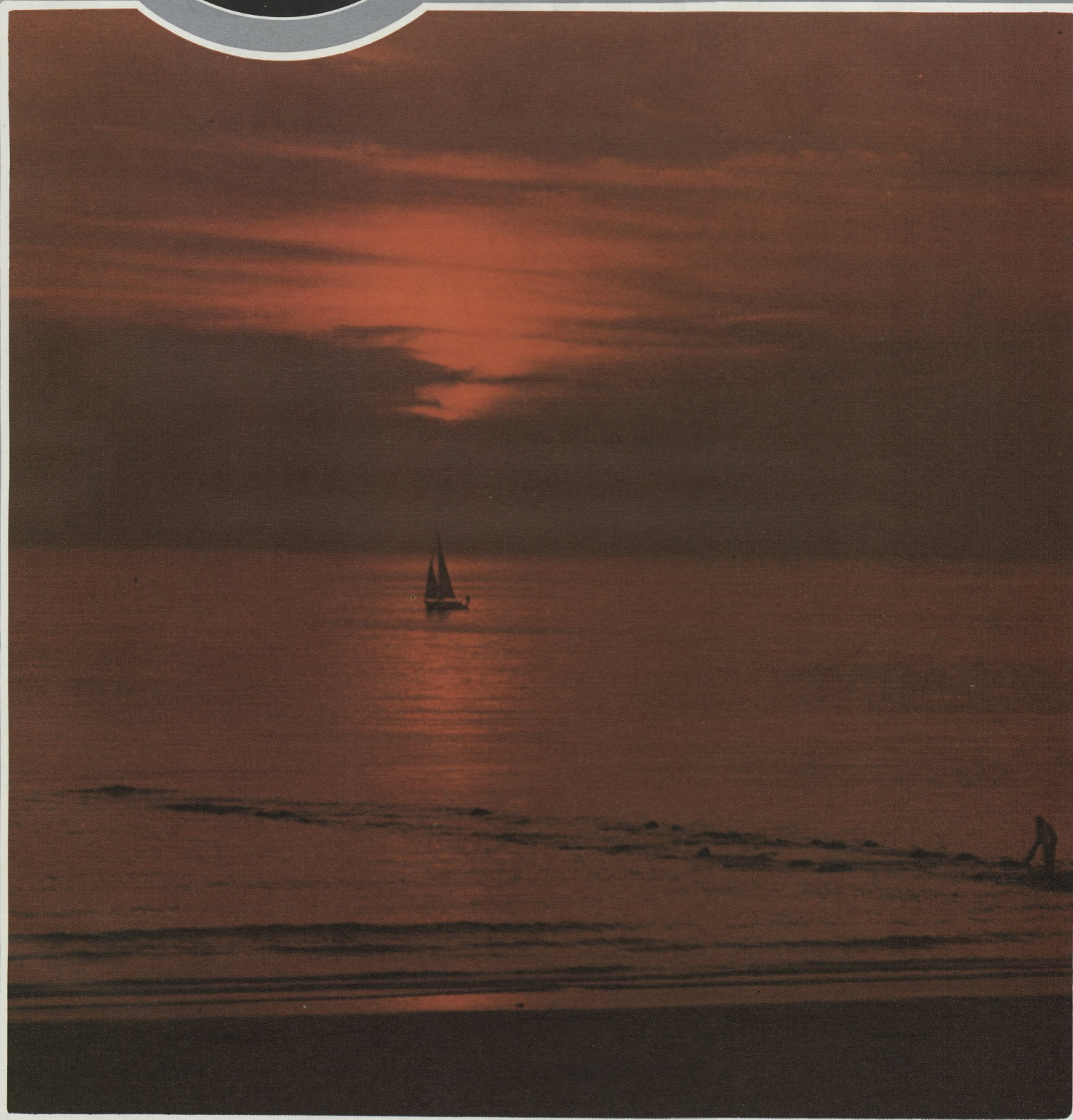


**het  
visserij  
blad**

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ  
EN VAN DE GROEPERING DER VISNIJVERHEDEN



**REDERS !**

**VOOR DE SCHOONMAAK VAN UW  
SCHEPEN GEBRUIK**

# **Hempels Verven**

verkrijgbaar bij

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

**H. Baelskaai 27, Oostende - Tel. 70 29 51**

**VOOR ROMP : ONDER WATER**

HEMPELS PLATIN PRIMER

HEMPELS ANTIFOULING

**VOOR ROMP : BOVEN WATER  
DEKHUIZEN, DEKKEN, MASTEN,  
SCHOTTEN, MACHINEKAMERS, enz.**

RED LEAD

HEMPALIN UNDERCOATING

HEMPALIN GLOSS ENAMEL

alle kleuren

**VOOR VISRUIM :**

SPECIALE WITTE VERF

# het visserijblad

Vrijdag 9 januari '81 - Nr. 1

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —  
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN  
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE  
TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —  
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR : PR. VANDENBERGHE

## E.E.G. VRAAGT UITLEG AAN FRANSE EN BELGISCHE REGERING OVER HARINGVISSERIJ

De Brusselse Commissie heeft aan de Franse en Belgische regeringen uitleg gevraagd over, zogezegde belangrijke hoeveelheden haring die door vissers van deze landen in de Noordzee gevangen en aangevoerd zijn.

Verleden week vrijdag werd dit te Luxemburg bekend gemaakt door de Europese landbouwcommissaris, de heer Gundelach, ter gelegenheid van een debat over de visserij. Dit schrijven, dat van de landbouwcommissaris zelf is uitgegaan, is de eerste stap naar een eventuele inbeschuldigingstelling van de betrokken landen, indien deze een eventuele verboden haringvisserij zouden dekken. Dit zou een verwittiging aan het adres van Frankrijk en België voor het gevolg kunnen hebben en zelfs het inleiden van de zaak voor het Europees Hof te Luxemburg. Commissaris Gundelach wees terzelfdertijd op de dringende noodzaak van een visserij-overeenkomst voor de Gemeenschap en op het gevaar dat derde landen nog zouden weigeren met de EEG bilaterale visserij-overeenkomsten te sluiten. Ondertussen liet Noorwegen reeds weten dat vanaf 1 januari 1981 de Noorse wateren voor vissers uit de EEG verboden zijn als gevolg van het uitblijven van een visserijreglementering voor de Gemeenschap. Er is kans dat ook Canada hetzelfde standpunt gaat innemen.

Ondertussen zorgt de Franse haringvisserij voor een grote herrie in het Britse Lagerhuis, waar de toegevoegde minister voor de visserij, de heer Buchanan - Smith werkelijk het hoofd heeft moeten bieden aan een waarachtige fusillade door parlementairen uit de kuststreken. Men heeft het in het bijzonder over de Franse haringvisserij en over de grote hoeveelheden die in transit, via Nederland, in Engeland terecht komen ! De eerder bescheiden en kleine Belgische haringvisserij schijnt niet zoveel op het Britse gemoed gewerkt te hebben. In het Lagerhuis heeft men nog eens aangedrongen op het in voege brengen van een EEG-inspectiedienst voor controle van de door de Gemeenschap uitgevaardigde visserijreglementen. Er werd evenmin officieel over de Hollandse vissers gesproken waarvan men, net zoals van de Belgen, aanneemt dat het eerder om een beperkte visserij gaat en dan nog aangehouden door de grote Franse overtreder waar men de haring op industriële schaal in de Noordzee gaat vissen. Het is inderdaad duidelijk dat dit de positie versterkt van diegenen die in Groot-Brittannië om het innemen van hardere standpunten tegenover de partnerlanden verzoeken, in het bijzonder om exclusieve visserijzones voor de eigen Britse visserij. We herhalen hier dan nogmaals dat Brussel, in verband met de haring, het vangstverbod moet herzien en een beperkt contingent haring in 1981 ter beschikking dient te stellen van de visserij, waarbij vooral op geleidelijkheid aangedrongen mag worden. Inderdaad heeft ook de handel geleidelijkheid nodig bij een herstel van de haringvisserij, want veel verwerkende bedrijven zijn nu ingesteld op de maakverwerking, terwijl bepaalde invoerders nog altijd opgescheept zitten met haringkontrakten met het buitenland, in het bijzonder met Canada. Dit is ook wel de reden waarom de haring, na al die jaren dat er hier niets gevangen werd, toch niet te goed van de hand gaat, de eerste vangsten die een totale nieuwigheid betekenden, daargelaten.

## BRITSE EUROPESE PARLEMENTAIRES BIJ DE COMMISSIE

Britse Europese parlementairen, waaronder onder meer de heer David - Harris die Plymouth en Cornwall vertegenwoordigt in het Europees parlement te Straatsburg, hebben, na de grote protesten en fotoreportages over de illegale aanvoer te Boulogne, te Brussel een onderhoud gehad met de directeur voor de EEG-visserij, de heer Raymond Dimmonet. Deze zou verrast geweest zijn door de omvang van de illegale Franse haringvisserij. David - Harris werd toen door de kabinetchef van de landbouwcommissaris Gundelach ontvangen. Ook heeft de Europese Democratische Groep één der belangrijkste uit het Europees Parlement, beslist, een protestbrief te richten aan de landbouwcommissaris die eveneens de visserij onder zijn bevoegdheid heeft. Wat de reactie van de kabinetchef van de landbouwcommissaris betreft, heeft deze er op gewezen, dat eerst een schrijven met verzoek om uitleg aan de Franse regering zal gestuurd worden, waarna het antwoord van de Franse

## Brandstoftekort of volksbedrog ?

Sedert ongeveer een jaar hebben de Europese landen meer en meer de vrees een tekort te zullen hebben aan brandstof en laten we ons nu ook verbluffen door de oorlog in het Midden Oosten tussen Irak en Iran, door de organisatie van de olie-exporterende landen O.P.E.C. en door allerlei alarmkreten, welke meer en meer voor doel hebben de steeds hogere aankooprijzen te verrechtvaardigen. Wie echter de winstbilans bekijkt, van al die exporterende landen en deze van de multi-nationals, komt tot de ontzettende vaststelling, dat deze voorheen nooit zo groot waren en dat er in de praktijk nooit een tekort aan brandstof is geweest. Als er één jaar geleden daar «moord en brand» is over geschreeuwd, dit alleen een schijn-tekort was, systematisch door deze belanghebbende groepen en de O.P.E.C. in het leven geroepen.

Eens de winter voorbij zullen we opnieuw gekonfronteerd worden met overschotten en allerlei bradage prijzen.

We zien thans reeds op lichte fuel, gasoil, super benzine en diesel door de grootmachten bij aanbestedingen voor grote hoeveelheden, ristöurnen geven, welke ons doen afvragen, waardoor de regeringen zich laten leiden. Want het is niet alleen bij ons dat zulks geschiedt. Hierdoor wordt ook de indexverhoging ten onrechte vervalst.

Zien we aan sommige benzinepompen geen kortingen van 1,80 fr tot 2,50 fr, vermeld, waar de gewone pompist aan een multinational verplicht, bij bestelling, zo'n korting niet ontvangt. Hebben we hier niet te doen met een wereld Maffia die zelf baas is in alle landen en er haar willetjes en grilletjes opdringt in akkoord met de rijke oliesjeiks?

