

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

**het
visserij
blad**



VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPING DER VISNIJVERHEDEN



FOTO ROLAND

**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 —

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

**A. LOWYCK &
ZOOM**

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de Visserij :

**Scheepsverven
Sigma Coatings**

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

E V E R E S T

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

- HET KOUDSTE
- HET BEST BEWERKBAAR

(8824V)

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 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

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

het visserijblad

Vrijdag 5 september - Nr. 27

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 onderhandelingen tussen de Franse Regering en de stakende visserij

Naar gelang de kant van de barrikade waarachter men zich bevindt, dat wil zeggen, langs de ene kant de regering en de handel en viswerkende nijverheid; langs de andere kant de stakende vissers, loopt men hoog op met de nieuw uit te vaardigen maatregelen, ofwel geeft men blijf van een grote ontgoocheling.

Langs de kant van de stakende vissers schuift men de regering in de schoenen, de zaak op de lange baan te schuiven en het probleem langzaam te laten rotten. De regeringskringen zijn echter overtuigd aan de hand van de hieronder volgende maatregelen, zeker één en ander ten voordele van de vissers gedaan te hebben.

Deze zijn in volgorde:

1) Het stichten van regionale comités, die vóór (sic) het einde van het jaar met voorstellen op de proppen dienen te komen om de handelsmogelijkheden van de vis te verbeteren.

2) Met betrekking tot de invoer zal de hygiënische en sanitaire controle op de ingevoerde vis opgevoerd worden, waardoor men meent de invoer moeilijker te maken en minstens kostelijker voor de invoerder, die hierdoor verplicht zal zijn deze bijkomende kosten in zijn prijs te berekenen, waardoor het ingevoerde produkt duurder zal komen te liggen ten voordele van het eigen produkt.

3) De mogelijkheden voor het F.I.O.M., het Fonds voor Economische en Sociale Ontwikkeling, bestemd voor de modernisering van de artisanale visserijvloot, zullen verhoogd worden, waarbij tevens de leningen sneller zullen toegewezen worden.

4) De thans in voege zijnde hulp evenals de nieuwe maatregelen ten behoeve van de visserij zullen ook verleend worden aan de vaartuigen van minder dan 12 meter, wanneer het om beroepsvissers gaat, en voor zover deze lid zijn van een producentenorganisatie of een beroepsbond.

5) De basisprijs voor de opvang van de laatste vier maanden zal opgevoerd worden met 15 proc. om aldus rekening te houden met de gestegen kosten. Het Fonds voor Tussenkost en Marktorganisatie zal dit financieren, terwijl het aandeel van de producentenorganisaties zal geregeld worden door een voorschot. De procedure voor beroep op het Fonds voor Tussenkost en Marktorganisatie zal vergemakkelijkt worden.

6) De voorschriften zullen aan de prefekten toekomen om een stijgende en scherpere controle uit te oefenen op de verkoop van vis door NIET-beroepsvissers, sport- en gelegenhedsvissers. Voor deze laatste zal de periode waarin het vissen toegelaten wordt, begrensd worden, evenals voor de visserij onder water (duikers).

7) Verder worden nog enkele maatregelen getroffen van algemene aard.

Voor de vele vissers zijn dit allemaal algemene maatregelen, die geen onmiddellijk effect hebben en die geen oplossing brengen voor de moeilijke financiële toestand van de rederijen. Men had een onmiddellijke financiële hulp geëist en een onmiddellijke subsidie voor de brandstof. Vooral deze laatste eis was het hoofdmotief waarom zoveel zelfstandige reders de stakingsbeweging vervoegd hebben. Men is dan ook zwaar ontgoocheld en verwijt de regering rond de pot te draaien. Men verwijst in dit geval eveneens naar Groot-Brittannië, waar de visserij een rechtstreekse persoonlijke financiële hulp toegewezen krijgt.

Voor de regering zullen de door haar vooropgestelde maatregelen werkelijk een hulp zijn voor de visserij, waarbij men nochtans het aksent legt op de eigen wil en inspanningen die de visserij eveneens moet le-

(Vervolg op blz. 2)

VOLGEND NUMMER VAN
HET VISSERIJBLAD
VERSCHIJNT OP 19 SEPT.

Een lichtpunt op een uiteindelijke overeenkomst op de zeerechtkonferentie

Nadat in de 7 jaar die de internationale zeerechtkonferentie reeds duurt, heel wat overeengekomen werd in verband met de visserij, de biologische rijkdommen van de zee, scheepvaart en zeeonderzoek, en zo meer zou nu uiteindelijk ook een doorbraak komen over een regeling van de uitbating van de zeebodemrijkdommen in de internationale wateren, dat wil zeggen buiten de algemeen aanvaarde 20 mijlszone.

De herrie die over deze uitbating bestond, vond zijn oorzaak in het feit dat de ontwikkelingslanden niet over de middelen beschikten, financieel nog technisch om deze rijkdommen uit te baten en zich dan ook erg verdedigend opstelden tegenover de machtige industrielanden die wel over deze middelen beschikten. Er was reeds een overeenkomst over het principe dat een internationale organisatie toezicht moest houden over deze uitbating en de resultaten hiervan, evenals over een verdeling van de winsten. Hoe de vertegenwoordiging van de landen in deze Raad van Toezicht zou gebeuren was echter het grote twistpunt. De Verenigde Staten hadden zelfs reeds bedreigd een aanvang te nemen met de prospectie van de zeebodem. Het wederzijds wantrouwen tussen de twee blokken, telkens nog onderverdeeld in gematigden en harden was echter bijzonder groot. Nadat alles er aanvankelijk op wees dat ook uit deze zoveelste sessie geen positieve resultaten zouden naar voren komen, is men er toch op het laatste ogenblik in geslaagd een soort doorbraak te verwezenlijken. De conferentie eindigde inderdaad op 29 augustus en het is dus van belang minstens tot een voorstel van oplossing te komen die dan naderhand breder kan uitgewerkt worden om dan met een kans op welslagen aan de volgende zitting voorgelegd te worden.

Men zou overeengekomen zijn om een Raad van Toezicht op de internationale concessieverleningen en uitbatingen op te richten bestaande uit 36 leden uit evenveel landen. De Raad zal de bepalingen over de werkwijzen en over een paar andere belangrijke zaken met eenparigheid van stemmen moeten vaststellen. Dit is een toegeving, vooral aan de Verenigde Staten die hierdoor over een soort vetorecht beschikken. Inderdaad vreesden de industrielanden en in het bijzonder de Verenigde Staten anders in alle belangrijke beslissingen weggestemd te worden door de macht van het aantal, namelijk het blok van de ontwikkelingslanden en van de arme landen. Andere beslissingen zullen met een 2/3de meerderheid kunnen genomen en nog andere met een meerderheid in verhouding van 4 op 7. Van de 36 mandaten zouden er 18 toekomen aan landen op basis van hun geografische ligging, 6 mandaten voor de minst ontwikkelde landen, 4 voor landen die over de middelen en de techniek beschikken voor de diepzeemijnbouw, 4 voor de landen die uit eigen bodem dezelfde rijkdommen halen als die uit de zeebodem, en 4 voor de verbruikende landen. Wie deze landen zullen zijn, of groepen van landen is nog niet bepaald. In ruil voor de instemming van de ontwikkelingslanden over te nemen beslissingen met eenparigheid, hebben de industrielanden dan bepaalde concessies gedaan

(Vervolg blz. 3)

BELGIE VOERT 3,5 MAAL MEER VIS IN DAN HET ZELF AANVOERT

Volgens de beschikbare statistieken over de aanvoer van vis in de Belgische havens, is dit voor 1979 ongeveer 33,6 duizend ton. Dit is een vermindering van 15 t.h. ten overstaan van het voorgaand jaar. Opmerkelijk is wel de grote invoertonnage die voor 1979 meer dan 117 duizend ton bedraagt, hetgeen een stijging betekent van 6 t.h. Anderzijds voerde België over ditzelfde jaar 22 duizend ton vis-

produkten uit hetgeen nochtans een vermindering met 10 t.h. is. Tegenover de eigen aanvoer van 33,6 duizend ton, stellen we, aan de hand van deze cijfers vast, dat België 3,5 maal meer invoert, namelijk 117 duizend ton. Zelfs als we hiervan onze uitvoer aftrekken ten belope van 22 duizend ton, dan blijft er op de invoer nog altijd een overschot van 95 duizend ton of bijna drie maal de eigen aanvoer. Dit maakt duidelijk dat er in ons land nog heel wat ruimte is voor de eigen aanvoer en eveneens nog heel wat afzetmogelijkheden open blijven. In verband hiermede, mogen regering en overheidsinstanties zoals de Provincie, dus gerust de nieuwbouw stimuleren omdat er in feite geen gevaar kan bestaan voor overproductie, minstens voor wat onze eigen behoeften betreffen. Er kan dus in de visserij nog heel wat werkgelegenheid geschapen worden en mede aldus in de be- en verwerkingsindustrie, daar waar men in de landelijke bedrijven, wegens overproductie en veroudering van het industriepark, in feite tot uitsanering van heel wat werkkrachten moet overgaan. De enige rem die voor het ogenblik zou kunnen gelden zijn de kwotacijfers voor onze visserij. Vermits men echter, in het kader van de opgezette beschermingsmaatregelen, een politiek volgt van opvoering van de biomassa van de vissoorten met het, binnen enkele jaren hiermede gepaard gaand opvoeren van de vangstkota, kan dit dus evenmin een probleem vormen voor onze visserij in het algemeen en voor de overheidsinstanties die de bouw zouden stimuleren in het bijzonder. De visserij is dus praktisch één der weinige bedrijven, waar men zonder gevaar voor overproductie, een modernisering en een uitbouw kan en mag voorstaan. Alleen hoeft men er voor te zorgen dat de nieuwbouw over voldoende concurrentiemogelijkheden beschikt door deze te voorzien van alle moderne wetenschappelijke en technische vooruitgang.

DAG DER ZEELIEDEN TE ANTWERPEN

De plechtigheid ter nagedachte- nis van de voor het vaderland gestorven zeelieden zal op zondag 28 september 1980 te Antwerpen gehouden worden.

Om 10u30 zal een plechtige mis gezongen worden in de St Pauluskerk. Om 12u15 zal een bloemen- hulde gebracht worden aan het monument der zeelieden voor het Loodswezen op de Tavernierkaai te Antwerpen. Het muziekkorps van de Antwerpse politie zal de plechtigheid door een afgevaardigde van de Koning zal bijgewoond worden, opluisteren. Bloemen en kransen kunnen bij het loodswezen afgegeven worden dinsdag 29 september van 9 tot 10u30.

Uitnodigingskaarten voor de kerk en de tribunes bij het monument zijn te verkrijgen in het Maritiem Huis, Olijftakstraat 7 te Antwerpen. Het secretariaat van de «Dag der Zeelieden» is gevestigd Ballaerstraat 79-31, Antwerpen, tel. 031 - 38 05 78.

Schadegevallen bij vissersvaartuigen

— De N.22 van de rederij Rathé en Puystiens moest vorige week terug de haven van Nieuwpoort aandoen met keerkoppelingsschade.

— De O.23 van Devey François moest terug de haven van Oostende aandoen, daar tijdens de visserij een kogellager van de top- as gebroken was.

— De Z.38 van Alfred Vlistinck moest terug de haven van Oostende aandoen daar men tijdens de visserij een stuk nylon touw in het schroef kreeg.

— Bij het invaren van de haven van Nieuwpoort, stootte de N.88 van Michel Vercouter op een zich onder water bevindend voorwerp, maar liep gelukkig geen schade op.

— Bij het bedrijven van de visserij in span met de O.141, kreeg de O.369 van rederij Verleene Lucien, de oplagers in het schroef, waardoor de visserij moest gestaakt worden en de haven van Thyboron aangedaan, waar een duiker de oplagers uit het schroef verwijderde, waarna onmiddellijk zee gekozen werd.

— Tijdens de visserij in span werd de O.309 bij het opnemen van de oplagers door de N.719 tegen het achterschip B.B. aangevaren, waardoor de reling en een plaat boven de waterlijn gedeeltelijk werden ingedrukt.

— De Z.589 van reder Degroote moest van de visserij terugkeren na vastgekomen te zijn aan een onder water zittend voorwerp, waardoor averij aan de lier werd veroorzaakt.

— De O.737 van Mw. Crombez moest terug de haven van Oostende aandoen tengevolge van het feit dat het kuiltouw in het schroef terecht kwam. De «Zeetijger» sleepte de O.737 terug de haven van Oostende binnen.

Het nieuw vissersvaartuig Z.47 «Saturnus» moest de haven van Oostende terug aandoen daar in zijn kinderziekte vastgesteld werd dat de roerinstallatie aan olievlies leed. De Saturnus moest door de Zeetijger binnengesleept worden.

Door het hard winden van een vastgelopen BB-boel is van de O.101, toebehorend aan Gilbert Viaene, schade ontstaan aan de topas, zodat de haven van Oostende terug moest aangedaan worden.

De Z.502 van de rederij Boterman en Lycke moest de laatste reis Birkenhead aandoen met een zware kortsluiting in de machinekamer. Na terug uitgevaren te zijn moest Birkenhead twee dagen nadien terug aangedaan worden, waar men defekt aan de keerkoppeling vaststelde welke kon hersteld worden, zodat naar Oostende diende gevaren te worden.

Vorige week moest de N.88 naar Nieuwpoort opgesleept worden door de N.349 met korre in het schroef.

Bij het werken aan boord is een bok van de Z.186 gevallen op een ladingsbuis van de Jupiter, die gasoil aan het lossen was in de visserijhaven.

Aan de N.720 werd tijdens het droogzetten in de haven van Nieuwpoort schroefschade vastgesteld.

Bij de N.22 werd schade aan de keerkoppeling vastgesteld.

HET NEDERLANDS HOSPITAALKERKSCHIP „DE HOOP” TE ZEEBRUGGE

Het is op 10 en 11 september dat het Nederlands hospitaalkerkschip «De Hoop» een bezoek brengt aan de vissershaven van Zeebrugge.

PROGRAMMA

Woensdag 10 september 1980

10.00 uur : Aanmeren van «De Hoop» in de vissershaven ;

11.00 uur : Ontmoeting met de Pers ;

13.00 uur : «Opendeurdag» voor alle belangstellenden ;

17.15 uur : Ontmoeting met de opleiders uit de visserij scholen ;

20.30 uur : Instuif a.b. en samen- zijn met personaliteiten, reders en vissers ;

23.00 uur : Zeilen zakken.

