordening stuïpt de Commissie in het bijzonder het volgende aan:

«Overwegende dat er voor bevroren makreel in gehele staat, voor bevroren filets van makreel, voor gedroogde en gezouten koolvis evenals voor makreel, gedroogd, gezouten of gepekeld, op het ogenblik economisch belangrijke uit-

voer kan plaatsvinden...».

De verordening zelf bevat slechts twee artikelen en een bijlage als volgt:

## Artikel 1

De uitvoerrestituties van de in artikel 1, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 100/76 bedoelde produkten worden op de in de bijlage aangegeven bedragen vastgesteld.

## Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op 29 juli 1980.

### BIJLAGE

bij de verordening van de Commissie van 17 juli 1980 tot vaststelling van de uitvoerrestituties in de sector visserijprodukten

Nr. van het gemeenschappelijk douanetarief	Omschrijving der goederen	Bedrag van de restitutie per 100 kg.
03.01	Vis, vers (levend of dood), gekoeld of bevroren:	
	B. Zeevis:	
	I. in gehele staat, ook indien ontdaan van kop of in moten gesneden:	
	m) Makreel:	
	1. bb) bevroren:	
	voor uitvoer naar alle bestemmingen, uitgezonderd naar Zweden, Noorwegen, de Faeröereilanden, Finland, IJsland en de USSR	191 B.Fr.
	2. bb) bevroren:	
	voor uitvoer naar alle bestemmingen, uitgezonderd naar Zweden, Noorwegen, de Faeröereilanden, Finland, IJsland en de USSR	191 B.Fr.
	B. II. Filets:	
	b) bevroren:	
	6. van makreel:	
	voor uitvoer naar alle bestemmingen, uitgezonderd naar Zweden, Noorwegen, de Faeröereilanden, Finland, IJsland en de USSR	125 B.Fr.
03.02	Vis, gedroogd, gezouten of gepekeld, gerookte vis, ook indien voor of tijdens het roken gekookt:	
	ex A. I. f) — Koolvis, gedroogd en gezouten, in gehele staat, ook indien ontdaan van kop of in moten gesneden:	
	voor uitvoer naar de Volksrepubliek Kongo, Gabon, Zaire, Kameroen, Angola, Jamaica, Trinidad, Barbados, Windward en Leeward eilanden, Panama, Suriname, Dominicaanse Republiek en Porto Rico	665 B.Fr.
	— Makreel, gedroogd, gezouten of gepekeld, in gehele staat, ook indien ontdaan van kop of in moten gesneden:	
	voor uitvoer naar Jamaica, Trinidad en Windward en Leeward eilanden	161 B.Fr.

De E.E.G. heeft de eerste stap genomen voor de bescherming van de eigen visprijzen door de referentieprijzen te verhogen. Referentieprijzen voor vis zijn prijzen waaronder invoer uit derde landen niet toegelaten is. Aldus werd voor ingevoerde diepvriesvis de referentieprijzen met 20 % en voor ingevoerde diepvriesfilets de referentieprijzen met 8,5 % opgetrokken.

De EEG en Canada hebben op 14 april een overeenkomst ondertekend waarbij de geldigheid van de op 3 december 1979 gesloten visserij-overeenkomst tot en met 31 december 1980 wordt verlengd. Terzelfdertijd werd overleg gepleegd over het in 1980 te voeren beheer van de gezamenlijke visbestanden in de Davis Straat en de Baffin-baai.

Ierse kreeftenvisserij eisen een invoerrecht van 25 % op de Canadese kreeften. Zij hebben er mede bedreigd allen samen te gaan visserij in het gebied dat voor schietoefening verboden zone werd verklaard en alle leger- en schietoefeningen onmogelijk te maken.

## HOOGWATER-BOEKJE 1980

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden voor Oostende verkrijgbaar. 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 getijseinen 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. + 5 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30 8400 Oostende.

## SCHADEGEVALLLEN OP ZEE

— Tijdens de visserij in span met de O.369, verminderde het toerental van de motor van de O.141. Bij nazicht stelde men vast dat men een stuk groen plastic garen meesleepte welke men na veel achteruit en vooruitslaan, er kon uit verwijderen.

— Tijdens zijn laatste reis moest de O.229 door de O.206 opgesleept worden naar Helgoland. Men was eerst vastgelopen aan een wrak. Het net werd gewonden maar een sleepkabel kwam daardoor terecht in het schroef. Voor- en achteruit slaan hielp niet, zodat de O.206 met wie men in span viste de O.229 naar Helgoland moest slepen. Na verwijdering van de kabel uit de schroef, ging men terug ter vissersrij.

— Ook de N.470 van Zeger Lycke voelde tijdens de visserij een zware slag door het slaan op een onder water drijvend voorwerp, waardoor een schroefblad beschadigd werd.

## Te koop : STALEN GARNALENKOTTER

Bouwjaar 1969  
18,50 m. — 260 pk — 40 brt.