Vorige week verscheen hieromtrent in een Hollands dagblad van de hand van Professor Peter Odell van de Erasmus Universiteit te Rotterdam een artikel dat grondig tot nadenken stemt en onze zienswijze ten zeerste benadert.

We hebben gemeend deze gelegenheid niet te mogen laten voorbijgaan om onze lezers dit proza kenbaar te maken, meer en meer overtuigd, dat de massa hier op een ellendige en schandelijke wijze misleid wordt om een bende oliesjeiks en hun internationale medeplichtigen der multinationals toe te laten, de gemeenschap ten eigen profijt verder uit te buiten.

Is het dan te verwonderen dat de vrouwelijke Engelse Eerste Minister Thatcher, ook hier het mes er in heeft gezet om die holdings, welke bedreigingen zij ook uiten, zwaar te belasten in het belang van die uitgebuite gemeenschap? Er is moed voor nodig, zij dienen de politiekers tot voorbeeld.

## PROF. ODELL WAARSCHUWT VOOR ANGST

De medewerker Hans Rombouts van de IJmuider Courant met die professor een onderhoud hebbend, schrijft, o.m.

Al pratend met professor Peter Odell, kom je meer en meer tot de conclusie dat het angstaanjagende beeld van binnenkort uitgeputte gas- en olievoorraden op de wereld in zekere mate een vorm van volksbedrog is. Odell zegt bijvoorbeeld dat West-Europa zelf naar zijn schatting een gasvoorraad van 8500 miljard kubieke meter heeft. De behoefte per jaar is minder dan 200 miljard. Dit jaar kwam ongeveer 160 miljard uit eigen produktie (twintig procent van het totale gebruik bereikte ons o.a. uit Rusland). Dat is voldoende voor ruim 50 jaar. Aan olie uit de Noordzee komt er dit jaar 150 miljoen ton. Naar zijn schatting verbergt het water van de Noordzee 11 miljard

ton olie. Genoeg dus voor zeker 20 à 25 jaar, als de productie naar 500 miljoen ton zal gaan. Alléén uit de Noordzee.

Odell laat het niet alleen bij cijfers, die hij zelf op tafel legt. Hij begeeft zich in gezelschap van bijv. ir. Hols, toen hoofd produktieafdeling Shell, die in 1972 schreef: «Rond het jaar 2000 zullen er in de niet-communistische wereld aan olie 170 miljoen vaten per dag geleverd kunnen worden (8500 miljoen ton per jaar)» (de olieconsumptie in 1972 was in de niet-communistische wereld 45 miljoen vaten per dag, 2250 miljoen ton per jaar). Odell citeert voorts de heren Inglis en Jamieson van BP: «Er zal altijd genoeg olie zijn om de behoefte te dekken» (woorden gesproken in de beginjaren zeventig).

(Vervolg op blz. 2)

# BRANDSTOFTEKORT OF VOLKSBEDROG ?

(Vervolg van blz. 1)

## OLIEMAATSCHAPPIJEN

Er is in tien jaar natuurlijk veel veranderd op het gebied van de energievoorziening. De oliemaatschappijen met name zagen hun macht en invloed zeer ingeperkt worden. En zij zagen en zien daarom de toekomst somber tegemoet. Alsof de olie met de directiezetels van de multinationals in de Arabische (en andere) gebieden in het niet was verdwenen. Nu verzekeren juist de oliemaatschappijen dat het zeer, zeer somber is gesteld met de energievoorziening. Een forse zwaai achterwaarts dus op het slappe koord van de internationale handelsmarkt, waar de OPEC (organisatie van olie-exporterende landen) nu de dienst uitmaakt.

De OPEC, ook rijk voorzien van listige mannen, sloot zich, aldus professor Odell, natuurlijk aan bij de vreesaanjagende nieuwe uitspraken van Shell, Gulf, BP en andere. De OPEC, die in enkele jaren nu een min of meer hecht oliekartel gevormd heeft, zegt ook, dat somberte geboden is. Daarmee kan de kraan wat naar rechts gedraaid worden bij de productie (het aanbod wordt dan kleiner) en de prijs wordt verhoogd.

## ZELF PRIJS OPJAGEN

Aan dat, opjagen van de prijs doen de landen, die zelf over energievoorraad beschikken (zoals Nederland bijv.) hard mee. Zij gaan namelijk zelf ook minder produceren onder het motto: je moet zorgen wat voor later achter de hand te hebben. Ze kopen olie en gas aan. Voor de prijs die de OPEC vraagt. En diezelfde OPEC kan de kraan nog iets meer naar rechts draaien, zodat de toevloed aan olie nog minder wordt, de prijs hoger, enz. enz.

## MEER PRODUCEREN

Professor Odell nu trekt ten strijde tegen die angst voor een snel voor de deur staand energietekort. «De landen buiten de OPEC zouden juist veel meer moeten gaan produceren. Dan duw je de internationale prijzen terug. De olieprijs ligt nu al bijna op 40 dollar per vat. Over een langere termijn zou dat tot 15 à 20 dollar teruggedrongen kunnen worden. Als er maar een goed energiebeleid werd gevoerd. Daar is nog steeds weinig of niets van te merken».

Professor Odell: «Op 11 februari 1971 schreef ik al in de New Society dat het nodig was om een goede internationale energiepolitiek, inclusief rantsoenering van olie, uit te stippelen onder de titel «Against an oil cartel». Ik voorzag de kartelvorming van de OPEC en het opjagen van de prijzen. In december 1970 had de OPEC immers besloten om stevige controle op de prijsvorming te gaan uitoefenen. Drie jaar gebeurde er helemaal niets van de kant van de olieimporterende landen. Totdat de oorlog in het Midden-Oosten in '73-'74 voor de eerste grote oliecrisis zorgde. De volgende crisis (verstoting van de sjah-regime en de huidige oorlog Irak-Iran) openden de ogen wat meer. Maar wat was er met de prijs gebeurd? Die was sedert 1970, dank zij de OPEC en de angst van de landen, tot het tienvoudige opgelopen, terwijl de consumptie in de niet-communistische wereld sinds 1973 (cri-

sis) jaarlijks slechts met 0,75 procent toenam. Ter vergelijking: in de 25 jaar vóór 1973 was die groei ongeveer 7,5 procent per jaar».

Duidelijk, aldus professor Odell, die in 1978-79 de Engelse regering als adviseur diende (hij schreef 'n rapport «British Oil Policy: a radical alternative»), is de waanzinnig gestegen prijs het loon van de angst.

## POLITIEK

«Het is geen kwestie van de bronnen niet te hebben, natuurlijk energie is er voorlopig genoeg, maar van politieke beslissingen. Onze angst voor energielevering op lange termijn is niet juist. Er moeten zo snel mogelijk maatregelen genomen worden om onze eigen bronnen te exploiteren en ze niet stil te laten liggen als een soort wissel op de toekomst. Die wissel is juist: zelf veel produceren en zo min mogelijk gebruiken. Dat drukt de internationale prijs. Met alle gunstige gevolgen voor onze economie. Zo lang we bang zijn, blijft de internationale prijs stijgen. Angst is een slechte raadgever. Het gaat er om de korte termijn (van zo'n vijf jaar) te overbruggen naar een grote eigen productie».

En Odell komt weer met cijfers: «Ik heb in 1973 gezegd, dat rond de beginjaren tachtig meer dan de helft van de olie- en gasvoorziening van West-Europa uit de Noordzeevoorraad geleverd zou kunnen worden. Dat zou voor wat olie betreft, 200 miljoen ton moeten zijn. Maar dat is nu nog maar ongeveer 160 à 170 miljoen ton, uit de Engelse en Noorse velden. Dat komt omdat er nog geen geïntegreerde politiek is om de produktiemogelijkheden te maximaliseren».

«In het Noorzegebied zijn er ongeveer 300 gas- en olievelen ontdekt. Daarvan zijn er nu nog maar vijftig in ontwikkeling. Nederland heeft zestig velden, waarvan twaalf in ontwikkeling. Dat is niet meer dan twintig procent. De ontginning vraagt hier veel tijd. Voordat een maatschappij een vergunning heeft, gaan er minstens achttien maanden overheen».

Zou het dan niet nuttig zijn, dat ons land een speciaal ministerie voor energie zou krijgen?

**«Zichzelf te bedriegen, zonder het te merken, is even gemakkelijk als het moeilijk is anderen te bedriegen, zonder dat zij het merken.»**  
La Rochefoucauld

## EIGEN MINISTERIE

Odell: «Dat zou inderdaad nuttig en bijna noodzakelijk zijn. Energievoorziening valt nu onder Economische zaken. Een eigen ministeriële post, zoals in landen als Engeland, Noorwegen, de Verenigde Staten en Canada het geval is, zou van groot belang zijn. Het is een urgentie van de eerste orde, onze energietoevoer. Er is meer dan genoeg te doen, zoals op de Noordzee, waar we méé hebben, dat de ligging gunstig is, niet te diep. De olievelen bij Schoonebeek bevatten nog volop (zware) olie. Dank zij nieuwe technische methoden kunnen we denken aan een produktie van misschien 40 procent van de geschatte voorraad van 2 miljard vaten. In Groningen en Zeeland zijn enkele diepboringen gedaan. Het resultaat daarvan is nog niet bekend. Vanwaar toch die geheimzinnigheid bij resultaten van onderzoeken als het om olie of gas gaat (Odell is in het verleden nog al eens voor fantasie uitgemaakt; als hij met zijn cijfers kwam, waarna hij later gelijk bleek te hebben).

Professor Odell: «Tja, dat zit 'm waarschijnlijk onder meer in de aard van het Nederlandse overheidsstelsel. Het is hier niet wettelijk verplicht om informatie te geven, zoals bijv. in Canada, waar een jaar na de boringen de gegevens op tafel moeten komen. Er wordt hier veel te geheimzinnig mee gedaan».

Een geheimzinnigheid, die de gewone burger de indruk geeft, dat er achter de muren gesjoemeld wordt. Neem nu gesprekken, die er gevoerd zijn (en wellicht nog gevoerd worden) met het Saoedische staatsoliebedrijf Petromin. Het blad Platt's Oilgram News meldde dat Nederland (als staat) een contract zou gaan sluiten met Saoedi-Arabië over de levering van ongeveer 5 miljoen ton olie per jaar. Minister Van Aardenne ontkent dat het om een bilateraal («tweelands») contract gaat. Wie dan wel met de Saoedi's praat? Dat zal later bekend worden, zegt de minister (aldus de NRC) geheimzinnig. Bekend is wel, dat Shell voor Petromin een raffinaderij bouwt in Jubail. Shell is dan voor het eerst betrokken bij levering van olie uit Saoedi-Arabië. Allemaal toevallig? We vragen het Odell. Hij glimlacht fijntjes.