Donderdag 11 september 1980

10.00 uur : Einde los voor een reddingsdemonstratie op zee (Ca. 10 mijlen buitengaats). In samenwerking met het opleidingsschip «De Broodwinner» en eventueel de reddingsdiensten van de kust ;

16.00 uur : Vertrek van «De Hoop» naar Nederland.

Of dit modelschip dat zeer veel hulp biedt aan varende vissers in nood, te Zeebrugge veel zakelijks en netjes zal vinden, is wat anders.

Zeebrugge vissershaven is een rommelig gedoe, waar aanleggen en verblijven een bestendig gevaar uitmaakt voor averijen.

Bij het ter perse gaan vernemen we dat het Hospitaalschip met de toestemming van Scheepsbouwen Roger Degraeve, aan zijn werfsteiger zal aanleggen, waar de plechtigheden zullen plaats hebben, daar er in gams de vissershaven geen enkele behoorlijke plaats voorhanden is.

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

— O —

RECHT VAN OPBOD gedurende 15 dagen na toewijzing, van :

MOTOR- VISSERSVAARTUIG « 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.

SLECHTS INGESTELD :

20.000 F.

TWEDE ZITDAG :

VRIJDAG 5 SEPTEMBER 1980

OM 11 UUR

in de konferentiezaal van het stad- huis te Oostende, gelijkvloers, in- gang onder het uurwerk.

De kopers worden verzocht hun trouwboekje en huwelijkskontra- kt mede te brengen. Echtgenoten die- nen beiden aanwezig te zijn.

Alle nadere inlichtingen ter stu- die (059/70.14.64).

(10337N)

Administratieve rompslomp

Verplichte vermelding van vangst in het logboek

In verband met het verschijnen van Verordening Nr. 2165/80 van de E.E.G. betreffende de verdeling van bepaalde vangstkota in NAFO-Gebieden of deelgebieden 3NO, 3M, 3LNO wijzen wij er nog maar eens op tot welk administratief werk men de schipper thans verplicht of wenst te verplichten, zodanig dat wij ook eerstdaags van uit deze hoek een humeurige manifestatie vanwege de visserij verwachten. Men kan inderdaad soms wel een heel goed schipper zijn in de praktijk, zowel wat de vangstkennis als wat de bediening van het vaartuig betreft, maar dit gaat niet altijd samen met een goede administratieve bureelkennis of penne-likkerij.

Om te illustreren wat men tegenwoordig van een schipper verwacht, geven wij hier in extenso de verplichte vermeldingen die in het logboek moeten genoteerd worden in samenhang met het verschijnen van de verordening 2165/80. Het gaat hier over de toewijzing van kwota kabeljauw, Schotse schol, schar, roodbaars en inktvis aan de landen Frankrijk, Duitsland, Verenigd Koninkrijk en Ierland.

Voor wat de verordening 2166/80 betreft op de visserij voor West-Groenland, hetgeen meer in het bijzonder op de Westduitse, Franse en Britse verre visserij betrekking heeft, komen daar nog heel wat meer administratieve verplichtingen bij kijken, nl. inlichtingen die per radio aan de vlaggestaat van het vaartuig worden, verstrekt volgens een welbepaald tijdschema die we eveneens in zijn geheel weergeven.

We herhalen dat dit een onmogelijke taak wordt om dit tot in de details toe bij te houden, zoals het gewicht per gevangen soort, gewicht van de hoeveelheden per soort, zone per zone, haven per haven, van de overladingen, inventaris bij het verlaten van een zone, vangsten in een nieuwe zone, enz.....

Verplichte vermeldingen in het logboek voor de visserij in de gebieden 3NO, 3M en 3LNO :

Naam van het vaartuig
Nationaliteit van het vaartuig
Registratienummer van het vaartuig
Thuishaven van het vaartuig
Gebruikte soorten vistuig (dagelijks)

Soort vistuig
Datum : — dag
— maand
— jaar

Ligging : — breedte en lengte
of
— statistisch gebied

Aantal trekken per 24 uur (1)

Aantal uren dat per 24 uur met het vistuig is gevist (1)

Soortnamen

Dagelijkse vangst van elke soort (in ton levend gewicht)

Dagelijkse vangst van elke soort voor menselijke consumptie.

Dagelijkse vangst van elke soort voor verwerking tot vismeel

Dagelijkse hoeveelheid die van elke soort wordt teruggezet

Totale vangst van elke soort (in ton levend gewicht)

Plaats(en) van aanvoer of overlading

Datum/data van aanvoer of overlading

Handtekening van de kapitein

- (1) Wanneer er binnen een periode van 24 uur twee of meerdere soorten vistuig worden gebruikt dienen voor elke soort aparte gegevens te worden vermeld.

Voor de visserij voor West-Groenland :

- De volgende inlichtingen moeten per radio aan de vlaggestaat van het vaartuig worden verstrekt volgens het onderstaande tijdschema voor de visserij voor West-Groenland :
- 1.1. Telkens bij het binnenvaren in de zone als bedoeld in artikel 1, lid 1, hierna „de zone” te noemen :
 - de sub 1.4 hieronder aangegeven inlichtingen ;
 - gewicht (1) van de hoeveelheden in het ruim, per vissoort. Indien het vaartuig de zone met het oog op het vissen herhaaldelijk moet binnenvaren, behoeft alleen te worden medegedeeld wanneer het de zone voor de eerst keer is binnengevaren.

- 1.2.1. Telkens bij het verlaten van de zone :

- de sub 1.4 hieronder aangegeven inlichtingen ;
- gewicht van de sinds het vorige bericht gevangen hoeveelheden, per soort ;
- gewicht van de hoeveelheden, per soort, die op een ander vaartuig zijn overgeladen sinds het vaartuig de zone is binnengevaren, onder vermelding van het vaartuig waarop de hoeveelheden zijn overgeladen ;
- gewicht van de hoeveelheden, per soort, die in een haven van de Gemeenschap zijn aangevoerd sinds het vaartuig de zone is binnengevaren ;
- gewicht van de hoeveelheden, per soort, die sinds het vorige bericht overboord zijn gezet (alleen voor de garnalenvisserij).

Indien het vaartuig de zone met het oog op het vissen herhaaldelijk dagelijks moet verlaten, behoeft alleen te worden medegedeeld wanneer het de zone voor de laatste keer heeft verlaten.

- 1.2.2. Een voorafgaande mededeling ten minste 48 uur vóór het geplande vertrek van het vaartuig uit de zone bedoeld onder 1.1. of het gedeelte van ICES-afdeling XIV dat tot het visserijrechtsgebied van de Gemeenschap behoort.

- 1.3. Om de zeven dagen, te beginnen op de zevende dag nadat het vaartuig de zone voor het eerst is binnengevaren :

- de sub 1.4. hieronder aangegeven inlichtingen ;
- gewicht van de sinds het vorige bericht gevangen hoeveelheden, per soort ;
- gewicht van de hoeveelheden, per soort, die sinds het vorige bericht overboord zijn gezet.

- 1.4. a) Naam, roepnaam, identificatienummers en -letters van het vaartuig en naam van de kapitein ;
b) nummer van de vergunning indien het vaartuig met een vergunning vist ;
c) volgnummer van het bericht ;
d) aanduiding van de aard van het bericht ;
e) datum, uur en geografische positie van het vaartuig.

2. Indien het bericht wegens overmacht niet door het vaartuig kan worden verzonden, mag het namens dat vaartuig door een ander vaartuig worden doorgezonden.

3. Vorm van de berichten

De sub 1. bedoelde inlichtingen dienen de volgende bijzonderheden te bevatten. Deze moeten in de onderstaande volgorde worden verstrekt :

- naam van het vaartuig ;
- roepnaam van het vaartuig ;
- op het vaartuig aangebrachte identificatieletters en -nummers ;
- volgnummer van het bericht voor de betrokken visreis ;
- aanduiding van de aard van het bericht aan de hand van de volgende code :
 - bericht bij het binnenvaren van de zone : IN
 - bericht bij het verlaten van de zone : OUT
 - wekelijks bericht : WKL ;
- geografische positie ;
- datum waarop de visserijactiviteit naar verwachting zal aanvangen ;
- gewicht van de hoeveelheden in het ruim, per vissoort ;
- gewicht van de hoeveelheden, per soort, die sinds het vorige bericht overboord zijn gezet ;
- gewicht van de hoeveelheden, per soort, die sinds het vorige bericht op een ander vaartuig zijn overgeladen ;
- gewicht van de hoeveelheden, per soort, die sinds het vorige bericht zijn aangevoerd in een haven van de Gemeenschap ;
- naam van de kapitein.

4. Code voor het aanduiden van de soorten in de hierboven bedoelde mededelingen :

- A Noorse garnaal (*Pandalus borealis*)
- C Zwarte heilbot (*Rheinhardtius hippoglossoides*)
- D Kabeljauw (*Gadus morrhua*)
- F Heilbot (*Hippoglossus hippoglossus*)
- I Grenadiervis (*Coryphaenoides rupestris*)
- U Roodbaars (*Sebastes marinus*)
- R Andere

- (1) De in deze bijlage bedoelde hoeveelheden moeten worden uitgedrukt in ton (levend gewicht).

(Vervolg blz. 6)

(Vervolg van blz. 5)

WAARVOOR DIENST DAN DE VERKOOP IN DE VISMIJNEN?

Ware het niet veel eenvoudiger geweest de verkoop in de vismijnen verplichtend te maken omdat men daar bestuurlijk veel beter georganiseerd is om de verkochte vangsten officieel te volgen. Door de verplichting in te voeren zou men veel kunnen vermijden van wat men nu een schipper oplegt. En welke schipper zal zich met deze opgelegde verplichtingen kunnen bezighouden?

Meer en meer vergaat de E.E.G. in een geldklopperij, waar verbeterde ambtenaars de toestanden in plaats van te verbeteren, steeds ingewikkelder maken.

AANGEBODEN TER OVERNAME

Aandelen in een buitenlandse Rederij, alsmede de tot de Rederij behorende moderne Motortrawler (uitgerust voor de bokkenvisserij) met bijbehorende vergunningen.

Nadere informatie:

R.W. Bais n.a. Maritiem Handels- en Ingenieurs Bureau.
Spaarnwouderstraat 36. P.O.B. 179. 2000 AD Haarlem.
Telefoon: 023-323721 of 320689
Telex: 41649 bais nl.

(8552V)

Britse financiële hulp aan de visserij

HOE WORDT DIE VERDEELD?

Zoals we in onze vorige uitgave hebben gemeld, heeft de Britse regering een financiële hulp ten voordele van de visserij uitgetrokken ten belope van bijna een miljard B.fr. Leaders van de redersfederatie hebben bij de Britse regering aangedrongen om deze hulp zo spoedig mogelijk uit te keren en niet in tweemaal zoals men het in regeringskringen eerder geneigd is te overwegen, maar in één enkele keer. Zoals de suggestie van regeringszijde nu staat, behalve natuurlijk veranderingen van het laatste uur, overweegt men volgende hulpverlening, naar gelang de lengte van het vaartuig:

1) van 40 tot 50 voet	(12,10 — 15,10 m)	85.000 B.fr.
2) van 50 tot 60 voet	(15,10 — 18,15 m)	187.000 B.fr.
3) van 60 tot 70 voet	(18,15 — 21,20 m)	442.000 B.fr.
4) van 70 tot 80 voet	(21,20 — 24,20 m)	714.000 B.fr.
5) van 80 tot 110 voet	(24,20 — 33,30 m)	884.000 B.fr.
6) van 110 tot 140 voet	(33,30 — 42,35 m)	1.088.000 B.fr.
7) 140 voet en meer	(boven 42,35 m)	1.632.000 B.fr.

Zoals het voorstel hierboven geformuleerd wordt, zouden kleine vaartuigen beneden de 40 voet (minder dan 12,10 m) samen 950 miljoen B.fr. toegewezen krijgen wat neerkomt op ongeveer 300 tot 400 Pond, hetzij van 20 tot 27 duizend B. fr.

Het is begrijpelijk dat men deze hulp slechts wil verlenen aan de actieve beroepsvisserij en dat bepaalde normen zullen gesteld worden. Eén dezer normen bepaalt, dat men in de laatste 6 maand minstens 44 effectieve zeedagen telt, alhoewel voor de nieuwe vaartuigen die nog maar recent in de vaart zijn en voor diegenen die averij opgelopen hadden, waardoor zij een bepaalde duur stil moesten liggen, toch uitzonderingsmaatregelen zullen getroffen worden.

Feit is echter, dat men moeilijk ergens een strakke grens mag trekken en men had, ons inziens, liefst een hulp voorzien per effectieve zeedag in de laatste 6 maand. Aldus zou men verhinderen, dat iemand die juist 44 zeedagen telt nog van de volle hulp kan genieten en iemand die één enkele dag zou te kort komen, of een paar dagen, achter het net zou vissen.

De Nationale Redersfederatie heeft intussen echter een tegenvoorstel gedaan voor de verdeling van de hulp, die zich dan als volgt zou voordoen:

1) van 12 tot 15 m	170.000 B.fr. i.p.v.	85.000 B.fr.
2) van 15 tot 18 m	255.000 B.fr. i.p.v.	187.000 B.fr.
3) van 18 tot 21 m	408.000 B.fr. i.p.v.	442.000 B.fr.
4) van 21 tot 24 m	612.000 B.fr. i.p.v.	714.000 B.fr.
5) van 24 tot 33 m	816.000 B.fr. i.p.v.	884.000 B.fr.
6) van 33 tot 42 m	1.020.000 B.fr. i.p.v.	1.088.000 B.fr.
7) boven de 42 m	1.360.000 B.fr. i.p.v.	1.632.000 B.fr.

We zien in deze nieuwe klassificatie dat de mindere vaartuigen meer toegewezen krijgen en vooral de vaartuigen boven de 42 m aanzienlijk minder. Het is duidelijk dat er heel wat meer reders en rederijen bestaan in de kleinere klassen, zodat gemakkelijk een meerderheid kon gevonden worden voor een nieuwe suggestie van de kant van reders om het groot aantal kleinere en middenslagklasse vaartuigen iets meer van de koek toe te wijzen. Nochtans is het de grote en de diepzeevisserij die in feite het moeilijkst aan haar trekken komt omdat deze vaartuigen door de algemene uitvaardiging van de 200 mijlszone en door een te moeilijke aanpassing aan een kleinere visserij, het eerste slachtoffer waren. Anderzijds beweert men dat deze vaartuigen toch gedoemd zijn te verdwijnen en dat de hulp in feite een plaaster zal worden op een houten been.

Het is begrijpelijk dat, naar gelang de redersfederaties, kleine visserivaartuigen, kleine middenslagvisserij of grote middenslagvisserij tegenwoordigen, zij een verdeling wensen die HUN leden beter ten goede komt.