### Inlichtingen : WESTCOASTING

Postbus 302  
IJmuiden - Holland  
Tel. 00.31.2550-22469  
of 00.31.2206-3658

(8535V)

## AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS IN DE MAAND MEI PERIODE 1978 - 1980 (1)

SOORTEN	1978			1979			1980 (2)		
	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.
<b>1. DEMERSALE VIS</b>									
a) Schelv. v. vis.	130.151	3.193.839	24,53	24.793	905.535	36,52	13.484	293.660	21,78
andere schelv.	56.704	1.246.155	21,97	16.262	515.370	31,69	13.611	337.714	24,81
Kabelj. v. vis.	232.493	6.104.530	26,25	164.582	4.940.950	30,02	14.946	374.260	25,04
andere kabelj.	1.342.857	30.355.548	22,60	682.268	20.320.476	29,78	784.817	18.971.396	24,17
Koolvis	99.043	1.524.608	15,39	26.394	597.860	22,65	31.752	628.360	19,79
Wijting	158.757	3.041.396	19,15	149.297	3.138.425	21,02	116.306	2.420.151	20,81
Schol	179.251	4.771.908	26,62	182.772	5.157.745	28,22	184.536	4.861.699	26,35
Roggen	79.459	3.891.560	48,97	82.789	3.976.587	48,03	49.696	2.913.884	58,63
Noorse schelv.	12.571	497.510	39,57	1.903	92.670	48,70	2.332	104.510	44,82
Andere	561.094	33.595.591	59,87	313.371	13.669.550	43,62	302.581	11.245.647	37,17
TOTAAL :	2.852.380	88.222.645	30,92	1.644.431	53.315.168	32,42	1.514.061	42.151.281	27,84
b) tong	443.369	67.411.476	152,04	528.092	78.291.934	148,25	670.199	116.115.715	173,26
TOTAAL DEMERS. VIS :	3.295.749	155.634.121	47,22	2.172.523	131.607.102	60,58	2.184.260	158.266.996	72,46
<b>2. PELAGISCHE VIS</b>									
Haring	21	590	28,09	—	—	—	—	—	—
Sprot	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Overige	3.682	22.774	6,18	3.912	47.375	12,11	560	2.970	5,30
TOTAAL PELAGISCHE VIS :	3.703	23.364	6,30	3.912	47.375	12,11	560	2.970	5,30
<b>3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN</b>									
Garnaal	9.301	1.912.286	205,60	29.357	3.617.072	123,21	59.986	6.679.692	111,35
Noorse kreeft	62.046	6.943.910	111,91	7.690	1.633.440	212,41	68.142	7.593.955	111,44
Overige	113.311	2.744.120	24,21	73.564	2.396.190	32,57	57.362	1.500.977	26,17
TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN :	184.658	11.600.316	62,82	110.611	7.646.702	69,13	185.492	15.774.624	85,04
ALGEMEEN TOTAAL :	3.484.110	167.257.801	48,00	2.287.046	139.301.179	60,91	2.370.312	174.044.590	73,43

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens

(2) voorlopige cijfers.

## AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS IN DE MAAND JUNI PERIODE 1978 - 1980

SOORTEN	1978			1979			1980		
	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.
<b>1. DEMERSALE VIS</b>									
a) Schelvis v. vis.	5.875	198.856	33,84	7.321	309.440	42,27	1.862	62.590	33,61
andere schelvis	32.258	831.730	25,78	16.020	487.780	30,45	11.680	312.393	26,75
Kabelj. v. vis.	78.293	2.073.400	26,48	47.509	1.732.154	36,46	18.385	569.920	31,00
andere kabelj.	1.534.825	34.191.514	22,27	954.300	27.934.086	29,27	986.038	26.819.938	27,20
Koolvis	13.140	341.590	25,99	9.920	252.520	25,46	1.450	49.300	34,00
Wijting	108.616	2.422.744	22,30	86.313	2.052.783	23,78	79.170	2.349.443	29,68
Schol	210.837	5.633.792	26,72	240.307	6.511.666	27,10	248.207	6.999.998	28,20
Roggen	100.676	3.868.286	38,42	85.545	3.903.800	45,63	69.280	3.731.822	53,87
Noorse schelvis	24.099	779.555	32,34	2.956	148.470	50,23	12.760	544.320	42,66
Andere	388.843	19.455.814	50,03	289.421	11.198.161	38,69	286.923	11.995.315	41,81
TOTAAL :	2.497.462	69.797.281	27,94	1.739.612	54.530.860	31,34	1.715.755	53.435.039	31,14
b) Tong	211.495	32.285.087	152,65	262.164	43.616.809	166,37	228.423	42.250.723	184,91
TOTAAL DEMERS. VIS :	2.708.957	102.082.368	37,68	2.001.776	98.147.669	49,03	1.944.178	95.685.762	49,22
<b>2. PELAGISCHE VIS</b>									
Haring	16	470	29,37	551	17.930	32,54	—	—	—
Sprot	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Overige	4.448	35.624	8,00	3.717	25.059	6,74	3.896	19.195	4,93
TOTAAL PELAGISCHE VIS :	4.464	36.094	8,08	4.268	42.989	10,07	3.896	19.195	4,93
<b>3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN</b>									
Garnaal	32.859	4.735.555	144,11	51.396	5.192.406	101,03	72.997	7.961.253	109,06
Noorse kreeft	80.633	8.512.140	105,56	36.879	4.980.610	135,05	62.167	7.196.275	115,76
Overige	85.688	1.823.910	21,28	50.669	1.718.640	33,91	55.006	1.336.500	24,30
TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN :	199.180	15.071.605	75,66	138.944	11.891.656	85,59	190.170	16.494.028	86,73
ALGEMEEN TOTAAL :	2.912.601	117.190.067	40,23	2.144.988	110.082.314	51,32	2.138.244	112.198.985	52,47

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens

(2) voorlopige cijfers.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en depothouder voor de Visserij :

## Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)  
(7772V)

# EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

- HET KOUDSTE
- HET BEST BEWERKBAAR

(8324V)

## 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 —

REDERS en  
VISSERS.

voor uw

SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING

wendt U in volle  
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

# HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE — Tel. 32.11.01

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

VAN PRAET - DANSAERT, p.v.b.a.

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust en in t' bijzonder bij S.C.A.P. Oostende.

Tel. (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD



# HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

**H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE**

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



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



Meer dan 20 miljoen frank kredieten  
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw  
tegen zeer lage interesten.