Overigens is ook professor Odell vóór het terugdringen van het energiegebruik. «We kunnen niet eindeloos onbeperkt doorgaan». Hij staat op en loopt naar het raam, dat een schitterend uitzicht biedt op de Brienenoordbrug. «Kijk nou, al die auto's in die files. Dat is toch

eigenlijk te gek om los te lopen. Elke werkdag weer hetzelfde. Dat onder controle brengen behoort natuurlijk ook tot een goed energiebeleid».

Totdaar deze zeer belangrijke uiteenzetting welke we aan het oordeel van onze minister van Economische Zaken onderwerpen.

Professor dr. Peter R. Odell is een Britse deskundige op het gebied van olie- en energievoorziening. Hij is ook hoogleraar in de economische en geografische aardrijkskunde aan de Rotterdamse Erasmus Universiteit. Hij is o.a. lid van het Institute of Petroleum en de International Association of Energy Economists. Hij trad in 1977-78 op als adviseur van de Britse regering. Volgend jaar treedt hij af als hoogleraar en gaat zich dan geheel wijden aan het Centrum voor Internationale Energiestudie dat in het kader van de economische faculteit, van de Erasmus Universiteit te Rotterdam wordt opgericht. Hij is pas 50 jaar en kan Nederland en de gemeenschap nog zeer grote diensten bewijzen, voor zover zijn visie gegrond is en men hem tenslotte op geen zijspoor zal trachten te doen belanden, al was het maar om de huidige uitbuitingsmethoden te kunnen laten voortbestaan ten nadele van de gehele gemeenschap. Zal Distrigaz daaraan kunnen verhelpen, hoe lofbaar de bedoelingen van minister Claes misschien ook zijn? Afwachten!

P. Vandenberghe.

# E.E.G. VRAAGT UITLEG

(Vervolg van blz. 1)

regering zal moeten bestudeerd worden. Anderzijds heeft de voorzitter van de Noord-Franse vissersorganisatie F.R.O.M., in een antwoord, het feit niet geloochend dat de Fransen haring gaan vissen in Franse wateren tussen de Sandettie en Ailly, even buiten Boulogne. Volgens deze Franse woordvoerder zal niets de Franse visser kunnen stoppen om haring aan te voeren! De redenen hiertoe zijn volgens hem, het feit dat men een kwotuum geweigerd heeft aan de visser en de eenzijdige behandeling van deze kwestie door de officiële biologen en wetenschap. pelijke onderzoekers die het probleem eenzijdig benaderen. Verder wees zelfde heer er op, dat er wel een Engelse haringvisserij in de Clyde en de Ierse Zee plaats vindt door schepen beneden de 100 voet (30,25 m.). Daar waar de Franse industriële visserij niet over dergelijke schepen beschikt, maar deze groter zijn, moet men dan de Fransen niet de steen toewerpen. Een bepaald Frans dagblad schrijft ter zake dat het wellicht waar is dat de Franse visser niet zuiver staat in deze zaak, maar dat andere landen eveneens aan illegale haringvisserij doen, onder meer Nederland. Verdere verwijt dit blad nog dat Britse reders te Oostende, Frans vistuig gaan kopen dat blijkt haringnetten te zijn! Ditzelfde blad verwijt de Britten dan ook hun dubbelzinnigheid. In elk geval zullen deze discussies zeker de eensgezindheid onder de «Negen» (thans «tien») met Griekenland sinds 1-1-1981 niet bevorderen. Ook de stellingname van de heer Le Duc, voorzitter van de Noord-Franse F.R.O.M., is zeker wel bijzonder aan te stippen, waar deze heer openbaar verkondigt, dat de Franse visser geen afstand zal doen van het vissen op de haring!

## DE BRITSE «GRIMSBY-LADY» VRIJGESPROKEN !

In verband met illegale haringvisserij, hebben we er in een vroegere uitgave op gewezen, dat een Britse treiler, de «Grimsby-Lady» in de wateren rond Noord-Ierland aan verboden haringvisserij gedaan had en met deze haring naar het Deense Hirsthals ging om daar te verkopen voor een brutobesomming van nagenoeg 3 miljoen B. fr. Door de Britse rechtbank werden de schipper en de rederij thans vrijgesproken omdat de Britse wet niet duidelijk was. De Britse regering had de haringvisserij verboden op basis van de beschermingswet van 1967 die echter de Noord-Ierse wateren niet insluit. De Britse regering zal nu een nieuwe basiswet voorbereiden, die de Noord-Ierse wateren wel insluit. Noord-Ierland is het gedeelte van het Ierse eiland dat onder Brits bestuur staat en tot Groot-Brittannië behoort. Terzelfdertijd gaf de Britse regeringsvertegenwoordiger toch te horen dat de Britse vissers nu niet moeten beginnen, gezien de uitspraak van de rechtbank, aan haringvisserij in dit gebied te doen. Wij trekken hieruit echter het besluit dat ook de Britse vissers niet aarzelen ergens de wet te omzeilen om aan illegale haringvisserij te doen en dat elkeen best voor eigen deur veegt.

# RUIM 30 MILJOEN MEER OMZET IN DE OOSTENDSE VISMIJN!



Pakweg onmiddellijk na de jaarwende konden de diensten van de Oostendse vissershaven reeds de jaarcijfers bekend maken en daaruit blijkt dat toch wel hoopgevende resultaten werden geboekt want zowel aanvoer als opbrengst ondergingen een verhoging in vergelijking met vorig jaar. In 1980 bedroeg de totale visaanvoer in Oostende 16.337 ton tegenover 16.307 ton in het voorgaande jaar; m.a.w. er werd ongeveer 30.000 kg. méér vis aangevoerd. Een duidelijke stijging werd echter opgetekend voor wat de opbrengst betreft. Waar men in 1979 stond met een totaalcijfer van 612.027.898 fr. is dat in 1980 opgelopen tot 644.162.541 fr., met name dus ruim 32 miljoen fr. méér. Dit is meteen op één na het hoogste opbrengstcijfer dat ooit werd opgetekend. Alleen 1978 was beter want toen werd een aanvoercijfer van 664.645.761 fr. opgetekend maar daarbij dient genoteerd dat toen 21.008.533 kg vis werd aangevoerd, hetzij bijna 5.000 ton méér dan in het afgelopen jaar.

## VIS IS NOG ALTIJD ÉÉN VAN GEZONDSTE PRODUKTEN DIE ER ZIJN

Nu langs alle zijden over dieet voeding geschreven en gesproken wordt en veel produkten chemisch bewerkt worden, is aan het licht gekomen dat zulks gelukkig niet met vis het geval is.

Onze konfrater van het Brugs Handelsblad had daarover vorige week met de heer Pierre Hovart, directeur van het Belgisch Rijksstation voor Zeevisserij een interview.

Het is onze lezers bekend dat dit station meer en meer leidt tot een zeer belangrijk voorlichtingscentrum voor onze visserij waarop nog niet genoeg door onze vissers beroep gedaan wordt, vooral voor technische vraagstukken waarvan het belang meer en meer tot uiting komt, nu de kosten van nieuwbouw, uitrusting en apparaten zeer duur komen te staan en bij de minste nalatigheid, vergissing of gebrek aan voldoende voorlichting, de reder en de vissers dit duur betalen.

We hebben met de toelating van onze konfrater en de heer Hovart gemeend zijn zeer belangrijke visie, ook in onze kolommen te moeten weergeven, overtuigd dat het zal bijdragen tot een nuttige voorlichting van onze vaklui en ook de onwetende massa.

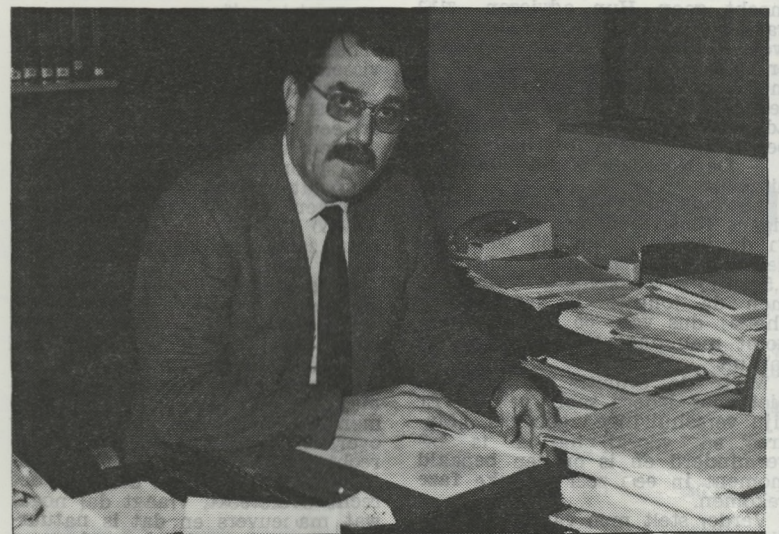
### HET GESPREK MET DE HEER HOVART

We hebben alweer een feestperiode achter de rug die ook in crisis pleegt gepaard te gaan met enkele culinaire hoogstandjes. Al was het een hele of halve kreeft, Normandische tong of voor wie het enigzins minder breed heeft, pekelharing (met «kazakken»), er zal wel steeds op de een of andere manier vis op het menu gestaan hebben. Jawel vis, die in deze periode nochtans betrekkelijk duur voedsel is, maar daarom misschien des te meer geapprecieerd.

Rond kwaliteit en kwantiteit van dit produkt, in de eerste plaats hetgeen in de zee leeft, heeft de jongste jaren schier ononderbroken een aktualiteit bestaan. Dat ging van de kwikaffaire tot de milieurampen met reuze petroleum-tankers en van de «Haringoorlog» tot de woelige debatten tussen Europese ministers.

Over een en ander — vooral de vragen hoe gezond de vis nog is en hoe het zit met heden en toekomst van het zeevisserijbedrijf — konden wij meer vernemen van Bruggeling Pierre Hovart, directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende.

De h. Hovart, is de auteur van de onlangs uitgegeven publikatie «konfliktsituaties voor de zeevisserij».



De heer P. HOVART, directeur van het Rijksstation voor de zeevisserij. (Foto Herman)

Er is de jongste tijd in de pers nogal wat deining ontstaan omtrent de haringvangsten. Ondanks een EEG-verordening zijn er aanvoeren geweest. Wat was de preciese drijfveer om, in 1977 zo menen we, dat verbod uit te vaardigen?

Het was al een hele tijd gebleken dat de haringvangsten, althans in de Noordzee maar ook in andere gebieden, zeer sterk aan het teruglopen waren. Dit was het gevolg van een zeer sterke bevis-

(vervolg op blz. 4)

# Vis is nog altijd één van de gezondste producten die er zijn

(vervolg van blz. 3)

sing. En daardoor werd ook de paai-populatie of de paai-stock (dus de vissen die moeten zorgen dat er kleintjes bijkomen) aangetast. Waardoor de hele haringstapel daar uiteindelijk onder zou lijden.

Het doel van dit verbod was m.a.w. mogelijk te maken dat de paai-stock op een peil zou komen dat in de toekomst een vangst van haring rendabel en gegarandeerd zou maken. Om een cijfer voorop te stellen: bij het uitvaardigen van dat verbod bedroeg de paai-populatie ongeveer een 200.000 ton en het streefcijfer was te gaan naar 800.000 ton. Nu zitten we ongeveer aan 500.000 ton, wat dus maakt dat er veel haring is.