In feite is het zo, dat men onmogelijk een reglement kan uitvaardigen dat eenieder tevreden stelt. Een woordvoerder van de vaartuigjes onder de 40 voet, dus minder dan 12,10 m, noemt het zelfs een belediging dat zij slechts van 20 tot 27 duizend B.fr. hulp krijgen. In Groot-Brittannië zijn heel wat van deze kleinere vaartuigen, die een beroepsvisserij uitoefenen, in het bijzonder met fuiken en potten op kreeft of aan schelpenvisserij doen.

DE PRODUCENTENORGANISATIES ONTWAPENEN NIET

De Nationale Confederatie van de producentenorganisaties die in het hulplan niet betrokken worden en die de regering, zoals een woordvoerder verklaarde, had laten vallen als een „hete patat“, willen nog van geen ontwapenen weten. Alhoewel het vanwege regeringszijde definitief vast staat, dat zij in de verdeling van de financiële hulp niet zullen tussenkomen, trachten zij nu de redersfederaties en zelfs enkelingen te overtuigen een deel van het geld af te staan om HUN prijzenplan er door te drukken. Zij zouden dit geld gebruiken om een prijzensteun-schema uit te werken waardoor de opvangprijs zou verhoogd worden, hetgeen volgens hen de regeringshulp zou omzetten in een uiteindelijk dubbele grote hulp. De reders, waarvan velen in een moeilijke financiële situatie zitten, wensen echter de hulp niet toegekend te zien met een druppelteller, ook al zou deze, op de lange duur, volgens de stelling van de producentenorganisaties, meer kunnen bedragen, maar verlangen een onmiddellijke daadwerkelijke hulp. Hierop replikerden de producentenorganisaties dat de reders dan in 1981 over een schip zullen beschikken maar over geen job meer omdat volgens hen de prijzen in de afslag te laag zullen liggen. Omgekeerd antwoorden de reders dan, dat de producentenorganisaties wensen dat de reders in 1981 over geen schip meer zouden beschikken en dat er dan totaal geen sprake meer zou zijn van jobs. Inderdaad zijn vele reders aan onmiddellijke dringende financiële hulp toe om hun schip nog in uitbating te kunnen houden, meer zelfs om dringende herstellings- en/of bepaalde moderniseringswerken te laten uitvoeren.

Het is duidelijk dat de Britse producentenorganisaties moeilijk de zware pil kunnen verteren om over het hoofd gezien te zijn door de regering.

De producentenorganisaties zouden ter verantwoording dienen geroepen om publiek te maken, welke de bijdragen zijn welke zij in totaal innen en welke uitgaven van A tot Z er zijn, aan wie en voor wie en op welke wijze.

Moest men deze cijfers publiceren, wat normaal is, dan zouden velen misschien aardig opkijken hoe met de lidgelden omgesprongen wordt.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN



LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN

Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

V73

OOK DE WESTDUITSE MINISTER WIJST BRANDSTOFSUBSIDIES AF

Een visserijconflict dat reeds op 8 augustus tussen de Duitse kustvisserij en de regering van Bonn ontstaan was, kreeg onlangs een oplossing die bereikt werd tijdens een onderhoud tussen de minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, de heer Josef Ertl en vertegenwoordigers van de visserij. Er zal financiële hulp aan de vissers verleend worden op voorwaarde, dat ook de kustvisserij afzonderlijke productieverenigingen opricht en haar aanvoer en opvang bepaalt volgens de EEG-voorwaarden. Het gaat hier vooral over de visserij van de gebieden Kiel en

Hannover. De financiële hulp zal door deze betrokken regionale overheden uitgereikt worden, terwijl de regio's zelf ook voor een gedeelte van de financiering zullen moeten zorgen. Verder verplichtte de minister zich in deze overeenkomst, te Brussel een betere organisatie voor de vissers te bepleiten. Wat de eis van de vissers voor een brandstofsubsidie betreft, werd deze categoriek door J. Ertl van de hand gewezen als zijnde strijdig met het Verdrag van Rome en met de hierop gebaseerde EEG-reglementering.

Is een brandstofsubsidie niet mogelijk ?

We zijn overtuigd dat een toekenning van een brandstofsubsidie afzonderlijk in een bepaald land, niet mogelijk is als zijnde in strijd met het Verdrag van Rome, alhoewel men in Frankrijk de visserij wel is ter hulp geschoten, maar dan langs een achterpoortje om het toch maar niet als een rechtstreekse brandstofsubsidie te laten doorgaan. De ministers die een verzoek krijgen voor brandstofsubsidie zouden echter beter een gezamenlijke oplossing in die aard voorstellen voor de visserij van alle betrokken lidstaten. Inderdaad mag er geen vervalste concurrentie onder de visserij der lidstaten bestaan, hetgeen zeker het geval zou zijn moest men ergens in een bepaalde lidstaat een subsidie toekennen. Men zou zich dus te Brussel in de Commissie best beraden en een overeenkomst aan de Raad van ministers van de EEG ter bekrachtiging voorleggen waarbij een zelfde brandstofsubsidie zou toegerekend worden aan de visserij van alle lidstaten. Het is inderdaad zo, dat de brandstof thans de voornaamste kostende uitbatingsfaktor geworden is in de visserij, in bepaalde gevallen oplopende tot bijna één derde, zoals op de verre visserij. Men zou goed doen hiermede rekening te houden, want we verwachten, dat de visserij zich niet blijvend zal meerleggen bij een «njet» van hun respectievelijke regeringen. Het landbouwfonds van de EEG voorziet speciale tussenkomsten genoeg om de prijs van bepaalde landbouwproducten op te

houden, om meel- en vleesbergen aan te leggen en zich hier dan van te ontdoen voor een zacht prijsje bij de Oostbloklanden. Als er zoveel geld is voor de landbouw, dan kan er wellicht wel iets af voor de visserij.

Maar vissers zijn nu eenmaal geen boeren.

Wat anderzijds niet mag onder het etiket van een toelage voor de brandstof, kan onder gelijk welke andere vorm gegeven worden. Verwijzen we hierbij naar de financiële tussenkomst door de Britse regering verleend aan de visserij in het algemeen, waarover men elders in ons blad een volledig overzicht krijgt. Daar wordt inderdaad per vaartuig een overtuigende financiële tussenkomst verleend, gaande van 85 duizend B fr. voor de vissersvaartuigen van meer dan 42 m. Als men het op deze manier kan doen, dan hoeft men niet eens over een brandstofsubsidie te spreken. Een financiële tussenkomst door de Britse regering van ongeveer één miljard via een rechtstreekse tussenkomst is ook, in zekere mate strijdig met het Verdrag van Rome omdat dit eveneens de concurrentiemogelijkheden vervalst tegenover de visserij van de andere lidstaten. Inderdaad kan dit bedrag aangewend worden voor modernisering en verbetering van de visopsporings- en vangstechnieken. Het begrip concurrentievervalsing is dan ook geweldig rekbaar en men zou best doen dit begrip op te doeken.

REGISTRATIE DER VISVANGSTEN

Door de heer Davern, lid van het Europees Parlement, werd aan de Commissie te Brussel een vraag gesteld in verband met de registratie van de visvangsten. Het antwoord van de landbouwkommissaris, de heer Gundelach die eveneens de visserij van de Gemeenschap onder zijn bevoegdheid heeft, luidt als volgt :

«Met betrekking tot een communautair systeem voor het registreren van de vangsten heeft de Raad in aansluiting op zijn beginselakkoord van 3 december 1979 op 26 maart 1980 een verordening vastgesteld waarin wordt voorgeschreven dat de Lid-Staten op maandbasis staten bijhouden en aan de Commissie toezenden voor de vangsten van hun schepen van vissoorten waarvoor een maximaal toelaatbaar vangstniveau geldt in het kader van de TAC-verordening voor 1980 (2). In overeenstemming met artikel 7 van bovengenoemde verordening werkt de Commissie thans bepalingen uit inzake het bijhouden van logboeken en de overlegging van verklaringen door kapiteins van vissersvaartuigen,

ten einde de bevoegde autoriteiten een adequate, controleerbare registratie van hun visserij-activiteiten te verschaffen.»

In een afzonderlijk artikel hebben we het reeds over de administratieve rompslomp en over het feit dat men van een schipper toch niet kan verwachten dat deze over bepaalde en bijzondere administratieve kennis beschikt. We kijken dan ook met een zeker voorbehoud uit naar het resultaat van het uitwerken van de bepalingen van art. 7 van de T.A.K.-verordening voor 1980. Hopen we maar dat de ambtenaren die deze bepalingen uitwerken niet aan administratieve beroepsvorming gaan lijden, want het zou ook wel eens kunnen, met het voorbeeld van de stakende vissers in Frankrijk voor ogen, dat men, zo men het administratief te moeilijk en ingewikkeld maakt, hier ook een aanleiding zou kunnen vinden om te manifesteren, desnoods niet met een onverantwoorde staking, maar met een algemeen negeren van te omslachtige administratieve richtlijnen.

VISSERIJ-OVEREENKOMSTEN BINDEND VERKLAARD TUSSEN E.E.G EN VERSCHIEDENE LANDEN

Verordening nr. 2209/80 van de EEG heeft de overeenkomst betreffende de visserij tussen de EEG en de regering van Zweden verbindend gemaakt, waarbij elke partij aan de vissersvaartuigen van de andere partij, overeenkomstig bepaalde regelen toestemming tot vissen verleent in de visserijgebieden onder hun wederzijdse jurisdictie.

In datum van 29 augustus verscheen verordening 2210/80 waarbij de overeenkomst tussen de EEG en Zweden, in zake bepaalde maatregelen ter bevordering van de reproductie van zalm in de Oostzee, bindend werd verklaard.

In datum van 29 augustus verscheen verordening 2211/80 van de Raad van de EEG die de sluiting

van de overeenkomst tussen de EEG en de regering van Denemarken en de landsregering van de Faroër bindend maakt. Deze overeenkomst regelt de bepaling van de visserij van de vaartuigen van de wederzijdse partijen. Verordening 2212/80 van de Raad, maakt de overeenkomst bindend tussen de regering van de Republiek Senegal en de EEG inzake de visserij voor de Senegalese kust. Verordening 2213/80 maakt de overeenkomst bindend tussen de EEG en de regering van Guinee-Bissau. Verordening 2214/80 van de Raad maakt de overeenkomst tussen de EEG en Noorwegen bindend. Verordening 2215/80 maakt de overeenkomst bindend tussen de EEG en Canada.

Weetjes...

— De Seychellen-eilandengroep in de West-Indische Oceaan, die onmogelijk zelf hun uitgestrekte visserijzone kunnen uitbaten hebben voor 1980 visserijvergunningen afgeleverd voor bijna 50 miljoen B. fr. Met dit geld zal men nu trachten de eigen visserij uit te breiden en te ontwikkelen. De Seychellen bekwamen hun onafhankelijkheid in 1976. Zelf vissen zij nauwelijks 6 duizend ton vis per jaar.

X X X

— De Britse invoerders van bevroren visblokken uit derde landen hebben de regering reeds gewaarschuwd tegen de gevolgen van de prijsverhoging hiervan. Op aandringen van de producentenorganisaties werd door de E.E.G. de invoerprijs hiervan hoger gesteld, gezien deze invoer de prijs van de vis in de eigen afslagen drukt. Volgens de directeur van de grootste Britse diepvrieskompagnie «Fin-dus» zal hierdoor een pakket van 10 visvingers weldra 1 Britse pond (68 B. fr.) in de warenhuizen kosten en worden de visverwerkende bedrijven hierdoor in hun bestaan bedreigd. De door de EEG opgelegde prijsverhoging komt overeen met een verhoging van de grondstoffen voor de verwerkingsbedrijven met 15 t.h.

X X X

— De overeenkomst tussen IJsland en Noorwegen waarbij een einde werd gesteld aan de betwisting over het eiland Mayen en de soevereiniteit en economische zone van Noorwegen door IJsland erkend wordt, bepaalt tevens dat er in deze economische zone voor dit jaar maximum 775 duizend ton capelin mag gevestigd worden (visjes ter grootte van kleine wijting, dienende voor vismeeldoelinden) waarvan 659 duizend ton voor IJslandse vaartuigen.

X X X

— Ook in IJsland kampen de diepvriesbedrijven met grote moeilijkheden. Dit is het geval onder meer met bedrijven in de Westman-eilanden in Zuid-IJsland die reeds hun inzicht hebben laten kennen hun balans neer te leggen. Redenen hiertoe zijn vooral de verhoogde prijzen van de vis minder uitvoermogelijkheden naar de Verenigde Staten, stijgende concurrentie door andere landen, in het bijzonder door Canada en de stijgende uitbatingskosten. IJsland is één der landen met de hoogste inflatie.

X X X

— EEN SPAANSE TREILIER, die zonder vergunning in de Franse economische zone viste, werd door de Franse marine naar Concarneau opgebracht. Het was de tweede maal dat dezelfde schipper dit jaar voor de rechtbank kwam voor dezelfde overtreding. Hij werd beboet voor 80 duizend B.fr. Volgens deze Spanjaard hebben hun voorvaders daar reeds gevestigd en hebben zij bijgevolg onvervreembare rechten?

X X X

— Op het huidig ogenblik liggen

reeds meer dan 200 dossiers voor het FRANSE VERBREKINGS-HOF, van Spaanse schippers die wegens illegaal vissen veroordeeld werden, zowel in eerste instantie als in beroep. Nu Spanje reeds met één voet in de EG staat, hopen velen het waarschijnlijk te zullen kunnen rekken tot de tweede voet eveneens in de E.E.G. geraakt.

X X X

— Volgens de Nederlandse biologen doet de invloed van de sterke jaarklassen kabeljauw zich in het bijzonder voor de Nederlandse kusten gevoelen, waardoor dan ook in het bijzonder de Nederlandse garnalenstand het grootste slachtoffer van is. Minder sterk doet zich dit voor in de Duitse Waddenzee en aldus kan de Nederlandse garnaalvisser de Duitse concurrentie niet aan.

X X X

— De Golf van Mexico is de belangrijkste garnalenvisgrond voor de Verenigde Staten en ook voor Mexico zelf. Voor de Verenigde Staten heeft dit betrekking op bijna 120 miljoen kg. garnaal voor een waarde van meer dan 10 miljard Bfr. ! Als we dergelijke cijfers horen dan verzinkt onze lokale garnalenvisserij in het niet.

X X X

— In IJmuiden werd het in juni 1980 een kale tongaanvoer. Waar dit in 1979 nog 113.000 kg. was, liep dit in juni 1980 tot 53.000 kg terug. De gemiddelde prijs is echter gestegen met ongeveer 27 Bfr. het kg. hetgeen echter ver van voldoende was om de nadelige invloed van de luttele aanvoer te overbruggen. De gemiddelde prijs in IJmuiden van de tong was in juni 210 Bfr. het kg. De vraag stelt zich hier echter, gezien de verplichting in Nederland niet verplicht is, hoeveel van die aangevoerde soort buiten veiling verkocht werd.

X X X

— De Nederlandse Raad van Scheepvaart, de tegenhanger van onze Onderzoekingsraad, stelt vast dat de Nederlandse schippers meer en meer gebruik maken van gele en oranje zwaailichten als attentiesignaal om andere schepen op afstand te houden. Volgens de Nederlandse Raad van Scheepvaart is dit foutief en past dit het kenmerkend karakter van een lucht-kussenvaartuig aan met het gele rondom zichtbare schitterlicht.

X X X

— Koningin-moeder Elisabeth van Engeland is de enige vrouw die ooit tot lid van de Lloyds Londen werd gekozen. Ter gelegenheid van haar 80e verjaardag, werd dit door Lloyd Londen met de nodige luister en plechtigheden gevierd.

X X X

— IJsland zit met een probleem. Volgens de biologen mag er in 1980 slechts 300.000 ton kabeljauw gevangen worden, waardoor de stock zodanig zal herstellen dat men dan vanaf 1983 gerust 500.000

ton zal mogen vangen. De vissers zelf wensen echter 350.000 ton te vangen, hetgeen het herstel slechts wat zal vertragen. Volgens de regering zou men tot 400.000 ton mogen vangen omdat anders de vloot té vroeg zou moeten stilleggen en deze dan regeringshulp zal vragen. Wie hakt de knoop door?

X X X

— Volgens de E.E.G. werd in West-Duitsland in de opvang, tussengekomen voor 7.500 ton vis, hetgeen de Gemeenschap tot een financiële tussenkomst verplichtte van rond de 90 miljoen Bfr. Toch al een aardig bedrag voor één enkel land van de gemeenschap.

X X X

— In West-Duitsland wordt altijd meer en meer toepassing gemaakt van het aanwenden van de afgegeven warmte door koelkamers en diepvriezers, door deze op te vangen en te gebruiken voor opwarmingsdoelinden, warm water enz... Hierdoor wordt veel van de zelfde energie die men gebruikt om te koelen aangewend om... te verwarmen.

X X X

— Op de brief die de Franse Minister Le Theule, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, aan de Landbouwcommissaris Gundelach schreef om de Commissie te Brussel er toe aan te zetten haar werkzaamheden te versnellen in verband met een uiteindelijke en definitieve visserijovereenkomst onder de «Negen», werd nog niet onmiddellijk geantwoord omdat de landbouwcommissaris in het buitenland is. Het verzoek dat aan dhr. Gundelach gericht werd, was één der beloften aan de Franse vissers die de Minister Le Theule nu wenst waar te maken.

X X X

— Op een gegeven ogenblik waren er in de haven van Dieppe 300 man ordetrijdkrachten om de vissers in toom te houden en zich klaar te houden voor een eventueel ingrijpen. In Dieppe waren de meeste vissersvaartuigen geblokkeerd in de vissershaven en weigerden de autoriteiten de brug open te draaien omdat ze vreesden dat deze treilers hun collega's in Antifer en Port-en-Bessin in hun blokkade-acties zouden komen versterken.

X X X

— In de middens van de Commissie te Brussel schijnt men niet te gehaast om een verhoging van de oriëntatieprijzen van de vis en mede van de opvang te dekreteren omdat, volgens deze middens, hierdoor de verbruikersprijzen eveneens zouden stijgen, hetgeen een nadelige invloed zou hebben op de afzet. Wij menen dat de détailhandels en veel winkels gemakkelijker deze kleine verhoging kunnen op zich nemen als men de vette prijzen beziet die men daar voor de vis vraagt.

X X X

— Bij de opening van het nieuw walvisseizoen werden vóór IJsland zeer voorspoedige vangsten gemaakt. Het enige walvisstation van IJsland in Hvalfjörður ten noorden van IJsland, berichtte dat half juli reeds 149 walvissen gevangen werden tegen 49 voor hetzelfde tijdperk in 1979. Dit jaar mag het IJslands walvisstation

504 walvissen vangen, cijfer dat op de walviskonferentie te Londen vastgelegd werd.

X X X

— De vereniging van de Europese Producentenorganisaties heeft met de heer Gundelach, E.E.G. - landbouwcommissaris, een bijeenkomst op 10 of 11 september. Volgens de secretaris van de Britse Producentenorganisaties, dhr. Henri Dobbie, heeft de Vereniging al haar dagorde klaar. Voornaamste punten zullen de toenemende invoer van visprodukten uit derde landen en een verdubbeling van de opvang- en referentieprijzen zijn.

X X X

— Door verscheidene garnaalkopers in de Oostendse afslag werd opnieuw vastgesteld dat bepaalde bennen garnaal gepareerd zijn. Dat wil zeggen, dat de bovenste laag garnaal beter uitgezocht en gezeefd is dan onderaan. Een koper stoot zich niet tweemaal aan dezelfde steen en tenslotte krijgt de betrokken reder een slechte reputatie die zich vreet in de prijsvorming. Anderzijds menen veel kopers dat het wederom nuttig zal zijn een willekeurige ben uit de vangst te vergieten in twee halfvolle bennen en deze zo nodig op te schudden. Dit is ten andere altijd zo geweest en we vragen ons af waarom de vismijndirectie dat niet doet vóór de verkoop plaats heeft.

X X X

— Het gele zwaailicht wordt en mag slechts gevoerd worden door luchtkussenvaartuigen, onderzoekboten en werkvaartuigen op de rede en in de havengebieden. Dit speciale attentiesignaal mag dus niet gevoerd worden door vissersvaartuigen. Nochtans, wanneer een vaartuig te dicht een ander vaartuig madert, en er gevaar bestaat voor aanvaring, kan niemand verbieden dat men, met alle ter beschikking staande middelen de attentie van het andere vaartuig tracht te trekken, dus ook met gele zwaailichten!

X X X

— Het vergunningsstelsel voor het vissen van haring in het gebied van het eiland Man werd afgeschaft en er komt daar een vrije toegang tot het vissen van Manx-haring. Men mag er haring vissen tot 22 september, maar met dien verstande dat het totaal toegekend kwotum niet overschreden wordt. Wel mag men niet binnen de 12 mijl vissen voor de vaartuigen die vorig jaar niet over een vergunning beschikten. Deze laatsten mogen vanaf 3 mijl uit de kust op haring vissen.

X X X

— Van de drie West-Europese landen die de miljoenen-tonnengrens aan vis in de aanvoer overschrijden, komt Noorwegen op de eerste plaats met 2,5 miljoen ton. De twee andere West-Europese landen zijn Spanje en Denemarken. Ook IJsland overschrijft de één miljoen ton aanvoer. IJsland, Noorwegen en zelfs Denemarken voeren echter de grootste hoeveelheid aan om tot vismeel en visolie verwerkt te worden. Spanje daarentegen voert praktisch uitsluitend vis aan voor verbruikersdoelinden, hetgeen deze prestatie nog meer waarde geeft.

WEETJES

— In Fleetwood was de handel verleden week gelukkig met een IJslander op elk der vijf verkoopdagen, met respectievelijk 1.160, 1.000, 1.320, 1.050 en 980 van onze benmen. Het ging hier voornamelijk over kabeljauw, gul, schelvis en koolvis.

X X X

— Een IJslands vaartuig, de „Jacob Valgeir“ is zeker wel teleurgesteld over zijn reis naar Grimsby teruggekeerd. Zowat 510 van onze benmen van 50 kg. heilbot werden... opgevangen. Waarschijnlijk moest er iets met de kwaliteit niet in orde zijn. Ook heel wat blauwe leng werd opgevangen. Aldus kwam dit vaartuig voor zijn 1.130 van onze benmen amper aan 1 miljoen B.fr.

X X X

— Men gewaagt thans meer en meer om in de perioden van overaanvoeren van vis en garnaal, deze uit de markt te nemen en in te vriezen om in de perioden van schaarste dit produkt dan terug op de markt te brengen. Of dit echter de oplossing is, betwijfelen we, omdat in de perioden van overaanvoer, de visser toch maar de minimumprijs zal toebedeeld worden voor het invriezen, terwijl in de perioden van weinig aanvoer, het op de markt zetten van het diepvriesprodukt dan omgekeerd een matigend effect op de prijsvorming zal uitoefenen.

X X X

— Het maatjesseizoen in Dene-marken en in het gebied van de Elbe is reeds begonnen. Alhoewel de haringvangst in de Noordzee verboden is, komen er toch maatjes bij te kijken dankzij de toegelaten bijvangst. Of de maatjes echter altijd van de bijvangst komen of wel van de «vangst er bij» is een open zaak.

— In Hull was één van de vroegere top - diepzeetrelers aan de afslag, maar thans onder de IJslandse vlag. Het ging om de vroegere Britse C.S. Forester, die één van de toonaangevende Britse diepzeetrelers was. Het schip draagt thans de naam van «Ran». Er waren heel wat bekenden van het vroegere vaartuig opgekomen, waaronder bemanningsleden en de Britse reder-eigenaar, die het schip moest verkopen wegens het wegvallen van de IJslandvisserij.

X X X

— Van de totale uitvoerverscheppingen van bevroren vis uit IJsland ging zowat 72 proc. naar de Verenigde Staten, 14 proc. naar Grot-Brittannië en 10,50 proc. naar de USSR, terwijl 3,5 proc. naar de andere landen ging. We mogen dus gerust zeggen dat de export aan bevroren IJslandse vis, van het wel en wee van de Amerikaanse markt afhangt.

X X X

— In IJsland onderzoekt men de mogelijkheden om een uitvoer van bevroren vis naar de Gemeenschap op gang te brengen. Tegen de rechtstreekse aanlandingen van verse vis in de Gemeenschap (W.-Duitsland en Groot-Brittannië) wijst men in IJsland op bepaalde nadelen, zoals het op en neer gaan van de prijzen in de afslag, het tijdsverlies voor de treilers heen en terug naar Groot-Brittannië en het verlies aan jobs in IJsland zelf voor het lospersoneel en de werkende industrie. Indien men dit tegen elkaar afweegt, zou de rederij toch nog winst maken, maar het land zelf verliest hierop.

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de maandagmakt van 1.9. werd aangevoerd : 7.401 kg tong; 237 kisten tarbot en griet; 572 kisten kabeljauw; 1 kist koolvis; 1 kist leng; 531 kisten schelvis; 2606 kisten wijting; 1.775 kisten schol; 75 kisten schar; 33 kisten hake; 8 kisten haring; 43 kisten makreel en 281 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot 22,86-17,11; grote tong 18,31-17,44; grootmiddel tong 16,41-15,75; kleinniddel tong 16,90-16,18; tong één 17,90-16,99; tong twee 18,27-17,44.

Per 40 kg : leng 122; grote roggen 344-238; kleine roggen 116-86; witte koolvis 126; haai 94-92; krab 21-13; krabbepoten 92; rode poot één 142; rode poot twee 86-55; rode poot drie 40; steenbolk 40; kleine kreeft 162; kukkels 24; tong-schar 184-100; grote hammen met kop 200-186; kleine hammen met kop 160-156; hake 202-122; schar 65-46; tarbot 707-460; griet 589-390; kabeljauw één 192-153; kabeljauw twee 166-134; kabeljauw drie 146-102; kabeljauw vier 132-100; kabeljauw vijf 100-46; schelvis één 112-50; schelvis twee 112-48; schelvis drie 80-42; schelvis vier 49-37,60; wijting drie 50-37,60; schol één 114-88; schol twee 106-84; schol drie

77-69; schol vier 76-67; makreel twee 28,60-21,60; haring 60-48.

De besommingen waren : KW 4 f 22.000; KW 11 f 27.900; IJM 22 f 31.700; KW 29 f 9.600; KW 34 f 51.400; KW 45 f 37.900; KW 45 f 37.900; KW 51 f 14.800; KW 77 f 10.000; KW 88 f 22.100; KW 113 f 13.300; KW 117 f 20.000; KW 137 f 14.600; KW 145 f 25.600; KW 149 f 18.500; KW 152 f 18.900; KW 167 f 9.000; KW 173 f 12.200; KW 175 f 29.000; KW 18 5f 2.900; KW 189 f 32.100; KW 214 f 11.400; KW 226 f 13.900; SCH 256 f 19.900; WR 32 f 23.900; IJM 24 f 20.700; IJM 44 f 34.000; IJM 209 f 14.000.

DEN HELDER

In de week van 15 tot en met 29 augustus werden door 61 kot-ters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Tong 17.463 kg f 345.460,69 van f 25,12-16,10; tarbot 10.183 f 141.723 van f 21,77-7,09; schol 99.050 kg f 195040,94 van f 3,76-1,25; kabeljauw 29.945 kg f 68.818,42 van f 8,18-0,99; griet 980 kg f 11.423,95 van f 13,19-5,01; schar 16.435 f 26.027,80 van f 3,40-0,64; wijting 3770 f 6240,88 van f 2,89-1,33; diversen 111.473 f 292.642,13
Totaal 289.299 kg f 1.087.558,60.

EEN OVEREENKOMST, DIE ER GEEN IS, IN DE FRANSE VERRE-VISSERIJ

We zouden zo wat kunnen zeggen na de laatste bijeenkomst tussen de vertegenwoordigers van de visserij, regeringsambtenaren en rederijen dat men overeengekomen is om vast te stellen dat men tot geen overeenkomst gekomen is. Aldus zal VOORLOPIG, niets aan het bemanningseffektief veranderd worden en gaan de rederijen dus niet over tot afdaneringen. Wel gaat men ernstig (?) verder onderhandelen om tot een overeenkomst te komen. Met andere woorden is men overeengekomen om het voorlopig te laten zoals het is, en tevens verder naar een oplossing, wat het bemanningsprobleem betreft, te zoeken. Aldus zullen de vaartuigen van de verre-visserij nu terug zee kiezen na een vijftal weken aan de kaal gelegen te hebben. Inderdaad lagen deze schepen reeds twee tot drie weken stil vooraleer de

kust- en middenslagvisserij de staking vervoegde. Deze laatste vaartuigen zijn reeds van maandag terug in zee gestoken. Men kan het zich inderdaad niet te lang permitteren om dergelijke kapitalen werkloos langs de kade te laten hangen. Men heeft nu eerst wat tijd om de wonden te gaan likken en na te denken. Ondertussen zijn een duizendtal vissers uit Normandië gaan manifesteren te Parijs en hebben er de dranghekkens die hen moesten beletten bij de betrokken regeringsgebouwen te geraken, eenvoudig aan diggelen geslagen en een gevecht aangegaan met de ordestreijkrachten waarvan een zestal diende gehospitaliseerd te worden. Eén en ander zal de regering er toch toe aanzetten een dringende oplossing te gaan zoeken voor bepaalde moeilijkheden in de visserij.