Men kan nu opteren om ofwel de visserij opnieuw toe te laten, ofwel te streven naar dat optimum en dus nog een beetje te wachten.

— De haringvangst vormt nochtans slechts een klein onderdeel van het Europese visserijbeleid. Sedert een aantal jaren wordt gestreefd naar een beheer van diverse soorten. Waarom is men plots aan de noodbel gaan trekken?

Wel, de visserij is vooral in de naoorlogse jaren fel ontwikkeld; ze heeft een geweldige technische evolutie gekend. Het werd bv. een overgang van passieve naar actieve visserij; de schepen zijn groter geworden, zwaardere motoren werden ingebouwd, het vistuig werd verbeterd, detectie- en navigatie-apparatuur werden aangepast en geperfectioneerd. Kortom, met al dat is de visserijdruk op de stocks een beetje te groot geworden.

Ik beweer nu niet — want de term overbissing valt nogal eens links en rechts — dat de zee uitgeput is; ze is alleen een beetje te zwaar belast geworden, terwijl de visserij-inspanning te groot was t.a.v. wat de stocks konden verdragen.

De biologen zijn dus ingezet om te zoeken tot hoever de visserij mocht gaan. Hun adviezen zijn vanzelfsprekend niet te beschouwen als evangelie, maar men moet er toch van overtuigd zijn dat de mens in heel dat marine-ecosysteem kan ingrijpen. Al kunnen die adviezen ook wel tot gevolg hebben dat er ergens iets hapert.

— De Noordzee is dus lang niet uitgevist?

Absoluut niet! Ik kan zulks overigens illustreren met een cijfer: in de jaren '50 tot '65 werd uit de Noordzee gemiddeld ongeveer 1,5 miljoen ton gehaald; wanneer men de jongste 15 jaar neemt (hetzij dus van '65 tot heden) komt men ongeveer op 3 miljoen ton uit.

Maar de evolutie is natuurlijk niet voor iedere soort gelijk. Er zijn verschuivingen gebeurd. Makreel en vooral haring is bv. verminderd en is op een bepaald moment in een zeer kritieke fase gekomen.

Verder stelt men vast dat de vis die bestemd is voor vismeel, voor industriële doeleinden, de jongste jaren fel is toegenomen. Ik denk bv. aan de zandspiering en de sprout.

Merkwaardig is voorts dat er ook een toename is bij de rondvis; dat de schol goed zit en dat de tong de jongste 2 jaar ook wel een stabiliteitsniveau heeft bereikt.

Tegenover die verschuivingen kan men dan stellen dat de biologen tot nog toe — en dat kan mis-

schien wel als een kritiek overkomen — steeds stock per stock zijn gaan bekijken om te komen tot een optimum voor ieder soort: 800.000 ton paai-stock voor haring, 45.000 ton voor tong, enz.

De vraag is wel: uitgaande van het feit dat er in heel die cyclus in de zee een competitie heerst, een zeer grote predatie en een concurrentie voor de voeding, is er eigenlijk voldoende voedsel in de zee om al die stocks tot een optimum te brengen? Zodanig dat er de jongste jaren een tendens is om over te stappen naar de benadering van het hele systeem, hoewel men ook daarmee zeer voorzichtig moet zijn.

## GEEN REGELS TUSSEN

### TRADITIONELE GEBRUIKERS EN NIEUWKOMERS

— Intern in de visserij is er de concurrentie tussen mensen die op industriële vis en op konsumptieve varen, tussen grote en kleine schepen, enz. Maar in uwe recente publicatie «Konfliktsituaties voor de zeevisserij» handelt u over het feit dat de visserij gekonfronteerd wordt met andere gebruikers van de zee: de scheepvaart, de telekommunikatiekabels, de verontreiniging, de zand- en grintwinning en de exploratie en exploitatie van olie en gas (plus de leidingen) in zee, als belangrijkste elementen.

Ik stel vast dat er de jongste tijd meer en meer andere gebruikers zijn opgedaagd. Ik meen dat zulks eens onderstreept wordt, want over de hele aktie tussen de traditionele gebruikers en de nieuwkomers bestaan er eigenlijk geen regels, geen duidelijke afspraken, met het gevolg dat men naar conflicten gaat. In genoemde publicatie heb ik er enkele trachten op punt te zetten.

De oudste is natuurlijk de scheepvaart. De scheepvaart en de visserij leefden oorspronkelijk naast elkaar. Maar aangezien het verkeer enorm is toegenomen en er een aantal ladingen vervoerd worden die allesbehalve gelukkig zijn voor het milieu (met het gevolg dat aanvaringen catastrofale gevolgen kunnen hebben, cfr. de Amoco Cadiz), zijn dat toch allemaal zaken die wel het overwegen waard zijn.

Er is ook het feit dat in het Kanaal en in bepaalde andere gebieden de manier van varen en van vissen gewijzigd is. In het Kanaal moet men mood de sporen van het algemeen verkeer volgen en men mag het ook niet belemmeren als men wil oversteken. Als men wil oversteken, moet men dat in een rechte hoek doen. Als men nu achter de haring aanzit, die ook niet recht oversteeft, vraagt dat nogal wat manoeuvres en dat is natuurlijk een serieuze hinderpaal voor de visserij.

Van de kabels lijdt de visserij veel minder, tenzij dat schade aan het vistuig kan veroorzaken worden als het net ergens vasthangt. Het omgekeerde is veel gevaarlijker: dat de mensen die grote investeringen doen om het verkeer tussen de continenten mogelijk te maken, schade zouden ondervinden.

De beide elementen zijn voor

mij nog de kleine konfliktsituaties; de grote stukken zijn de verontreiniging. Men mag stellen dat praktisch alle afval die we in onze maatschappij kennen, uiteindelijk toch ergens in de zee terecht komt. Wat natuurlijk een heleboel problemen stelt. Er zijn wel een aantal conventies die deze materie regelen, maar het is een zeer complexe zaak omdat in de eerste plaats de gevolgen van de verontreiniging t.a.v. de zee en ook t.a.v. de vis en de visserij van zoveel factoren afhangen: de soort afvalstoffen, de concentratie, de hoeveelheid, de plaats, enz. Een stof is misschien gemakkelijk te achterhalen, maar als je er veel hebt, is dat niet zo eenvoudig.

De gevolgen verschillen van soort tot soort, maar als je ze allemaal onder één noemer zou brengen, zou je kunnen stellen dat de gevolgen van de verontreiniging zitten in het milieu zelf. Deze is een stabiel milieu, met zo'n temperatuur zo'n gehalte aan zout, aan ijzer en andere stoffen; en indien dat konstant is, dan is dat een milieu waarin de vis gemakkelijk kan leven; maar wijzig je het, dan kan dat natuurlijk heel andere consequenties hebben.

De tweede zaak is dat de zee haar eigen voedsel voortbrengt. In andere industrieën wordt zulks, afgezien van de concurrentie, verrekend in de kostprijs, maar hier gaat dat niet, want het is per opbod of per afslag dat de vis verkocht wordt.

Afgezien daarvan, vind ik dat de vissers een mooi volk zijn en dat ze er zich wel zullen doorslaan. Er zit naar mijn gevoelen nog altijd leven in de visserij en ik geloof werkelijk zeer sterk in de mogelijkheden van de aard van de job én van de zee.

— Ondanks alles hebben we deze dagen de vis toch duur betaald?.....

Ja, maar dat is een kwestie van vraag en aanbod. Verder mag men de aanvoercijfers niet vergelijken met de verkoopsijfers in de winkel. De cijfers van de eerste tien maanden van het jaar duiden slechts op een aandeel van 5 à 6 pct. En verder zitten we nu ook in een periode van feesten en je moet tenslotte rekenen dat vis nog altijd één van de gezondste producten is die er zijn...

Door die afvalstoffen kan je daar op inwerken en de zaak uiteindelijk doodduwen, zodat je een soort woestijn krijgen. Op de vis zelf kunnen ziekteverschijnselen ontstaan, vervormingen; de vis kan andere gedragingen krijgen, enz.

Per slot van rekening is volgens mij de gaafheid van de vis nog het belangrijkste aspect. Als men bepaalde stoffen in de zee gaat lozen, dan kan het gebeuren dat de vis ze opneemt en die doorspeelt aan de verbruiker, met alle gevolgen vanden.

Ik probeer hier het onderzoek een beetje in die richting te leiden. Te weten dat de vis nog altijd gezond is. Hij is nog altijd gezond momenteel, maar je moet er zeker van zijn!

Nog het meest markante aan die hele zaak is het volgende: als er iets met de vis gebeurt, dan is dit niet door de schuld van de visser. Het zijn de industriële of liever de verontreinigende stoffen die daar de oorzaak van zijn. Maar de visser is er het slachtoffer van; de prijzen dalen, de markt valt in

elkaar. Dit wijst er op dat er toch serieuze problemen zijn in de externe verhoudingen van de zeevisserij. Er bestaan geen regels voor.

## NOG TOEKOMST

### IN DE VISSERIJ

— Nu we het toch over milieu-problematiek hebben: er is al veel inkt gevloeid over het probleem van de dumping in zee. Dat sluit wellicht aan bij de zand- en grintwinning, ook één van de in uw publicatie beschreven conflicten in de zeevisserij.

Wat de zand- en grintwinning op de kust betreft is het zo dat de nadelige gevolgen voor de visserij voortvloeien uit het feit dat er broed- en paaiplaatsen kapot gaan. Rechtstreekse schade zie ik niet zo zitten. Het is veeleer indirect, via de voedselketen.

Maar ik moet wel zeggen dat zowel voor de dumping, de lozing van afvalstoffen als voor die zand- en grintwinning, de zaak heel ernstig is voorbereid en ook heel ernstig gevolg wordt.

Indertijd, in overleg met het ministerie van Verkeerswezen en thans met het ministerie van Volksgezondheid, hebben we nl. zones aangeduid waar er afvalstoffen mogen gedropt worden. Die plaatsen zijn deze waar er weinig gevist wordt en waar de rijkdom aan levende wezen erg minnig is.

Ten tweede worden van hieruit om de twee maanden bemonsteringen gedaan. Men analyseert alle vangsten, men vergelijkt de dichtheid van de vis of van de levende wezens die er voorkomen, men kijkt ook naar het water en men analyseert tevens het sediment hetgeen op de bodem ligt).

Hetzelfde hebben wij gedaan voor de zandwinning. Wij hebben bepaalde zones vastgelegd, hoewel wij eigenlijk maar een heel klein kontinentaal plat (in de vorm van een afgeknotte kegel) hebben. Dat is tamelijk sterk gereguleerd en ook dat trachten we te volgen met tweemaandelijks bemonsteringen.

— Er is dus geen direct gevaar dat de visserij kapot gaat?