INDIVIDUELE OPHOUDINGSTEUN PER HAVEN IN SCHOTLAND

Door de Schotse Redersfederatie (niet te verwarmen met Producentenorganisatie) werd een schema van touw gezet, waarbij de reders thans per haven zullen bijdragen voor de ophoudingssteun van de vis. Aldus zou elke vissershaven ook terugkrijgen uit het eigen niet opgebruikte fonds. Dit systeem wordt nu zelfs gesteund door de Producentenorganisaties. Zoals het systeem thans bestaat, is een algemene bijdrage per bak aangevoerde vis niet meer houdbaar, zegt de voorzitter van de Schotse Redersfederatie, de heer Jim Lovie. Inderdaad is de toestand anders naargelang de haven, het gebied en de aard der visserij en aangevoerde vissoorten. Aldus heeft men op de Shetland problemen met de nog al veel aangevoerde kleine wijting. In

Peterhead heeft men deze met de aanvoer van kleine schelvis en totten. In de havens waar veel kabeljauw aangevoerd wordt kent men met deze vissoort geen probleem. Met een centrale regeling moeten de vissers uit de ene haven tussen komen voor de vissers uit een vreemde haven. Dit wordt niet altijd in dank afgenomen, vooral omdat men bepaalde vissers verwijt te veel op kleine op te vangen vis te jagen. Nu zal elke haven de voor-en nadelen van de eigen visserij te dragen hebben en onder ogen moeten zien. Het voorstel is een bijdrage van het vaartuig op basis van 30 Pond per bak vis. Men hoopt in Schotse rederskringen op een goede start en afloop met deze nieuwe toepassing van ophoudingssteun.

BEZWAAR VAN IJSLAND TEGEN NOORSE HARINGVANGSTEN

De IJslandse minister voor de visserij, de heer Steingrímur Hermannson, heeft een protestnota gezonden naar zijn Noorse collega, de heer Eyvind Bolle tegen een door Noorwegen toegelaten haringvisserij. Door Noorwegen werd aan de eigen visserij een toelating verleend tot het vissen van 10 duizend metriek ton haring. Berichten bereikten nu IJsland dat de controle op de vangsthoeveelheden bijzonder malatig was en dat de Noorse vissers wellicht het drie-tot het viervoudige hiervan hebben weggevisst. Het gaat hier over de Noord-Atlantische haring, die eens, in de jaren zestig, voor IJsland en Noorwegen een voornamelijk visvangst was. Door een niets ontziende overbepijning, vooral vanwege de industriële Noorse visserij, dit voor vismeel-doeleinden, werd deze haringstand zo zwaar aangetast dat men zich verplicht zag 'n haringvangstverbod toe te passen. Gezien deze haring uitwijkt van het ene gebied naar het andere, aanziet IJsland deze haringstock als behorende tot

de migratie-soorten waarvoor een vangstregeling tussen beide landen bepaald werd ter gelegenheid van de visserij-overeenkomst in het gebied van het eiland Jan Mayen. Volgens IJsland is de, door Noorwegen toegestane 10 duizend ton haring in overtreding met deze overeenkomst. Voor de migratiespecie moet er een voorafgaandelijke overeenkomst getroffen worden tussen beide landen vooraleer vangstkwota kunnen uitgevaardigd worden. In elk geval mogen deze niet eenzijdig toegekend worden, zoals dit voor Noorwegen het geval was.

— In 1979 voerde IJsland meer dan 100.000 ton bevroren vis uit naar de Verenigde Staten. Naar Engeland werd 20.000 ton uitgevoerd. In dit laatste land werden echter nog IJslandse aanvoeren op de afslag gebracht van verse vis ten belope van 21.000 ton.

Wordt de kanaaltrafiek te Zeebrugge tegen 1982 verdubbeld ?

Wat met de Vissershaven ?

In het dagblad «Antwerpse Lloyd» verscheen van de hand van B. Vanden Bossche vorige week een artikel over de steeds groeiende trafiek inzake handelsverkeer in de haven van Zeebrugge.

Schrijver liet zich hierover als volgt over :

«De haven van Zeebrugge is, dat is onloochenbaar, geroepen een grote rol te spelen voor wat het verkeer over het Kanaal betreft en de blokkade van de Franse havens heeft nog eens ten overvloede bevestigd dat zij over een zekere «stootkracht» beschikt, dank zij de aanwending van de polyvalente ponton ontworpen door McGregor voor rekening van de Searoterminal.

Deze Belgische kusthaven staat in directe verbinding met Harwich, Dover, Hull, Felixstowe, Ipswich en Grangemouth, wat vorig jaar neerkwam op een gezamenlijke trafiek van 4.300.000 ton. Bin-

nen de context van deze verbindingen, die zowel vracht- als passagiersvervoer betreffen, is de lijn op Dover met 2.499.994 ton (1,1 miljoen ton inkomend en 1,3 miljoen ton uitgaand) de voornaamste en de activiteiten gaan er nog al tijd in stijgende lijn. Voor wat de passagierstrafiek betreft, deze beliep in 1979 1.682.800 personen; daarbij dienen ook nog eens 8 à 10.000 toeristen gerekend die met de cruiseschepen de haven aandoen.

Intussen gaat Zeebrugge, dat de blikken steeds gericht schijnt te houden op Calais en Dover van het begin van de werken aan de nieuwe westelijke dam (contract 5A) gebruikmaken om een nieuwe vlucht te geven aan de Kanaaltrafiek, waarbij de idee is zich op dezelfde golfengte te plaatsen als de Britse haven. Inderdaad zal het, maargelang de dam in zee vordert, mogelijk zijn de terreinen tussen het nieuwgebouwde stuk

van 1.050 m en de huidige oude havendam op te vullen, wat in een eerste stadium zal toelaten een parkingzone aan te leggen. Na voltooiing van de werken van dit deelcontract, zal er een grote ruimte van meerdere tientallen hectaren (zie plan H) ontstaan zijn dat in functie van de diensten over het Kanaal zal uitgerust worden.

Men weet dat de ro/ro ponton waarvan Townsend thans in de voorhaven gebruik maakt verhuisd zal worden naar het meest landinwaarts gelegen punt van het dok dat gevormd wordt door het schier eiland (waarop de OCZ-terminal) en de oude dam.

Anderzijds voorziet het plan langs deze dam (C) en (D) twee ro/ro aanlegposten met twee bruggen, aan te leggen. Met betrekking hiertoe kan gemeld worden dat elk van deze aanlegposten een terminal zal bedienen van telkens zo wat 6 hectaren groot. De ene wordt opgeëist door de rederij Townsend, de andere door North Sea Ferries. Deze installaties moeten klaar zijn tegen 1982. Vergeten we niet dat de nieuwe sluis van 125.000 ton operationeel moet zijn tegen maart 1982, wat betekent dat de achterkade van de oude dam ontlast kan worden van de huidige hout- en koientrafieken.

Deze twee nieuwe laadposten behelzen de bouw van een uitstulpende betonconstructie waarin de installatie met de dubbele bruggen, die thans bestudeerd wordt door McGregor kan worden geplaatst. Elk van deze ro/ro-aanlegplaatsen zal uitgaven in de orde van 250 miljoen vergen, bedrag waarin ook de aanleg van de toegangswegen begrepen is. In het geval van North Sea Ferries, die thans een terminal in de achterhaven exploiteert, kan men zich de vraag stellen wat de bestemming van dit terrein in de toekomst zal zijn. Volgens de laatste berichten zou het immers in de bedoeling van de rederij liggen al de trafieken naar de voorhaven over te brengen wat logisch is, omdat er dan geen sluisen meer dienen gepasseerd te

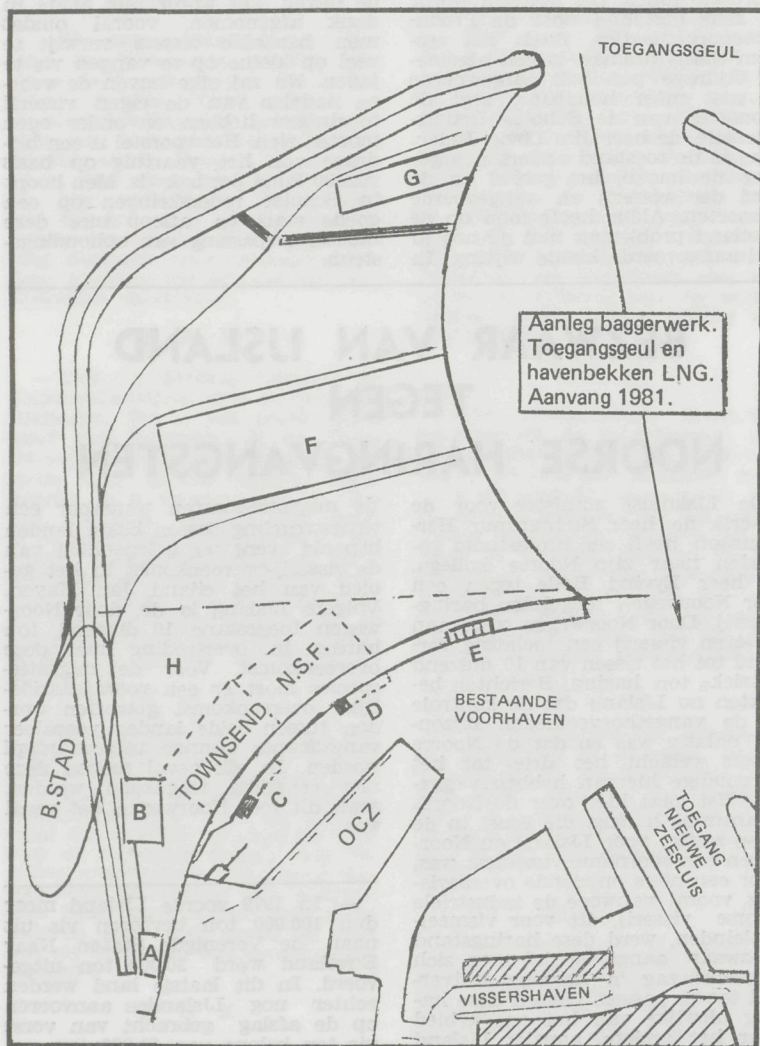
worden... Voor de MBZ ligt daar dus een klein probleem voor wat het vinden van een nieuwe bestemming betreft in het verschiep. De rest van de oude havendam... maar hier belanden we dan in het stadium van de ideeën die nog vatbaar zijn voor wijziging... die zou kunnen bestemd worden voor het afmeren van de cruiseschepen, want het zal dan immers mogelijk zijn gemakkelijk de grootste passagiersschepen te ontvangen, maar dat zou natuurlijk ook de verbouwing van het huidige passagiersstation (E) noodzakelijk maken.

De aanleg van dit nieuwe gebied zou natuurlijk ook de implantatie van een toegangscomplex met controleposten (A) tot al de terminals die er gelegen zijn, behelzen, terwijl een beetje verder verwijderd een spoorwegstation (B) voor de passagiers zou dienen gebouwd te worden, waarvan evenwel ook de goederentreinen met lading van en voor de... latere insteekdokken voor het containervervoer en de munitietransporten, zouden gebruik maken (F en G).

Ook hier schijnen de Zeebrugge-lingen vastbesloten voorwaarts te gaan. Zoals de h. Traen, voorzitter van de MBZ ons onlangs deed opmerken «zijn de bedragen die Dover op het ogenblik besteedt aan de installaties van de Kanaaldiensten enorm, en dienen wij absoluut te volgen. Dank zij de oude havendam zullen wij onze capaciteit kunnen verdubbelen», zo zei hij. De aanleg van de westelijke havendam betekent hiervoor dus het startsein.

Tenslotte zal de nieuwe westelijke dam ook de herneming van het project «B-stad» — t.t.z. de aanleg van een administratief en woongebied op een gedeelte van het ontstane terrein — voor gevolg hebben, project dat sommigen die het zien als een esthetisch, praktisch maar terzelfdertijd functioneel geheel, nauw aan het hart ligt... »

Tot daar de heer Van Den Bossche.



Is Zeebrugge wel een passagiershaven ?

In al deze artikelen en uitbouwpolitiek wordt steeds meer en meer de nadruk gelegd op de steeds groter wordende trafiek van olietoevoer, containers en straks van gas, zonder te spreken over het feit dat deze haven ook de haven van onze Zeemacht geworden is en men nu ook steeds meer en meer het passagiersvervoer wil opdrijven, al begrijpen we niet, wat dit laatste betreft, waarom.

Inderdaad, wie als passagier langs de haven van Zeebrugge naar Engeland reist, zal met ons moeten bekennen, dat dit niet alleen veel meer tijd in beslag neemt, deze trafiek daarbij door vreemde sche-

pen en vreemd werkvolk geschiedt en het comfort bijlance niet dat is, van wat onze Oostende-Doverlijn alle passagiers aanbiedt.

We begrijpen dan ook niet waarom onze regering en de Maatschappij der Brugge Zeevaartinstellingen dit niet doorzien en onze havenpolitiek in die zin niet richt. Oostende is daarenboven voor passagiersvervoer veel centraler gelegen en het is onloochenbaar voor wie de eerste maal langs daar heen of terugkomt, hij dezelfde idee toegedaan is.

In een gesprek welke we vorige week met vreemdelingen en vooral Engelsen hadden, kwam dit duidelijk naar voren. Een vrij referendum onder de miljoenen die Zeebrugge en ook Oostende aangedaan hebben, zou dat merkkelijk aantonen, tot welke nationaliteit de ondervraagden ook behoren.

Dat Zeebrugge voortaan voor de zware handelstrafiek uitgebouwd zal worden, kan niemand als ongezond aanzien en al de argumenten door de havens van Gent en Antwerpen daartegen ingebracht, houden geen steek en zijn uitsluitend ingegeven door zuivere enggeestige belangen.

Maar dat wil niet zeggen dat men aan overdrijving moet doen en dat men met teveel te willen geen grove vergissingen kan begaan.

EN DE VISSERIJ ?

Want er is nog een ander belangrijk vraagstuk dat sedert jaren op een oplossing wacht en waarover in alle talen gezweven wordt. Dat is de volledige herinrichting en modernisering van de vissershavens.

De vissersvloot van Zeebrugge heeft zowat vijftig ten honderd van de totale visserijtonnemaat en breidt zich nog steeds uit.

Zijn vangst verkopen in Zeebrugge is een probleem geworden. En nog veel groter is het probleem van het aanleggen, het meren en de talrijke schaden die er zich als gevolg hiervan dagelijks voordoen.

Want de vissershavens is niet uitsluitend een vissershaven, maar wordt door om het even wie en om het even wat aangedaan.

Een reglement die haven uitsluitend voor de visserij voor te behouden, wordt niet toegepast.

België beschikt anderzijds praktisch over drie mooie yachthavens: namelijk Nieuwpoort, Oostende en Blankenberge, waarvan deze van Nieuwpoort straks de grootste van Europa zal zijn.

Om te voldoen aan enkele invloedrijke yachtmensen, wil men nu ook te Zeebrugge nog een grote yachthaven, welke wij als geld weggooiden bestempelen en een gevaar voor de trafiek die zich daar meer en meer op groot niveau ontplooit.

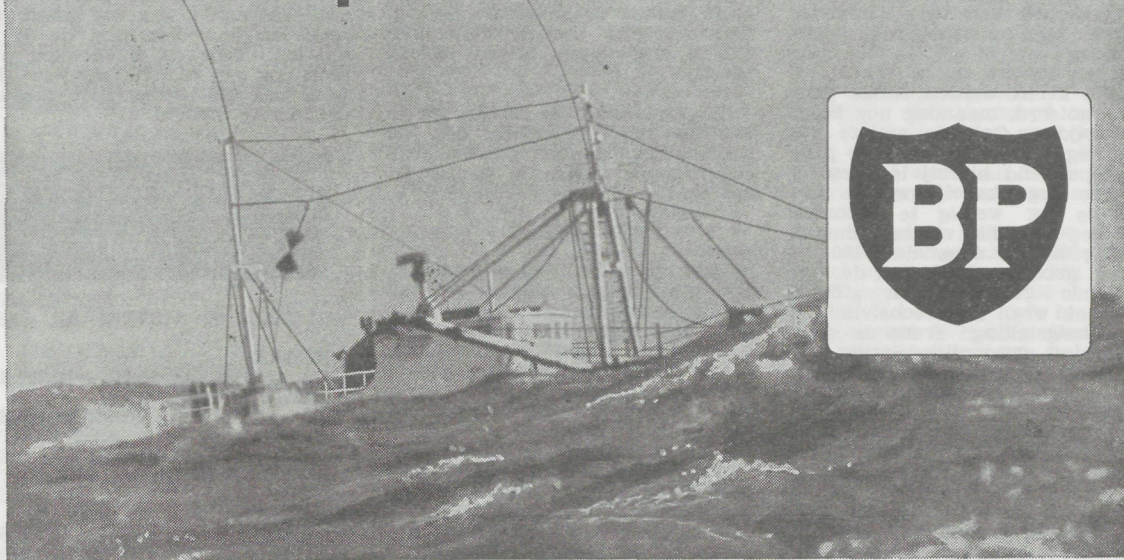
En dan weten we nog niet wat de uiteindelijke beslissing zal zijn inzake de vissershavens, waarover nu en dan wel eens een licht opgestoken wordt of enkele beloften voor de toekomst gedaan worden, maar meer niet. Wie echter de zaken nuchter bekijkt, heeft alzo meer en meer de indruk, dat men dit delicaat vraagstuk in verband met de zware toekomstige trafiek van handels- en passagiersschepen, voorzichtig op zij laat liggen, zodat velen de mening zijn toegegaan, dat men de vissershavens liefst niet te Zeebrugge behoudt en Oostende met zijn twee visserijdokken daarvoor bestemt in het kader van een trafiekkampioen welke pas in 1985 zijn volle ontplooiing zal krijgen.

Of dit de gewenste oplossing is, laten we in het midden, want in dat opzicht stelt zich dan het groot probleem van de bemanning.

Wij hopen dat de overheid onze visserij wat meer klare wijn zal schenken, daar het ons voorkomt, dat de heer Traen en de Mij B.Z. niet zo erg op die visserijtrafiek gesteld zijn, tenzij we ons vergissen.

P. Vandenberghe

In moeilijke ogenblikken kunt U op BP oliën vertrouwen.



BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

— BELGIE —

17/109 (T) Noordzee — Mijnenleg. en mijnneveeoefeningen.

Gedurende de perioden van 6 tot en met 25 september 1980 en van 6 tot en met 8 oktober 1980, zullen mijnenleg. en mijnneveeoefeningen plaatsgrijpen in het gebied der Vlaamse Banken.

Het oefengebied is gesitueerd als volgt :

1. Ankerplaats :
 - aa. 51°34'05"N — 3°05'20"E
 - bb. 51°35'50"N — 3°11'15"E
 - cc. 51°32'20"N — 3°14'00"E
 - dd. 51°3030"N — 3°08'10"E
2. Aanlooproute :
 - ee. 51°29'30"N — 2°50'50"E
 - ff. 51°33'50"N — 3°05'30"E
 - (500 yards langs weerszijden van de centerlijn ee. — ff.)
3. aanlooproute :
 - gg. 51°26'20"N — 2°53'20"E
 - hh. 51°30'45"N — 3°08'00"E
 - (500 yards langs weerszijden van de centerlijn gg. — hh.)

X X X

— Denemarken die onlangs ten voordele van Groenland de economische 200-mijlszone heeft uitgevaardigd, heeft hiermede de IJslandse belangen geschaad die er op de capelin vist. Het is duidelijk dat IJsland hiermede in de toekomst met de EEG, waartoe Denemarken behoort, zal moeten onderhandelen, niettegenstaande Groenland over een tamelijke onafhankelijkheid beschikt. We vragen ons af wat IJsland als tegenoffer te bieden zal hebben.

REGIE MARITIEM TRANSPORT TE KOOP

Nieuwe manillatouw trossen, ongeteerd, wantslag, 3 str.

van 54 en 56 mm ø, op rollen van 220 m lang in jute verpakking. Mogelijkheid om aan te kopen per rol.

+ een lot oude landvasten

in polypropylenetouw. Verkoop per kg.

Inlichtingen/bezichtiging

DIRECTIE MATERIEEL RMT

Oosteroever der haven
8400 Oostende
Tel. (059) 32 19 63
Toestel 115

(8553V)



snelblussers - brandweerpompen - detektie & melding - veiligheidsmateriaal - brandwerende deuren - brandwerende kasten - materieel voor openbare en private brandweerkorpsen.

somati

IIIe Industriezone, 9440 EREMBODEGEM
Tel. (053) 70 32 32 — Telex 12376

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

VERLEDEN WEEK

Een beetje meer vis dan verleden week, dit in hoofdzaak wegens het verkopen van twee IJslandse vangsten, een op vrijdag, de andere maandag.

Beide keren werden flinke prijzen genoteerd, maandag nog beter dan vrijdag. Ook de andere vis ging weg aan sterk gestegen prijzen. Opvallend hierbij is alleszins de zeer hoge kabeljauwprijs. Die soort is erg weinig te bekomen voor het ogenblik, vandaar dat er dinsdag al tot meer dan 100 fr. het kg. geboden werd. Ook de verschillende gulsorteringen gingen zeer vlot weg. Voor schelvis was de belangstelling eveneens veel groter dan gewoonlijk. Spijtig dat er toch nog schepen in het buitenland gingen verkopen. Veel profijt zal er daar momenteel wel niet te doen zijn als we zien dat een kop pel dinsdag een gemiddelde haalt van bijna 2.500 fr. de ben en dat voor IJsland maandag een gemiddelde prijs bereikt werd van 1.900 fr. De tongen hebben het ook goed gedaan met dinsdag stijgende prijzen voor de kleine sorteringen. Rog is minder schaars geweest dan gewoonlijk, de prijs is dan ook iets teruggelopen.

Vrijdag bracht de vangst van de O.81 die zowat 950 bennen bevatte toch 1.795.676 fr. op. De verschillende soorten kregen goede prijzen met koolvis tot 31 fr. en schelvis tussen 30 en 40 fr. Dat waren ook de twee meest gebrachte soorten. Voor leng lag de prijs tussen 1.700 en 3.000 fr. de ben met blauwe sortering als duurste. Kabeljauw kreeg toen nog maar 38 fr., maar liep maandag op tot 64 fr. het kg. De schelvis sorteringen werden toen verkocht tussen 47 en 54 fr. en koolvis bleef tussen 30 en 39 fr. noteren. Vooral de uitvoer toonde hier levendige belangstelling. De vangst van de O.129 die maandag verkocht werd en zowat 670 bennen bevatte leverde dan ook nog 1.221.550 fr. op.

De kanaalvangst leverden weinig tong op, slechts tussen 1.500 en 2.100 kg. met meest kleine sortering. Die kreeg dinsdag tussen 197 en 225 fr. waar er maandag tussen 185 en 202 fr. voor betaald werd. Grote soorten stonden zeer schaars in de afslag en kregen tussen 203 fr. (lappen) en 294 fr. (bloktong). Bijvangsten die tussen 60 en 190 bennen bevatten en vooral bestonden uit rog, schol en hondshaal. Rog waarvoor tussen 25 en 55 fr. betaald werd en schol die tamelijk duur van de hand ging. Vooral de grote soorten kregen hoge prijzen oplopend tot 50 fr. het kg.

Een koppel op de dinsdagmarkt zorgde voor 420 bennen vis en luk-

te daarmee een opbrengst van 1.032.550 fr. De zogenaamde papgullen kregen nog tot 2.000 fr., de andere gulsorteringen werden verkocht tussen 60 en 85 fr. het kg. Een dertigtal bennen kabeljauw gingen weg tussen 83 en 100 fr. het kg.

De garnaalaanvoer schijnt toe te nemen, op voorwaarde dat de weersomstandigheden gunstig zijn. De prijs lag tussen 79 en 169 fr. het kg.

DEZE WEEK

Voor het eerst sedert maanden nog eens negen schepen aan de Oostendse visafslag. Dinsdag was het echter weer een kalme mijn zonder één enkel schip op de markt. Wel was er toen een ruime aanvoer van garnaal die sterk in prijs terugliep en op zeker ogenblik geen 40 fr het kg meer haalde. De ene dag is dus de andere niet want zaterdag werd er nog tot 130 fr het kg betaald. Maandag werd nochtans geen garnaal gebracht zodat het moet zijn dat de vraag zeer klein is want tot nu toe heeft nog niemand zijn voorraad kunnen opdoen. Daar is nu blijkbaar het ogenblik voor aangebroken.

Vrijdag een prachtige vangst kabeljauw en gul die niet de prijs kreeg welke ze verdiende. Vooral kabeljauw viel sterk in prijs terug en haalde nog amper 50 fr. Of dat ook in de winkel zal te merken geweest zijn, is wat anders. Maandag werd er opnieuw tot 80 fr betaald voor de weinige kabeljauw die er was en noterden we voor gul, prijzen die varieerden tussen 21 fr voor de allerkleinste sortering en 68 fr voor grote shelfcodsortering.

Grote wijting was eveneens erg duur en kreeg regelmatig tot 45 fr. de kleine sortering schommelde rond de 21 fr. Voor schol werd tussen 30 en 46 fr betaald; de platjes geraakten niet verkocht.

De aanvoer van rog was dankzij het verkopen van een viertal Kanaalvangst, groter dan gewoonlijk. De rogprijs schommelde met een tussen 28 fr voor kleine scherpstaart tot 68 fr voor grote rog.

Haal is erg duur gebleven en kreeg steeds boven de 43 fr. Voor heek is de prijs aanzienlijk opgelopen, er werd tussen 52 en 119 fr het kg betaald. De weinige steenschol die er was, noteerde tussen 110 en 135 fr; kleine sortering haalde nog 60 fr.

De IJslandse soorten werden opnieuw erg goed verkocht. Bepaalde soorten waren zelfs zeer duur. Zo kreeg blauwe leng tot 78 fr en witte sortering tot 70 fr. De schel-

vis werd verkocht tussen 45 en 52 fr en voor koolvis (de meest gebrachte soort), noteerden we rond de 32 fr het kg. De aanvoer van rode zeebaars was erg klein, de prijs lag dan ook rond de 57 fr het kg. Voor de O.216 werd het toch nog een redelijk resultaat. Er werd met 620 bennen toch nog 1,2 miljoen fr besomd.

OOSTENDE

VRIJDAG 22 AUGUSTUS

IJSLAND			
O.81	20	950	1.795.676
KANAAL			
Z.499	18	190 2460	861.838

MAANDAG 25 AUGUSTUS

IJSLAND			
O.129	18	670	1.221.550
KANAAL			
Z.502	18	175 1570	635.121
Z.583	17	190 2125	843.965
O.127	16	60 2070	520.383
WEST			
Z.47	10	150 1180	633.624

DINSDAG 26 AUGUSTUS

KANAAL			
Z.180	15	120 1545	560.020
NOORDZEE			
N.708-709	10	420	1.032.550

WOENSDAG 27 AUGUSTUS

WEST			
N.45	5	290	779.646

VRIJDAG 29 AUGUSTUS

WEST			
O.123	8	275	598.575

MAANDAG 1 SEPTEMBER

IJSLAND			
O.216	18	615	1.215.746
KANAAL			
Z.72	18	2990	972.106
O.705	18	140 3020	1.012.717
O.114	17	45 2690	631.410
Z.34	18	160 2800	963.162
WEST			
N.3	10	310	543.487
O.229	10	205	451.626
O.118	9	200	448.393
Z.47	4	20 220	92.913

WOENSDAG 3 SEPTEMBER

NOORDZEE			
O.309-N.719	9	460	993.698

UURTABEL

DER OVERVAARTEN

Uurtabel der overvaarten voor de week van 7 tot 3 september 1980

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 3.15 6.05 7.35 10.05 14.40 19.35

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 8.00 14.00 17.00 20.00
Op 8, 9, 10, 11, 12 en 13 september 1980 afvaart te 20.00
OOpO 7, 8, 12 en 13 september bijkomende afvaart te 11.00
Op 8, 9, 10, 11 en 12 september bijkomende afvaart te 23.00

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone

Dagelijks te 1.45 en 6.00
Afvaarten uit Dover Western Docks

Dagelijks te 00.05 10.10 11.40 15.45 18.45

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 9.00 12.00 18.00 21.00 23.59

Op 9, 10, 11, 12 en 13 september 1980 afvaart te 3.00

Op 8, 9, 10, 11, 12 en 13 september 1980 bijkomende afvaart te 6.00

Op 7, 8, 12 en 13 september 1980 bijkomende afvaart te 15.00

Afvaarten uit Folkestone
Dagelijks te 19.00 23.30

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 5 SEPTEMBER

NOORDZEE : O.141-O.369 (500 m)
Z.62-Z.209
KANAAL : O.303

MAANDAG 8 SEPTEMBER

IJSLAND : O.202 (1000 m. t.t.z. 750 grote koolvis, 80 rode zeebaars, 80 schelvis, 40 Schotse schol, 40 leng, 10 heilbot en staart).
O.318 (730 m.)
KANAAL : O.168; O.518
MONKEY BANK : O.135
WEST : O.279; N.45; Z.583