Ik geloof het niet. Integendeel. Weliswaar is de visserij nu gekonfronteerd met een heel nieuwe conceptie en is de vrijheid aan het aftakelen door het moeten respecteren van de quota en de opgelegde reglementen. En ten tweede heeft het zeevisserijbedrijf af te rekenen met moeilijkheden bij de exploitatie. Denken we slechts aan de brandstof die in nog geen 10 jaar tijd gestegen is van 1,25 fr tot meer dan 9 fr., wat een stijging is in het pakket van exploitatiekosten van ongeveer 10 tot 30 pct.

REDEERS  
LEEST UW  
VAKBLAD

# HET EINDE VAN DE BELGISCHE SCHEEPSWERVEN ?

In het dagblad Lloyds van Antwerpen verscheen van de hand van hun maritieme medewerker zeer onlangs een zeer belangrijk artikel welke ook hier kenschetsend is voor de erbarmelijke economische toestand gevolg van de zware sociale lasten en lonen, waardoor niemand nog op concurrerende wijze kan bouwen of exploreren.

De heer Vanden Bossche geeft hier op een zeer bewuste en werkelijke wijze weer, wat de scheepsbouw der visserij sedert jaren heeft gevoeld waardoor er praktisch van het twintigjarige werven die twintig jaar geleden aan de kust en in Vlaanderen bestonden er nog praktisch maar vier meer overblijven, waarvan er nog slechts drie bestellingen hebben en de rest op kleine reparaties aangevoerd zijn.

We laten hierna de heer Van Den Bossche aan het woord.

De twee grote Belgische scheepswerven lopen het gevaar tegen het einde van volgend jaar in dezelfde moeilijkheden verwickeld te geraken als in 1977-'78, toen men te kampen had met een voortdurend werkloosheid en het uitblijven van nieuwe bestellingen de definitieve staking van de bedrijvigheid liet doorschemeren.

Zo de bijzondere kredietvoorwaarden die in het raam van het tot 1979 beperkt «alarmplan» verstrekt werden een gunstige uitwerking hadden, nl. bestellingen voor een vijftiental schepen, beoogde dit plan klaarblijkelijk slechts een oplossing op korte termijn: de werven steunen en de vlucht naar vreemde vlaggen, waartoe de Belgische reders als het ware willens nillens moeten overgaan verhinderen. Wij hebben reeds meermaals aangedrongen op de noodzaak om het probleem grondig aan te pakken, terwijl de maatregelen van 1979 moeten voortgezet worden overeenkomstig het beleid ter bevordering van de handelspositie van de werven. De huidige onsamenvangende aanpak zou weldra zeer ernstige gevolgen kunnen hebben, aangezien men op het einde van 1981 in een identieke situatie zal belanden — maar de context zal dan stukken benarder zijn.

De Belgische werven vragen nu een slordige 35 t.h. meer dan de prijzen van twee jaar geleden voor het bouwen van bulkcarriers van middelgrote tonnenmaat, terwijl voor grote massagoedschepen (130 à 140.000 dwt.) de prijs op één jaar met 25 t.h. toenam. Met het gevolg dat bestellingen die in België hadden kunnen geplaatst worden, naar buitenlandse werven gaan en dat Belgische reders er weinig voor voelen bepaalde dossiers boven te halen, zolang het nieuw overheidsbeleid inzake scheepsbouw kredieten geen vaste vorm krijgt. Een begrijpelijke houding, zo men de toestand van de openbare financiën beschouwt. Hoe dan ook, een Belgische rederij die morgen een schip zou bestellen bij een Belgische werf zou theoretisch dezelfde voor-

waarden, zo geen betere, moeten verkrijgen als die die in het alarmplan voorzien werden. Niemand zal in de huidige omstandigheden een dossier over de bouw van nieuwe tonnage indienen. In feite zou men terug moeten gaan naar het systeem van 1979 en sommigen spreken zelfs, zij het met een vleugje humor, van negatieve intresten..... wat stellig niet gemakkelijk te verenigen zal zijn met de officiële opvattingen. In regeringskringen is er intendeel sprake van een nieuw, veel minder voordelig kredietstelsel en wil men het systeem van «eigen constructie» die de scheepswerven toepassen afschaffen. Bovendien zijn sommige overheidsleden terecht de mening toegedaan dat het ministerie van Economische Zaken nu wel de fakkel mag overnemen, daar als puntje bij paaltje komt de kredieten die ingevolge de wet van '48 aan de reders worden toegekend uiteindelijk bij de werven belanden.

Deze toestand moet beslist worden rechtgetrokken: reders en werven hebben ieder hun moeilijkheden, die grondig van elkaar verschillen. Een voorbeeld: de Belgische reders hebben pas een bedrag van 223 miljoen B. F. (het overschot van de VOZOR-fondsen) ontvangen, bedoeld als werkingstoelagen voor het eerste kwartaal van 1980; waar blijft de rest? Men weet enkel dat het ministerie van verkeerswezen binnenkort een beperkte commissie (waarin o.m. vertegenwoordigers van rederijen en syndikaten zullen zetelen) bijeen zal roepen om te onderzoeken hoe deze zaak best opgevolgd kan worden, meer bepaald of de kredieten op hun huidig peil (14 miljoen per schip en per jaar) gehandhaafd worden of er al dan niet terug te betalen zijn, wat er in 1982 en later moet gedaan worden (in de veronderstelling dat de geldigheidsduur van de beslissingen die n.a.v. het resultaat van de besprekingen genomen worden beperkt blijft tot 1981)..... zonder de geest van het Verdrag van Rome te schenden.

Het zou dus de taak van de bevoegde overheid zijn om de wet van '48 te herzien tegen haar oorspronkelijke achtergrond, wat inhoudt dat de scheepswerven onder de bevoegdheid van Economische Zaken komen te liggen. Dit ministerie bekommert zich trouwens reeds geruime tijd over het lot dat de sector van de grote en middelgrote werven beschoren is — niet zonder reden werd aan de Dienst voor Nijverheidsbevordering gevraagd met MacKinsey samen te werken aan een allesomvattende studie, met het oog op mogelijke redmiddelen. Een verslag werd reeds aan de minister overhandigd, evenwel zonder conclusies. Deze worden tegen het einde van januari verwacht, samen met voorstellen voor interventie maatregelen, en zullen aan het MCEC worden voorgelgd, dat vervolgens de «beslissingen» zal bekend maken. In het verslag worden o.a. de toekomstverwachtingen van de twee

grote werven als duidelijk gescheiden lichamen onderzocht, doch daarnaast werd tevens een mogelijk samengaan van de twee bestudeerd. Hoe dan ook, rationalisatiemaatregelen zullen ongetwijfeld worden voorgesteld.

De scherpe prijsstijgingen die door de Belgische scheepswerven werden doorgevoerd zijn, naar verluidt, het gevolg van de alsmaar duurder wordende productiefactoren (staal, motoren, loonkosten) die 60 % uitmaken van de kostprijs van een schip, maar in rederskringen stellen sommigen zich de vraag of deze werven technisch bijleven. En of er geen overcapaciteit op het punt van de tewerkstelling bestaat.

Wat de grond van het euvel zij, welke hulpmiddelen ook worden aangewend, de overheid en de betrokken partijen moeten er zich ten volle van bewust zijn dat zij slechts enkele maanden hebben om in te grijpen en dat de inzet ditmaal het leven van de grote Belgische scheepswerven is.

Tot daar de heer Van Den Bossche.

Ook de reders ter visserij, waarvan sommige jongeren met veel durf de bouw van een nieuw visserysvaartuig zijn of trachten aan te vangen, stellen zich de vraag of er van de VOZOR gelden die overblijven nog in 1981 iets zal terecht komen.

Er was ons gemeld dat een gedeelte van die reserves zou aangewend worden voor sociale doeleinden.

Wij stellen de vraag: welke sociale doeleinden? Of zijn het de syndikaten welke deze reserves in de loop van al die jaren gevormd hebben bij het storten van de verzekeringspremies tegen oorlogsschaden van schepen.

Wij begrijpen niet waarom ook hier de syndikaten moeten bij betrokken worden.

Het is zoals de schrijver van het artikel meldt, zover gemomen dat schepen vier of vijf jaar geleden gebouwd, nu reeds bijna het dubbel kosten.

En waaraan is dit hoofdzakelijk te wijten?

Uitsluitend aan de zware sociale lasten en lonen, waardoor niemand het nog aandurfte dergelijke risico's in eigen land, op eigen werven te nemen. We menen nochtans dat alle hoop niet dient verloren en dat het gezond verstand van ons ministerie van Verkeerswezen, dat in de laatste jaren nuttig werk verricht heeft, het zal halen boven syndikale onverantwoordelijke eisen, die gans onze economie naar de vaantjes heeft geholpen en de werkloosheid zo heeft bevorderd, dat de toestand als meer dan hachelijk dient aangezien in acht nemend dat België weinig of geen natuurlijke bronnen van inkomen heeft zoals zulks bij onze naburen het geval is. Wachten we dus af, wat onze triestige regeerders zullen aanvangen nu de nood het hoogst is en een krachtadig beleid alleen de toestand kan redden.

P. Vandenberghe

## Olieprijzen opnieuw gestegen

Heden donderdag 8 januari stijgen de maximumprijzen van een aantal olieproducten.

Superbenzine stijgt met 30 centiem per liter en mag dan maximum 25,80 fr. per liter kosten. Gewone benzine stijgt met 20 centiem tot maximaal 24,90 fr. per liter.

Gasolie wegvervoer stijgt met 21 centiem per liter, gasolie verwarming met 19, lichte stookolie met 20 centiem per liter, extra-zware stookolie met 154 fr. per ton, butaan in flessen met 20 centiem per kg, propaan in bulk met 25 centiem per kg en autogas met 14 centiem per liter

De nieuwe prijzen zijn dus:

	Zones		
	0	1	2
Gasolie diesel (f/l)	17,63	17,66	17,71
» stookolie (f/l)	10,95	10,99	11,03
Extra-zw. stookolie (f/t)	8.752	8.787	8.845
Butaan in fles (f/kg.)		27,16	
Propaan in fles (f/kg.)		30,18	
Propaan in bulk (f/kg.)		22,61	
LPG voertuigen (f/l)		12,03	

Wat de visserij betreft is de officiële prijs van de gasolie vanaf heden donderdag 9,57 fr. Bij de rederskoöperatieve SCAP wordt op de prijs voor de gasolie van 9,57 fr. een onmiddellijke ristourne uitgekeerd van 0,62 fr. zodat deze voor de visserij 8,95 fr. is.

# Ook Zeeland vernieuwt zijn vissersvloot

Na de inhuldiging van de Br32 enkele maanden geleden te Breskens, is zaterdag 27 december te Vlissingen opnieuw een prachtig nieuw vissersvaartuig gedoopt waarna het zijn proefvaart deed.

Dit vaartuig werd gebouwd voor rekening van de rederij L. de Nooyer en zoon, waarvan vader en zoons vissers zijn, die op de receptie in het „Strand Hotel” te Vlissingen samen met de echtgenote in hun Zeeuwse klederdracht, deden denken aan de ouderen fiere Zeeuwse vissersfamilies, zoals er nog in Zeeuwse Vlaanderen en Zeeland te vinden zijn.

Het was niemand minder dan de welbekende Machinefabriek Maaskant uit Stellenidam die het modern pronkstuk van de Zeeuwse visserij had afgewerkt nadat de romp te Gdynia in Polen was gebouwd.

De Vli 27 is een vissersvaartuig dat een lengte over alles heeft van 40 m., een breedte van 8 m. en een diepgang van 4,70 m.

Het casco werd gebouwd te Gdynia in Polen en het prachtig schip is met de fijnste technische en meest moderne apparaten uitgerust in zoverre dat we ons afvragen of de schipper die het zal voeren, wel in staat is om er zich vakkundig van te bedienen.

Het moet zijn dat zulks wel het geval is. En dan moet het uit onze pen met de woorden: onze gelukwensen.

Onze huidige schippers zijn niet alleen kapiteins ter lange omvaart geworden, maar verdienen onze hoogste waardering voor de wijze waarop zij voor zo'n kapitalen instaan om ze te trachten te doen opbrengen.

Dit vaartuig kost, naar we uit wel ingelichte bron vernamen, rond de 65 à 70 miljoen Belgische frank.

Het is uitgerust met een Deutz scheepsdieselmotor van 2400 pk., afgesteld op 2000 pk., waarachter is geplaatst een reductie keerkoppeling van het fabriekaart Rhemania.

In de machiniekamer zijn verder nog geplaatst twee Deutz hulpmotoren met een vermogen van 239 pk. 1.500 omw./min., elk gekoppeld aan een 100 kw. liergenerator en een 117 kva boordgenerator.

Onder de bak boven de voorpiek, is een Maaskant gekombineerde ankerslipdraadlier type ank 120-ep 2 geplaatst en de voortstuwing geschiedt door middel van een Lips vierbladige cunial bronzen schroef met een diameter van 2700 mm. welke geplaatst is in een vaste hodi straalbuis.

De hoofdlier is een pneumatische bedienbare winch met elektrische

aandrijving fabriekaart Maaskant type m 220 ep 6.

Tevens is in een aparte ruimte een havenset geplaatst bestaande uit een Valmet 55 pk motor met Indar 50 kva generator.

In het voorschip bevindt zich een Promac boegschroefinstallatie type 60-85 met een aandrijfvermogen van 80 pk.

Het visruim wordt gekoeld door een volautomatische koelinstallatie van het fabriekaart Promac. De apparatuur hiervoor is samen met de scherfijnsinstallatie in een aparte ruimte in het voorste nettenruim geplaatst.

De stuurhut is zeer modern uitgerust met o.a. een verrijdbare stuurstoel, extra liercontrollers aan beide zijden, elektrisch bedienbare ruitenwisser. Ook is er een aparte ruimte gekreëerd als schippershut met daarin 2 slaappleatsen, koelkast en toilet.

In de stuurhut is de volgende navigatie- en opsporingsappara-

tuur aangebracht:

- 1 decca clearscan radar type rm 916c
- 1 decca clearscan radar type rm 914c
- 1 decca larkas automatische piloot type h50g
- 1 decca larkas roerstandaanwijzer type 42g60c
- 1 lehmkuhl digitale repeater type lr 22
- 1 microtecnica gyrocompas type sirius k
- 1 kaaden kleurenschotlood type chromascope cvs885
- 1 coden echolood type sr 658 mk2
- 1 digitale echolood type euro d
- 1 dancom ssb radio/telefontie installatie type rt 102
- 2 dancom marifoons type marina rt925
- 1 decca navigator
- 1 track plotter
- 1 intercom installatie

De indeling van het vaartuig is zodanig, dat er diverse magazijnen zijn ingericht voor het opslaan van

netwerk en reserve-uitrusting. De keukens en de messroom zijn in aparte ruimten geïnstalleerd, terwijl de keuken is voorzien van: 4 pits elektrisch komfoor, afzuigkap, koel- en vrieskast en een elektrisch koffiezetapparaat. Het achteronder is verdeeld in 1 4-persoonshut en 3 2-persoons hutten welke elk voorzien zijn van c.v., alarmering, intercom en een wastafelkombinatie.

Het gehele schip is verder uitgerust met centrale verwarming, elektrische alarmering en ventilatie.

Met bovenstaande beschrijving weer te geven menen we alles gezegd te hebben van wat een perfect modern en technisch uitgerust vissersvaartuig straks de zee zal aanvullen om er de visproducten zo uit te halen, dat het minstens 35 à 40 miljoen frank per

(vervolg blz. 7)



De prachtige treiler VLI.27.

(Vervolg van blz. 6)

jaar moet opbrengen om rendabel te worden.

Men moet het maar aandurven. We kunnen de eenvoudige schipper-reder L. de Nooyer en zijn zoons slechts gefeliciteren voor hun durfkracht en wensen hen steeds behouden vaart en rijke vangsten.

Wat de machinefabriek Maaskant uit Stellendam betreft, moeten ze werkelijk gefeliciteerd worden voor de knappe en optimale wijze waar-

op zij dit prachtig vaartuig tot in de fijnste puntjes hebben uitgebouwd, waardoor zij het bewijs hebben geleverd van hun grote vakkunde in de bouw van vissersvaartuigen.

Enkele maanden geleden leverden ze te Breskens een identiek fijn uitgerust vissersvaartuig, de Br.32. Dit schip, insgelijks te Gdynia (Polen) gebouwd, was de vervanger van de Br.5 welke thans de Texel 22 is geworden.

En als het er op aankomt de economische rentabiliteit te bere-

kenen van zulke vaartuigen is dit, aldus Piet Maaskant, cijfermatig moeilijk aan te tonen en berust in hoofdzaak op de knapheid van de schipper, de kwaliteit van zijn materiaal, op gunstige aanvoeren en verkoopprijzen en een ultra moderne technische apparatuur, die het werk aan boord voor de bemanning tot het minimum herleidt met een maximum van verzorging der aangevoerde vis. En dat is wat de scheepsbouwer ons deed verstaan.

Ten huidige dage gaat het niet om de bouw van een nieuw schip, maar om de verfijnde technische apparatuur en de praktische inrichting van alle delen van het vaartuig.

En dat heeft Maaskant ten zeerste begrepen en op uitstekende wijze uitgevoerd.

## DE NIEUWE DEUTZ-MOTOR

Omtrent deze motor van 2400 pk. op 2000 pk. afgesteld meldt Deutz ons nog het volgende:

Het betreft het type SBVM628. Het bovenblok en de cilinderkoppen zijn vervaardigd van modulair gietijzer GG50, d.w.z. met die eigenschappen ongeveer overeenkomend met St52; dit in tegenstelling tot vele andere fabrikaten, die gietijzer GG26 toepassen. Blok en koppen worden in de eigen fabrieksoven in Voerde spanningsvrij uitgedroogd.

De zuigers zijn opgebouwd met stalen kroon in plaats van geheel aluminium en zijn voorzien van „shaker“-koeling.

De cilinderkopkonstruktie is zodanig uitgevoerd, dat de demontage-tijd ca. 25 minuten bedraagt.

De uitlaatkleppen zijn vervaardigd van Nimonic 80A (NiCr20TiAl) en voorzien van Rotocap draainrichting.

Wanneer eventueel blaaskanalen ontstaan, heeft dit als gevolg een grote temperatuurstijging. Hierbij heeft echter Nimonic 80A de eigenschap te smelten, waarbij de trekvastheid konstant blijft tot 800° C; dit in tegenstelling tot St52 dat bij 6 gepantserde kleppen, waarvan bij 500° C de trekvastheid snel afneemt en het materiaal dusdanig hard wordt met breukgevoeligheden aan kleppen, zuigers, voeringen en vooral niet te vergeten blowers.

De inlaatkleppen zijn voorzien van inlaatklepmering.

De motoren zijn ontwikkeld voor een 1-kringloopkoelwatersysteem, waarin is opgenomen de zoetwater-warmtewisselaar, smeeroliekoeler en oplaad/luchtkoeler met een hoog- en laag temperatuurthermostaat, d.w.z. de oplaadluchttemperatuur bij intrede in de cilinder is ca. 60° C, dus nooit kondensvorming.

## ONZE GELUKWENSEN

We kunnen de machinefabriek Maaskant van Stellendam met zijn twee bezielers Piet en Aap slechts gelukwensen met het afgeleverde produkt. Reeds veel nieuwe vissersvaartuigen hebben we kunnen bewonderen. Maar dit is het „neusje van de zalm“.

Aan schipper-reder L. de Nooyer en zonen wensen we steeds rijke vangsten en behouden varen.

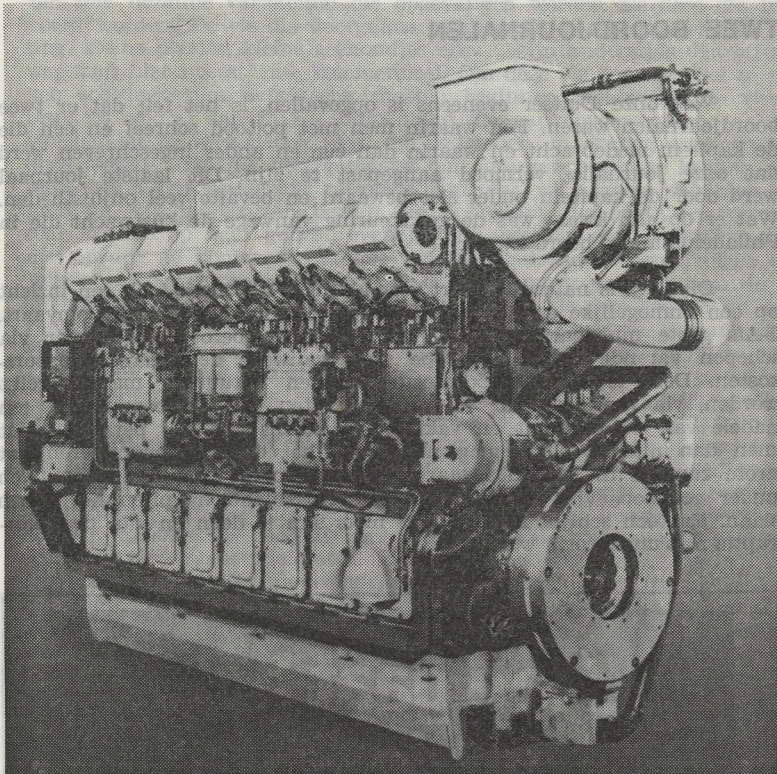
P.V.