DINSDAG 9 SEPTEMBER

KANAAL : Z.180; Z.499
WEST : O.123
NOORDZEE : N.708-N.709

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)

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 21 AUGUSTUS

Z.429 K	10	400	70	290.990
Z.189 N	14	400	140	607.037
Z.27 N	4	800	100	735.760
				1.633.787

VRIJDAG 22 AUGUSTUS

Z.181 Krp	10	—	140	390.600
Z.573 Krp	10	—	180	425.515
Z.492 W	10	500	35	249.540
Z.580 K	6	300	30	127.880
				1.193.535

MAANDAG 25 AUGUSTUS

Z.41 Krp	7	—	80	154.545
Z.307 Krp	4	—	35	363.430
Z.584 N	12	300	230	559.550
Z.570 N	9	—	70	119.820
Z.574 W	12	600	50	236.090
Z.99 N	12	1000	300	1.125.800
Z.418 N	12	—	270	685.005
				3.244.230

DINSDAG 26 AUGUSTUS

Z.462 W	12	—	70	495.410
Z.559 Krp	9	—	140	400.925
Z.582 Krp	10	—	100	414.360
Z.162	15	—	350	1.230.808
				2.54.503

WOENSDAG 27 AUGUSTUS

Z.429 K	3	—	10	73.350
Z.578 K	9	500	60	216.570
Z.568 K	9	300	100	315.050
Z.563 Krp	9	—	100	321.440
Z.564 K	10	700	80	496.250
Z.289 N	11	500	300	970.760
Z.30 N	10	300	300	757.050
Z.424 K	10	500	60	413.86
				3.564.330

DONDERDAG 28 AUGUSTUS

B.5				658.570
Z.40				514.685
Z.512				222.160
				1.395.415

VRIJDAG 29 AUGUSTUS

Z.427 Krp	8	—	100	232.940
Z.128 Krp	11	—	180	570.950
Z.465 W	6	600	50	261.840
				1.065.730

MAANDAG 1 SEPTEMBER

Z.525 K	10	150	20	90.400
Z.519 Kn	15	1100	210	659.575
Z.509 K	9	450	25	243.600
Z.198 N	12	—	300	500.990
Z.580 K	6	300	20	123.320
Z.484 N	12	100	200	428.010
Z.55	6	350	25	200.110
Z.12	6	400	20	176.880
Z.596	8	—	150	339.930
Z.181	12	—	140	291.510
Z.510	1	—	90	433.460
Z.37			85	187.790
				3.675.575

DINSDAG 2 SEPTEMBER

Z.600	10	—	70	154.700
Z.38	10	—	200	463.765
				618.465

WOENSDAG 3 SEPTEMBER

Z.497 K	6	700	40	277.750
Z.19 Kan	17	1600	210	1.089.444
Z.716 K	10	500	90	349.100
Z.315 N	15	250	320	639.440
Z.402 Krp	10	—	110	223.670
Z.569 Krp	10	—	170	498.655
Z.573 Krp	10	—	140	354.780
Z.506 N	12	600	340	892.400
				4.325.239

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

● **TE KOOP : Stalen kotter**
KW 134. Zijtrawler/spanvisser. Gebouwd bij Hakvoort, Monnikendam 1958. Afm. 26,70 x 6,23 x 3,20 m. Bruto reg. ton 85. 300 p.k. Bolnes + Samofa hulpm. Groot visruim. Zender, schrijver, radar, marifoon eig. Gehele schip in goede staat. Vr. pr. 4.000.000 B.fr. Rederij H.M. Snoeck, Scheveningen.
Tel. (070) 502525
b.g.g. 558282. (8550V)

NIEUWPOORT

DONDERDAG 21 AUGUSTUS

Z.512	217.687
Z.525	101.431

MAANDAG 25 AUGUSTUS

N.15	849.753
N.736	130.210
N.88	24.141
N.723	246.407
N.349	7.420

WOENSDAG 27 AUGUSTUS

N.172	234.688
N.597	217.590
N.579	37.739
N.88	21.592

VRIJDAG 29 AUGUSTUS

N.346	173.607
N.590	161.120
N.88	9.710
N.551	153.759

Eén bokkenvisser, twee vaartuigen van de West, en één kustvisser losten hun vangst op de vrijdagmarkt. De prijzen voor West vis genoteerd, kenden een lichte daling in vergelijking met de prijzen die op de woensdagmarkt geboekt werden. Tong en variatie kenden een gevoelige prijsstijging. Tong nr. één kreeg 218 fr het kg en tong twee 290 fr het kg. De middenslag tong werd als volgt verkocht : voor tong nr. 3 of de bloktong boekte men 338 fr het kg en voor tong nr 4 of fruittong 340 fr het kg. Tong nr. 5 werd tegen 310 fr het kg opgekocht en voor kleine tong betaalde men zelfs 248 fr het kg.

Grote tarbot kreeg ongeveer 300 fr het kg; middenslag tarbot 210 à 240 fr; griet 190 fr het kg en staantvis 216 - 228 fr het kg. Tong-schar kocht men aan 110 à 127 fr het kg; rode soldaten tegen 65 fr het kg en zonnevis tegen 244 fr het kg.

Grote pladijs kreeg 2.800 fr de ben; drieling of middenslag pladijs 2.600 fr de ben en platjes 1200 fr de ben. Kabeljauw werd tegen 3.500 à 4.000 fr de ben geveild en gul tegen 1.500 à 2.500 fr de ben. Moerrog kreeg 3.200 fr de ben; tilten 3.000 fr de ben en scherpstaarten 2.750 fr de ben.

Grote wijting kende een afzetgebied tegen 2.600 fr de ben en kleine tegen 1.100 fr de ben. Voor zeehond werd 40 fr het kg betaald en voor doorn- of speurhaai 45 fr het kg, hetgeen voor beide soorten als een vaste waarde gesteld kan worden.

Lonende prijzen voor alle soorten op de vrijdagmarkt.

MAANDAG 1 SEPTEMBER

N.736	111.875
N.172	54.499
N.738	296.156
N.706	144.797

Vier vaartuigen van de West losten hun vangst op de maandagmarkt. Voor alle soorten werden lonende prijzen genoteerd en vanwege de handelaars viel er een goede belangstelling te noteren. Er was geen aanvoer van tong, en variatie werd ook maar in geringe mate aangevoerd zodat aan deze soorten een hoge prijsnotering toegekend werd.

Staatvis kreeg 180 à 218 fr het kg; tongschar 120 à 127 fr het kg; Roodbaard 65 fr het kg; Rode Soldaten 70 fr het kg en zonnevis haalde zelfs 234 fr het kg. Pladijs kende een goed afzetgebied tegen volgende prijzen : grote pladijs werd aan 2.750 tot 3.250 fr de ben genoteerd; drieling of middenslag pladijs aan 2.850 fr de ben en visjes aan 2.000 tot 2.250 fr de ben.

Kabeljauw werd tegen 3.500 à 4.000 fr de ben opgekocht en gul tegen 2.000 à 3.000 fr de ben, dit volgens de grootte der sortering. Grote wijting kocht men tegen 2.750 fr de ben en kleine wijting tegen 1.000 à 1.300 fr de ben. De prijsnotering der rog was opnieuw ietwat langs de lage kant. Moerrog kreeg 3.100 fr de ben; tilten 3.000 fr de ben en scherpstaarten van 2.750 fr tot 3.000 fr de ben. Zeehond werd tegen 2.000 fr de ben aangekocht en doorn- of speurhaai tegen 2.300 fr de ben. Voor beide soorten kan deze hoge prijsnotering als lonend bestempeld worden. De kustvisserij kon wegens het slechte weer haar bedrijvigheid niet uitoefenen zodat dit soort vaartuigen momenteel moeilijk aan zijn trekken komt.

Het slechte weer beïnvloedde ook de garnaalvisserij en slechts één vaartuig slaagde erin zijn vangst aan wal te brengen waarvoor 128 tot 135 fr het kg werd genoteerd.

WOENSDAG 3 SEPTEMBER

N.88	36.851
N.579	255.167

N.788	9.230
N.349	9.147

Wegens het ongunstige weer van de voorbije week was de aanvoer op de woensdagmarkt gering. Slechts één vaartuig van de West en drie kustvaartuigen losten hun vangst. Tong en variatie werd in kleine hoeveelheden aangevoerd en de genoteerde prijzen waren dan ook langs de hoge kant. Tong nr. één kreeg 268 fr het kg en tong nr 2 284 fr het kg. De middenslag tong werd als volgt verkocht : voor de bloktong of tong nr. 3 betaalde men 336 fr het kg en voor de fruittong of tong nr. 4 334 fr het kg. Tong nr. 5 werd aan 310 fr het kg verkocht en kleine tong aan 280 fr het kg.

Grote tarbot haalde 300 fr het kg; middenslag tarbot 180 à 240 fr het kg en koningsvis 121 fr per kg. Tongschar kreeg 120 à 130 fr het kg; Roodbaard 70 fr het kg en zonnevis 224 fr het kg. Grote pladijs werd tegen 2.600 fr de ben aangekocht; drieling of middenslag pladijs tegen 2.400 fr de ben en platjes aan 1.100 à 1.500 fr de ben. Kabeljauw kende tegen de prijs van 3.000 à 3.250 fr de ben een afzetgebied en gul tegen 2.000 à 3.000 fr de ben. Rog werd tegen ongeveer 60 fr het kg opgekocht en doorn- of speurhaai tegen 45 fr het kg.

Grote wijting haalde 2.500 tot 3.000 fr de ben en kleine wijting 1.500 tot 1.650 fr de ben.

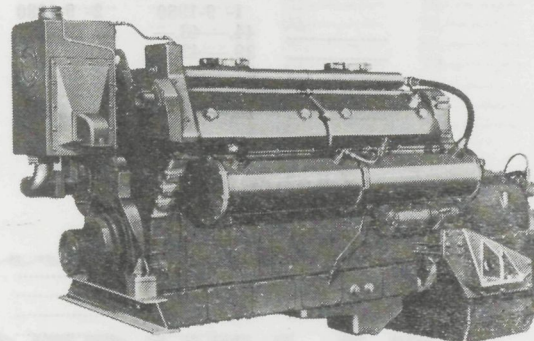
Een goed marktverloop met stabiele prijzen en een goede prijsnotering voor de kleine soorten gul.

— De ongeveer honderd eilanden van de Seychellen, een eilandengroep in de West-Indische Oceaan die slechts samen over 'n kleine 400 km² landoppervlakte beschikken met een bevolking van 62 duizend inwoners, hebben een economische zone van zowat 1 miljoen km² ! De Seychellen beschikken aldus over een visserijzone gelijk of groter dan deze van Canada, de Verenigde Staten of Rusland, die nochtans over zeer uitgestrekte kusten beschikken.

WERKHUIZEN C. DECLOEDT & Zn.

MACHINEBOUW

Uw verdeler voor GM-producten — Motoren voor scheepvaart en industrie
DETROIT DIESEL & BEDFORD DIESEL
Automatische transmissies Allison - Producten AG



Vermogens van 40 tot 2.000 KW. voor veelzijdig gebruik.

Verkoop, naverkoopdienst en herstellingen :

WERKHUIZEN C. DECLOEDT & Zn.

Victoriaalaa 7, OOSTENDE — ☎ (059) 32.25.34 - 32.31.78

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	.....	1-9-1980
Schelvis midden	.....	48.— 50.—
Schelvis klein	.....	44.60- 46.—
Kabeljauw	.....	44.—
Gul	.....	.....
Schaat	.....	.....
Zeebaars	.....	50.— 63.60
Leng	.....	.....
Schartong	.....	.....
Heilbot	.....	56.20- 57.80
Koolvis	.....	7.20- 77.80
Zeeewolf	.....	28.—
Hondstong	.....	198.—237.—
Staat	.....	31.— 32.20
Wijting	.....	66.— 67.—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	1- 9-1980	2- 9-1980	3- 9-1980
Lappen	202 -213	.....	.....
Grote	225 -239	.....	.....
3/4	272 -286	.....	.....
Blok	276 -284	.....	.....
Voor-kleine	272 -280	.....	.....
Kleine	197 -230	.....	.....
slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Grote	.....	.....	.....
Blok	.....	.....	.....
Fruit	.....	.....	.....
Schone kleine	.....	.....	.....
Kleine	.....	.....	.....
Tout petit	.....	.....	.....
Slips	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Tong I	.....	.....	268
Tong II	.....	.....	284
Tong III	.....	.....	336
Tong IV	.....	.....	334
Tong V	.....	.....	310
Kleine	.....	.....	280

PLADIJS

Oostende

	1- 9-1980	2- 9-1980	3- 9-1980
Grote	44.—48.—	.....	.....
Grote iek	39.—43.—	.....	.....
Kleine iek	37.—	.....	.....
Derde slag	27.—35.—	.....	.....
Platjes	18.—19.—	.....	.....