# EEN GANS VISSERSDORP KOOPT EEN DIEPZEETREILER

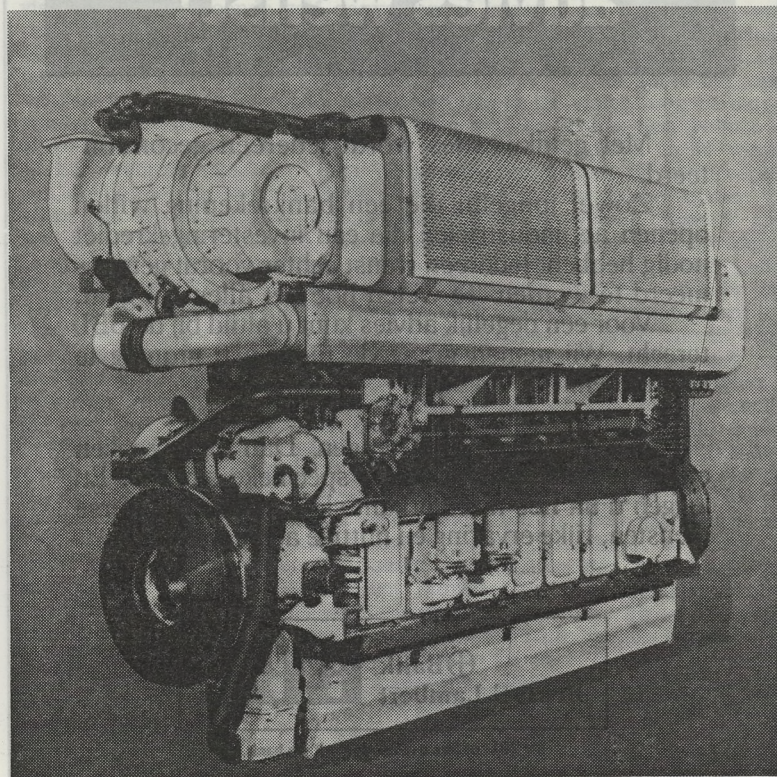
Een vissersdorp op de Faroë heeft waarschijnlijk wel voor een unicum gezorgd door het feit dat praktisch allen samen een diepzeetreiler aangekocht hebben. Het gaat hier om de zeer bekende «Roc-Amadour» uit Lorient. Het is een 55 meter lange treiler die enkele jaren terug zeer goede uitslagen boekte, maar nu sinds meer dan één jaar te Lorient stil lag. Het vissersdorp heet «Strender» en telt 800 inwoners. Er werd een maatschappij gesticht waarvan de burgemeester de voorzitter-directeur werd. Als we zeggen dat er 150 aandeelhouders zijn ingeschreven, dan betekenen die 150 families zeker bijna wel de ganse bevolking op weinig uitzonderingen na. Er werden door de maatschappij duitzend aandelen uitgegeven van elk zowat 5.500 B. fr. De naam van het vaartuig werd niet veranderd. Zelfde vissersdorp heeft nog maar onlangs een groot modern visverwerkingsbedrijf opgericht waarin 100 werknemers zullen te werk gesteld worden. Dat wil praktisch weerom zeggen evenveel families of meer dan het halve dorp. Met de nieuwe eenheid beschikt Strender thans over een vloot van tien vaartuigen waarvan de «Roc-Amadour» veruit de grootste eenheid is. Het is duidelijk dat de aankoop van de diepzeetreiler uit Lorient gebeurde met het oog op het verschaffen van de vis om in het nieuw opgericht bedrijf verwerkt te worden voor menselijke consumptie, praktisch in zijn geheel voor de uitvoer, in het bijzonder

Met de verkoop van december van deze grote treiler uit Lorient, verliest deze Franse vissershaven dit jaar haar vierde grote eenheid, en haar tiende sinds 1977, zodat het aanvoerpotentieel van Lorient in de laatste jaren een gevoelige deuk kreeg. De voor de deur staande campagne op de koolvis en leng van de nog bestaande en in bedrijf zijnde grote eenheden uit deze vissershaven, zullen het bestaan van deze treiler wel rekken, maar men vraagt zich te Lorient toch bezorgd af wat het zal worden met deze eenheden na deze campagne. De diepzeevisserij, eens de roem van Lorient, is op een zo laag pitje komen te staan, dat het niet verder meer kan. De dood voor veel vaartuigen langs de ene zijde van de Noordzee en het Nauw van Kales is echter brood voor de andere kant zoals voor het vissersdorp «Strender». Zeggen we nog dat de nieuwe en toekomstige schipper van de «Roc Amadour» samen met een aantal toekomstige bemanningsleden uit Strender overgekomen is naar Lorient om zich aan het schip eigen te maken en over te varen

Wensen we de koöperatieve leden op gemeentelijke basis uit Strender het beste voor de toekomst. Het is een initiatief dat waard is gevolgd te worden.



Twee beelden van de SBVM628 Deutz motor die zorgt voor de voortstuwing van de VLI27.



Vis eten is verantwoord eten

# EEN BREVET VAN OFFICIER TER LANGE OMVAART VOOR 5.000 Fr

Een Duits journalist heeft de proef op de som gewaagd en zonder ooit een voet op een schip geplaatst te hebben is hij er in geslaagd in het Hamburgs konsulaat van Panama een brevet van dekokofficier te bekomen tegen slechts vijfduizend B. fr.

Niettegenstaande men reeds wist dat de landen onder goedkope vlag het niet te nauw nemen en gemakkelijk brevetten uitschrijven voor dekokofficier, heeft het relaas dat de Duitse journalist, Christian Jungblut, oud 37 jaar, hierover ten beste gaf, toch voor de nodige deining gezorgd. We weten dat Griekenland hier ook niet te kieskeurig in is. Met de intrede van dit land sinds 1 jan. 1981 in de EEG hopen we nu dat men dit land toch zal verplichten dezelfde wetten en reglementen te volgen toegepast in de Gemeenschap.

Wat nu onze Duitse journalist betreft, had die wel, via een illegaal achterpoortje de beschikking over een certificaat van één jaar lichtmatroos en drie jaar matroos op zak. Wel vroeg de Panamese konsul te Hamburg om een nog geldig dienstkontraakt. Hierop bezorgde de journalist hem een aanbod van een reder die op de hoogte was van het gebeuren, om hem als tweede stuurman aan te stellen. Dit aanbod verplichtte de reder echter tot niets, want deze kon nog altijd laten gelden, dat hij betrokkene wel een aanbod deed, maar hem slechts de bediening zou toegeschoven hebben wanneer deze voldoende en controleerbare waarborgen zou gegeven hebben. In elk geval kreeg de journalist van de konsul van Panama een certificaat van officier ter lange omvaart toegeschoven waarvoor hij driehonderd mark diende te betalen. Hetzij zowat vijf duizend B. fr. Jungblut had tevergeefs om een certificaat van kapitein gevraagd, hetgeen hem door de konsul toch maar geweigerd werd. Aan de hand van dit certificaat kon hij dan naar een vaartuig zoeken. Hiervoor wendde de Duitser de steven, figuurlijk dan, naar Griekenland in de Pirée, waar hij zich aanbood in het kantoor van wat men de «vlaggeman» noemt, met het verzoek om aanwerving als derde luitenant, natuurlijk onder goedkope vlag. Dit kostte hem 20 duizend drachmen, hetzij ongeveer 15 duizend B. fr. De Vlaggeman was nog zo vriendelijk hem uit te leggen dat hiervan 25 t.h. ging naar de personeelschef van de maatschappij, die hem zou monstereen, waardoor zijn dossier met zijn aanvraag boven op de pak zou komen te liggen met dergelijke aanvragen. Dertig tenhonderd gaat naar de walkapitein van de maatschappij om hem een goed schip te bezorgen en de immigratiedienst stelt zich tevreden met 25 ten honderd zodat ten slotte voor de vlaggeman zelf maar 20 tenhonderd of drieduizend B. fr. van de vijftien overblijft.

## AANGEMONSTERD OP EEN GROTE TANKER

Vanaf dit ogenblik mocht onze nieuwbakken officier terug naar zijn hotel gaan en wachten op een seintje dat ten slotte kwam en waarbij hij als derde luitenant zijn intrede deed op een tanker van 71 duizend ton met een lengte van 260 meter !! namelijk op de «Aladin B». Eerst dacht onze Duitser aangemonsterd te zijn voor rekening van de Compagnie «Fadi Maritime», waarvoor hij tenslotte zijn kontrakt ondertekend had. Het scheepsregister meldde echter «El Hussein Shipping Corporation van Panama» die het vaartuig uitgerust had. De reder was een Syrier en het was de Amerikaanse maatschappij «Union Oil of California» die het vaartuig gecharterd had voor olievervoer voor de B.P. onder Panamese vlag. Vertrokken van Curaçao, moest de «Aladin B» naar Philadelphia met 70 duizend ton petroleum. Christian Jungblut deed er zijn wacht als derde luitenant, gelukkig de eerste dagen zonder dat hij er veel bij te pas kwam. Toen de kapitein hem echter op een dag vroeg zich van de sekstant te bedienen kwam toch een aapje uit de mouw. Toen de kapitein zag dat hij met de sekstant geen weg kon, zegde hij aan onze Duitser «mijnheer, ik geloof dat U voorheen nog nooit een voet aan boord van een vaartuig gezet hebt». Had de Duitse journalist verwacht dat dit het einde van zijn rol als derde luitenant zou betekend hebben, mocht hij braaf voortdoen, maar de kapitein bezag hem niet meer. Gelukkig was de derde luitenant nooit alleen op de brug, maar was er de stuurmaat en soms de tweede officier. Onze Duitser had echter een brevet van officier en dat kon men hem niet afnemen. Hij was dus dekokofficier, alhoewel men een heel domme of slechte kon zijn. Dit belet echter niet dat hij toch nog water en bloed weet heeft toen hij in een opkomende mist zat en hij de radar wilde aanzetten, maar de tweede stuurman vond dat dit nog niet nodig was. Dit was dan nog op een drukke vaarroute heel dicht onder de

Amerikaanse kust en voor het beetje dat de journalist had bijgeleerd, toch buitengewoon gevaarlijk. Het geluk zat hem echter mede.

## TWEE BOORDJOURNALEN

Wat onze Duitser eveneens is opgevallen, is het feit dat er twee boordjournalen waren. Eén waarin men met poëtood schreef en één die de kapitein medebracht en waarin dan één en ander ingeschreven werd dat onze journalist vermoed aangepast te zijn. Dit laatste journaal werd door de kapitein onder slot bewaard en bevatte veel onjuistheden. Wat er op aan kwam was de goedkeuring vanwege de kustwacht die in Philadelphia aan boord kwam.

Dit alles is natuurlijk kort verteld, maar het geeft toch een inzicht op een onmogelijke en nog zeer triestige toestand in de lange omvaart. Zelfs grote multinationals doen nu reeds een beroep op vervoer via schepen varende onder goedkope vlag, vanwege de lagere transportkosten. Deze lagere transportkosten kunnen natuurlijk maar bereikt worden, via het drukken van de loonkosten van de bemanning, ten nadele van de kwaliteit en vakkundige kennis van het personeel, dat men dan niet te nauw mag nemen. Is het dan te verwonderen dat grote rampen in de scheepvaart gebeuren vooral dan met vaartuigen onder goedkope vlag en dat de verzekeringsmaatschappijen het alarm slaan. En toch schijnt men er hier niets aan te doen en kan deze corruptie niet uitgedroefd worden !

**Hoe gaat het  
bij de BBL  
als u een degelijk  
advies wenst?**

Met geldkwesties wordt iedereen geconfronteerd.