Zeebrugge

I	.....	.....	.....
II	.....	.....	.....
III	.....	.....	.....
IV	.....	.....	.....
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Moeten	.....	.....	.....
Grote pladijs	55.—65.—	.....	52.—
Platjes	57.—	.....	48.—
Drielingen	40.—45.—	.....	22.—30.—

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

22- 8	2	59.460	2.667.132			
25- 8	5	69.195	3.866.759			
26- 8	3	28.545	1.603.058			
27- 8	1	14.500	779.646			
	11	171.700	8.914.595			
29-8	1			12		
1-9	9		612.110			
3-9	2		6.346.660			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

22- 8	5	366	54.861	132.—	169.—	150.—
23- 8	1	251	41.415	165.—		
25- 8	10	1.101	121.259	96.—	145.—	110.—
26- 8	10	1.841	174.290	79.—	131.—	95.—
28-8	9	1.560	125.899	68.—	112.—	
29-8	10	1.136	93.555	70.—	106.—	
30-8	8	47.372	47.372	97.—	137.—	
2-9	13	3.212	165.146	39.—	76.—	

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

21-8	1	14	1.372	98.—	98.—	
23-8	1	158	24.468	150.—	163.—	
25-8	3	565	61.143	100.—	119.—	
26-8	3	517	46.688	83.—	102.—	
27-8	2	264	26.384	98.—	105.—	
28- 8	2	399	37.261	76.—	106.—	
29- 8	2	267	24.092	83.—	95.—	
30- 8	1	96	12.672	129.—	135.—	
1- 9	1	144	18.747	128.—	135.—	
2- 9	5	1.027	71.117	46.—	88.—	
3- 9	5	687	41.683	49.—	67.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

21-8	2	5.040	319.118			
25-8	5	23.192	1.257.961			
27-8	4	18.745	845.609			
18- 6	4	9.999	493.196			
1- 9	4	15.734	607.322			
3- 9	4	6.476	310.295			



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

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	1- 9-1980	1- 9-1980	2- 9-1980	2- 9-1980	3- 9-1980	3- 9-1980	1- 9-1980	3- 9-1980	1- 9-1980	3- 9-1980	1- 9-1980	3- 9-1980	1- 9-1980	3- 9-1980
Farbot : groot (123)														
middel (123)	302	-315											300	—
klein (123)	165	-200											180	-240
Griet : groot (123)	135	-151											70	—
middel (123)	149	-162												
klein (123)	135	—												
Schelvis : groot	111	—												
middel														
klein														
Heek : groot														
middel	119	—												
klein	80	-92												
Lom	52	-65												
Leng														
Rog (I)														
Keilrog (123)	22	-63												
Rog (23)														
Tilten (23)													62	—
Scherpstaart (23)													60	—
Halve mans (23)													60	—
Teelt (2)													55	—
Katrog (2)														
Kabeljauw														
Gul (groot)	64	-84											70	-80
Gul (middel)	21	-65											40	-60
Gul (klein)													40	-60
Hozemondhamme														
Wijting : groot	133	-200												
klein	21	-45											55	—
Schar													20	-26
Steenschol	7	-23											35	-45
Zeehaai	74	-135											25	-40
Hondshaal	35	-48											15	-20
Doornhaal	22	-26											15	-26
Pieterman													46	—
Makreel														
Horsmakreel														
Zeekeeft														
Schaat														
Zeebaars (klipvis)														
Kongeraal														
Schartong														
Volle haring	13	-41											120	-127
IJle haring														
Haringshaal														
Steenholk														
Heilbot														
Steur														
Koolvis														
Zeewolf														
Pollak														
Zonnevis														
Koningsvis													234	—
Vlaswijting														
Zeeduivel													121	—
Schotse schol													180	-218
Zeehond														
Bot													40	—
Rode Poon (robaard)													12	—
Grauwe Poon (knorh.)	45	-62											66	—
Rode Knorhaan	54	—											70	—
Posten	65	-74											30	—
Langoesten (midden)													70	—
(klein)													70	—
gatjes														

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

DEN HELDER

In de week van 18 tot en met 28 augustus werden door 84 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Tong. 24.590 kg., f434.813,81, van f24.75-14,28 ; Tarbot, 22.093 kg., f262.171,33, f19.83-6,38 ; Schol, 190.715, f399.739,11, f 4,78-1,42 ; Kabeljauw, 39.728 kg., f75.207,70, f4,50-0,87 ; Griet, 1.832 kg., f17.775,44 f10,99-8,13 ; Schar, 16.885 kg., f23.879,04, f2,71-0,88 ; Wijting, 8.920 kg., f10.901,69, f2,50-0,94 ; Diversen 136.689 kg., f353.716,96. Totaal, 441.452 kg., f1.575.951,08.

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 20 oogst werd aangevoerd: 190 kg. tong; 4 kisten tarbot en griet; 29 kisten kabeljauw; 61 kisten wijting; 183 kisten schol; 87 kisten schar; 28 kisten makreel en 42 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 21,60-19,60; grote tong 19,40-19,00; grootmiddel tong 21,80-21,00; kleinniddel tong 23,60-22,00; tong één 22,60-22,40; tong twee 20,60-19,60.

Per 40 kg.: tarbot 640-504; griet 456-448; kabeljauw drie 176; kabeljauw vier 156; kabeljauw vijf 82-63; schol twee 134; schol drie 124-102; schol vier 92-67; wijting drie 85-44; makreel twee 85-47; schar 102-70; steenbolk 33-25; horsmakreel 33-15,50; rode poon drie 126-90; bot 28-25; poontjes 63; krab 58.

De besommingen waren:

UK 134 f5.400; UK 234 f1.500; VD 19 f5.700; VD 20 f1.990; WR 71 f2.700; WR 75 f730; VE 25 f1.250; IJM 9 f2.650; IJM 18 f2.200; IJM 45 f3.900.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 21 oogst werd aangevoerd: 515 kg. tong; 19 kisten tarbot en griet; 67 kisten kabeljauw; 33 kisten schelvis; 538 kisten wijting; 291 kisten schol; 63 kisten schar; 152 kisten makreel en 77 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 30,11-29,06; grote tong 20,09-18,99; grootmiddel tong 25,04-21,69; kleinniddel tong 25,58-22,21; tong één 23,39-20,73; tong twee 23,30; zalm 17,50.

Per 40 kg.: poontjes 42-25; haai 138-90; rode poon één 226-168; rode poon twee 158; rode poon drie 76; horsmakreel 37-30; steenbolk 55; tarbot 680-564; griet 500-403; kabeljauw twee 160-156; kabeljauw drie 163-120; kabeljauw vier 172-114; kabeljauw vijf 120-53; schelvis twee 168; schelvis drie 166-136; schelvis vier 116-55; schol één 162-140; schol twee 162-143; schol drie 144-114; schol vier 90-70; wijting drie 92-47; roggen 142-122; makreel twee 73-21,60; makreel drie 58-38; schar 114-68.

De besommingen waren:

KW 185 f6.600; UK 18 f16.000; UK 20 f13.900; UK 129 f1.200; UK 138 f9.700; UK 235 f2.200; VD 6 f5.100; IJM 5 f2.800; verder twee Goedereders en drie Texelaars met een totale besomming van f48.000.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 22 oogst werd aangevoerd: 765 kg. tong; 55 kisten tarbot en griet; 95 kisten kabeljauw; 51 kisten schelvis; 566 kisten wijting; 488 kisten schol; 16 kisten schar; 22 kisten makreel en 51 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 18,48-15,66; grote tong 20,73-19,43; grootmiddel tong 20,28-18,30; kleinniddel tong 21,96-18,99; tong één 21,67-19,46; tong twee 21,46-21,07.

Per 40 kg.: hake 164-140; roggen 122; poontjes 43; rode poon 186; tarbot 591-420; griet 434-280; kabeljauw twee 206; kabeljauw drie 152-90; kabeljauw vier 130-92; kabeljauw vijf 114-52; schelvis drie 134; schelvis vier 70-46; schol één 152-86; schol twee 170-82; schol drie 122-59; schol vier 90-80; wijting drie 76-59; makreel twee 79-48; schar 124-40; tongschar 196-60; hammen met kop 174-142.

De besommingen waren:

BR 46 f41.500; KW 29 f7.100; KW 77 f8.000; KW 173 f10.500; KW 221 f7.600; IJM 24 f21.000; KW 207 f10.300; UK 31 f1.650; UK 35 f6.700.

X X X

Aan de maandagmarkt van 25 oogst werd aangevoerd: 5.540 kg. tong; 143 kisten tarbot en griet; 130 kisten kabeljauw; 49 kisten schelvis; 800 kisten wijting; 869 kisten schol; 37 kisten schar; 3 kisten makreel en 106 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 22,90-17,49; grote tong 19,60-19,00; grootmiddel tong 19,81-19,05; kleinniddel tong 21,65-20,51; tong één 22,93-21,33; tong twee 22,37-20,51.

Per 40 kg.: tarbot 620-436; griet 552-402; kabeljauw één 210; kabeljauw twee 204-180; kabeljauw drie 192-160; kabeljauw vier 154-142; kabeljauw vijf 140-65; schol één 130-112; schol twee 130-118; schol drie 104-92; schol vier 92-86; schelvis drie 143-120; schelvis vier 88-71; wijting drie 98-67; makreel twee 42; schar 110-59; krab 44-24; hammen met kop 186-150; tongschar 222-100;

De besommingen waren:

KW 4 f21.000; KW 11 f34.000; KW 22 f37.800; KW 51 f9.000; KW 88 f16.800; KW 113 f12.900; KW 117 f9.900; KW 145 f23.400; KW 149 g10.100; KW 152 f10.700; KW 167 f22.800; KW 175 f18.000; KW 189 f29.600; KW 194 f19.000; KW 224 f11.110; KW 226 f16.300; SCH 256 f16.000; WR 32 f22.400; IJM 44 f30.600; IJM 154 f11.900; IJM 209 f11.600.

X X X

Aan de dinsdagmarkt van 26 oogst werd aangevoerd: 135 kg. tong; 1 kist tarbot en griet; 70 kisten kabeljauw; 85 kisten wijting; 72 kisten schol; 46 kisten schar; 237 kisten makreel en 87 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: grote tong 22,60-20,60; grootmiddel tong 24,60-22,60; kleinniddel tong 25,00-23,60; tong één 24,40-23,60; tong twee 23,60-22,00.

Per 40 kg.: tarbot 664-472; kabel-

jauw drie 230; kabeljauw vier 215-200; kabeljauw vijf 140-70; schol één en twee 164; schol drie 176-144; schol vier 122-96; wijting drie 102-41; makreel één 70; makreel twee 75-47; makreel drie 59; schar 126-114; horsmakreel 18-3,80; bot 31-26; rode poon één 236; rode poon drie 156-84; harders 260; poontjes 58.

De besommingen waren:

UK 141 en UK 271 f8.380; UK 129 f2.100; UK 159 f1.900; VD 6 f3.200; VD 19 f2.300; VD 20 f2.780; WR 71 f2.900; WR 75 f930; YE 25 f3.700; IJM 18 f3.400; IJM 25 f5.900.

X X X

Aan de woensdagmarkt van 27 oogst werd aangevoerd: 435 kg. tong; 5 kisten tarbot en griet; 181 kisten kabeljauw; 7 kisten schelvis; 172 kisten wijting; 313 kisten schol; 119 kisten schar; 476 kisten makreel; 6 kisten pilchards en 61 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 21,00; grote tong 20,00-19,57; grootmiddel tong 22,20-20,40; kleinniddel tong 24,20-23,08; tong één 24,26-23,80; tong twee 23,00-21,72.

Per 40 kg.: krab 46; poontjes 51,30; horsmakreel 54,60; steenbolk 38; harders 180; tarbot 705,540; griet 540-426; kabeljauw drie 230-212; kabeljauw vier 234-200; kabeljauw vijf 170-60; schelvis vier 94; schol één 152; schol twee 152-136; schol drie 140-100; schol vier 110-72; wijting drie 132-76; makreel twee 50-21,60; makreel drie 35-21,60; bot 33-25; schar 142-84; pilchards 80-24; rode poon één 200-186; rode poon drie 140-86.

De besommingen waren:

UK 129 f2.490; UK 134 f14.000; UK 141 en UK 271 f6.880; UK 142 f2.700; UK 159 f2.570; UK 235 f4.360; VD 6 f3.880; VD 19 f3.750; VD 20 f2.650; WR 71 f2.270; WR 75 f2.070; IJM 5 f4.350; IJM 9 f1.780; IJM 18 f1.780; IJM 25 f3.800; verder één Texelaar en één Goedereder met tesamen f31.000 aan besomming.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 28 oogst werd aangevoerd: 540 kg. tong; 14 kisten tarbot en griet; 188 kisten kabeljauw; 7 kisten schelvis; 348 kisten wijting; 276 kisten schol; 204 kisten schar; 231 kisten makreel en 73 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 22,40-20,35; grote tong 20,13-19,51; grootmiddel

tong 21,43-20,49; kleinniddel tong 24,13-23,45; tong één 24,91-23,38; tong twee 24,50-21,59.

Per 40 kg.: finten 30; haaien 136-126; steenbolk 49; krab 48-46; rode poon één 236-190; rode poon drie 126-75; tarbot 675-566; griet 544-473; kabeljauw twee 290-246; kabeljauw drie 200-184; kabeljauw vier 182-160; kabeljauw vijf 156-47; schol één 144-140; schol twee 136-80; schol drie 104-60; schol vier 124-54; schelvis vier 120-116; makreel één 80; makreel twee 73-28; wijting drie 100-63; schar 90-30; horsmakreel 28-17; bot 31-26.

Per stuk: kreeften 41,27.

De besommingen waren:

KW 185 f6.700; UK 48 f15.100; UK 138 f7.500; UK 159 f1.280; UK 141 en UK 271 f2.540; UK 233 f6.100; UK 234 f6.150; VD 6 f1.600; VD 19 f3.850; UK 20 f1.920; WR 71 f1.700; YE 25 f4.100; IJM 18 f2.100; IJM 25 f4.100; verder waren er drie Texelaars en twee Goedereders present met een totale besomming van f40.000.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 29 oogst werd aangevoerd: 2.045 kg. tong; 48 kisten tarbot en griet; 169 kisten kabeljauw; 195 kisten schelvis; 659 kisten wijting; 1.035 kisten schol; 226 kisten schar; 254 kisten makreel; 2 kisten haring; 16 kisten pilchards en 145 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 21,00-19,11; grote tong 19,73-19,05; grootmiddel tong 20,36-18,96; kleinniddel tong 20,92-19,87; tong één 21,09-20,76; tong twee 21,20-19,11.

Per 40 kg.: schar 56-28; tongschar 241-160; pilchards 20; bot 31-25; tarbot 619-510; griet 521-460; kabeljauw één 188; kabeljauw twee 270-180; kabeljauw drie 178-132; kabeljauw vier 154-118; kabeljauw vijf 108-44; schelvis één en twee 142; schelvis drie 208-67; schelvis vier 92-42; schol één 140-130; schol twee 138-118; schol drie 114-72; schol vier 76-52; wijting drie 80-57; makreel twee 49-21,60; makreel drie 50-21,60; haring één 82.

De besommingen waren:

KW 194 f25.200; UK 20 f13.100; UK 48 f2.200; UK 129 f1.300; UK 134 f5.200; UK 137 f10.200; UK 141 en UK 272 f2.800; UK 142 f4.900; UK 159 f1.200; UK 205 en UK 216 f2.450; UK 233 f2.000; UK 234 f1.460; UK 235 f3.600; VD 6 f1.400; VD 20 f2.400; IJM 5 f2.900; IJM 18 f1.100; IJM 154 f13.800; IJM 207 f19.500.



BAKKERIJ

ZEEBRUGGE

Heiststraat 30 — Tel. (050) 54.48.07

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

(34897)



- Olie- en liederdruk 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. SCAP

Amsterdam. N.

Telefoon 36.87.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

Werkhuisen :

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 32.39.79

Burelen :

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 32.29.51 - 32.09.31

(8319V)

Ostend Stores en Ropeworks

Gedeponeerd merk



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)



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.

■