Zowel jongelui die een bankrekening willen openen als industriëlen die een investeringskrediet nodig hebben. Iedereen wenst echter vooraf geïnformeerd te worden. Te weten hoe het allemaal gaat.

Voor een degelijk advies kunt u altijd bij de BBL terecht. Wij nemen graag de tijd om u grondig te informeren.

Stel ons dus gerust vragen. Dan onderzoeken en bespreken wij samen uw specifieke situatie. En leggen u uit hoe u munt kunt slaan uit onze diverse diensten, rijke ervaring en nuttige adviezen.

⊕ Bank **BBL**  
Brussel Lambert

De BBL, of hoe u munt slaat uit uw bank.

## VERSPREIDING EN KONSUMPTIE VAN DE VOLKSVISSOORTEN

Men schrijft ons,

Meer en meer wijst men er op, dat heel wat vis, van hetgeen men noemt de volksoorten, in de visafslagen opgevangen wordt, terwijl anderzijds er een tekort aan vis heerst in de Gemeenschap zodanig, dat er grote hoeveelheden uit derde landen worden aangevoerd. De vergelijking dat aan de ene zijde vis opgevangen en vernietigd wordt, door de gemeenschap te betalen en langs de andere zijde, het tekort aan vis op de binnenlandse markt door aanvoer uit derde landen dient aangevuld te worden, is toch te simplistisch voorgesteld. Inderdaad zijn het niet dezelfde variëteiten die opgevangen worden als deze die ingevoerd worden. De vis die doorgaans opgevangen wordt, zoals kleine wijting, kleine platjes, kleine zeehondjes enz..... zijn anderzijds daarbij nog wat men hier noemt, niet kommercieel. Om deze vis kommercieel te maken zou men dan liefst eerst moeten beginnen met onder de visverbruikers, vooral dan in het binnenland, de aankoopgewoonten te beïnvloeden en te veranderen. Wij, die de steden en dorpen aandoen met onze wagens, zijn het best geplaatst om deze gewoonten te kennen. Het moet bijna onveranderlijk rationvis zijn, dat wil zeggen, één stuk per man dit wat de soorten betreft die doorgaans niet gefileerd worden, zoals pladijs op haar geheel, evenals tong, wijting, enz..... Om tot minder opvang te komen en, als we het simplistische verband volgen, tot minder invoer, moeten we dus bereid zijn eerst te schaven aan de eetgewoonten van de verbruiker, namelijk ook de kleinere soorten te aanvaarden en eveneens de zogenaamde volkse vissoorten. Slogans zoals «twee kleine platjes, even goed, even veel en beterkoop», idem voor kleine tong, kleine wijting, kleine rog, kleine zeehond, enz.....

Anderzijds dienen we echter niet uit het oog te verliezen, dat het niet volstaat de visverbruiker aan te zetten tot het verbruiken van de kleine soorten, want, wanneer het slechts om een substitutie gaat van grotere soorten door kleinere of van dure en rijke soorten door meer volkse, dan zou met het veranderen van verbruikersgedragingspatroon alleen een verschuiving het verbruik van bepaalde vissoorten en van de nu genoemde commerciële soorten ten voordele van de volkse soorten en van de, thans niet-commerciële of kleine soorten bereikt worden. Dat wil zeggen, dat men naar een verschuiving in het verbruik van bepaalde soorten zou gaan, zonder dat de consumptie zou vergroot worden. Het voordeel voor bepaalde vissoorten of visgroten zou alleen maar te nadele van andere gaan. Men moet dus in de eerste plaats streven naar een verhoogde consumptie en hierbij terzelfdertijd promotie maken ten voordele van deze soorten die thans het meest in aanmerking komen voor de opvang. Alleen wanneer men, totaal gezien, het verbruik kan stimuleren, ook al weze het via het ingang doen vinden van volkse en, volgens de thans geldende begrippen minder commerciële soorten, zonder dat men hierdoor de consumptie van de thans opgenomen soorten en hoeveelheden aantast, heeft men aan goede propaganda gedaan en zal men meer de eigen aanvoer aanspreken ten nadele van de invoer. Het heeft dus geen zin, zoals bepaalde schrijvers het doen, heel eenvoudig de zogenaamde anomalie van de opvang en vernietiging te stellen tegenover de invoer uit derde landen. Als we bepaalde soorten, zoals visfilets, niet voldoende zelf aanvoeren of kunnen aanvoeren, dan moet men nagaan of we het verbruikerspatroon voor een bepaald gedeelte bij de viseters niet kunnen leiden naar minder van het soort dat door onze vissers onvoldoende aangevoerd en meer naar het soort dat opgevangen wordt. Ook moet de producent, dat is de visser, nog bereid gevonden worden zich, in het kader van wat de kwota aan ruimte en mogelijkheden biedt, hiervoor in te zetten. Het trachten in te werken op het verbruikerspatroon door aangepaste publiciteit, de medewerking van de handel die wellicht liefst dure soorten en de grotere soorten verkoopt, en een aanpassing van de aanvoer om zo weinig mogelijk soorten en kwaliteiten aan te voeren, die geredelijk voor een opvang in aanmerking komen, is zeker niet zo gemakkelijk tot één enkel geheel te coördineren en zou gewis het werk van jaren zijn. Ook aan de verwerkingsbedrijven zou kunnen medewerking gevraagd worden, want ook deze zijn te konservatief. Vooral dan de inleggerijen, zoals we dit regelmatig vaststellen met de sardienen, ansjovis, enz..... wensen dat men een bepaalde type van een bepaalde grootte aanvoert die geschikt is voor het stereotype - konservatie, precies of het onoverkomelijk zou zijn ook konservatieblikjes door het machien te krijgen die passen voor een enigszins groter sardien, ansjovis, enz ..... of een machien in te zetten die dit wel aankaan. We gaan wel akkoord, dat dit bijkomende kosten zijn, maar juist in deze gevallen zou een toelage van de Gemeenschap op haar plaats zijn omdat men dan de grote sardienen niet meer met tonnen en tonnen dient in zee te dumpen of te verwijzen naar de vismeelfabrieken. Een ganse marktstudie ligt hier nog open en diegenen die, onder meer in het Europees parlement klagen over de anomalie tussen opvang en vernietiging van vis en de invoer uit derde landen van nagenoeg één derde van het visverbruik in de Gemeenschap en menen dat dit eenvoudig op te lossen is door de opgevangen vis in de plaats te zetten van de ingevoerde, zouden hiervoor best doen op subsidies aan te dringen voor het nemen van een geheel van harmoniserende maatregelen.

Een ambulante vishandelaar  
R.B.

## BRIEVENBUS

### ONZE SCHELDEVISSERS EN VOZOR

Vanwege een Scheldevisser, want er zijn er nog steeds, ontvingen we hiernavolgend schrijven :

Mijnheer :  
Daar wij als kustvissers in het Antwerpse geen enkele vereniging of groepering hebben, welke zich bezig houdt met de belangen van onze vissers ben ik zo vrij mij tot U te richten.

Het betreft het niet in aanmerking komen voor de toelage van de VOZOR-gelden, waarvoor onze vader als reder toch ook betaald heeft tijdens en na de oorlog.

Ik ben 32 jaar en heb tot de aankoop besloten van een Belgisch kustvissersvaartuig van 21 m., 55 Brt. en motor Caterpillar van 335 pk met alle instrumenten aan boord. Ik ben sedert 1963 matroos en motorist aan boord van dit schip. Wij hebben van hier uit nooit geen examen voor schipper of schoolgaande aan een visserijschool, kunnen meedoen, maar denken minstens zo goed het beroep te kennen als een schipper, vermits we hier sedert 16 jaar als zodanig zonder diploma varen.

Kunnen we dus ook van die premie genieten ? Wat moeten we doen, wetende dat gij steeds elkeen geholpen hebt en nog helpt ?

Hoogachtend P.

### ONS ANTWOORD

Inderdaad onze Scheldevisser zijn bij de behandeling van de VOZOR-reserves in de vergeethoek gebleven, niettegenstaande zij tijdens en na de oorlog even goed de VOZOR-kas gespijsd hebben als deze van de kust.

Het Min. B. op de toekenning van deze premies sluit hen dus voorlopig uit.

Nu er voor 1981 een herverdeling van de rest der gelden komt, die naar het schijnt aanvankelijk voor 30 th. voor sociale doeleinden bestemd waren, is het best een aanvraag te doen aan het Ministerie van Verkeerswezen en hen uw geval voor ogen te leggen, daar het ons voorkomt, dat gij gemakkelijk met een mondeling examen te passeren voor uw soort vaartuigen, zeker een brevet zult halen en dus in aanmerking zoudt komen.

Daarbij zijn we ook overtuigd dat de minister en zijn ambtenaars die vergeethoek zullen willen herstellen daar alle Belgen gelijk zijn voor de wet en het nooit in hun bedoeling gelegen heeft U te vergeten.

Volgens het huidige ministerieel besluit en voor zover er nog gelden ter beschikking kunnen gesteld worden, mag men niet ouder zijn dan 40 jaar, moet men over een brevet van schipper beschikken en mag men in het verleden geen reder van een vissersvaartuig geweest zijn.

● 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)

## UURTABEL DER OVERVAARTEN

voor de week

van 10.1 tot 17.1.1981

Afvaarten uit Oostende naar :  
Dover Western Docks :

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

Afvaarten uit Oostende naar :  
Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 20u00.  
— Dagelijks te 17u00 en te 23u00, behalve op 17 januari 1981.  
— Op 13, 14, 15 en 16.01.1981, afvaart te 05u00.

Afvaarten uit Oostende naar :  
naar Folkestone :

— Dagelijks te 05u15.  
— Op 12, 13, 14, 15, 16 en 17.01.1981 afv. te 03u30 en te 06u40.

Afvaarten uit  
Dover Western Docks :

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

Afvaarten uit  
Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 23u59.  
— Dagelijks te 21u00, behalve op 17 januari 1981.  
— Dagelijks te 09u00 behalve op 12 januari 1981.  
— Op 17.01.1981 bijk. afv. te 03u00.  
— Op 12, 13, 14, 15 en 16.01.1981 afvaarten te 03u00 en te 07u00.

Afvaarten uit Folkestone :

— Dagelijks te 22u45.  
— Op 12, 13, 14, 15 en 16.01.1981 afv. te 00u10 en te 20u55.  
— Op 11.01.1981 bijk. afv. te 20u55.  
— Op 17.01.1981 bijk. afv. te 00u10.

## HOOGWATER-BOEKJE 1981

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

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr (BTW inbegrepen)

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. + 6 fr verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30 8400 Oostende

# De Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak bij de Sea-Scouts

De zo pas verschenen Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1981 werd al door onze Sea-Scouts en Sea Guides van België ter hand genomen om er in het handboek van de scouts gebruik van te maken.

Men schrijft ons :

*Geachte Heer,  
Zopas nam ik de nieuwe Zeemansalmanak ter hand en ik kan niet genoeg lofwoorden vinden voor de kwalitatieve inhoud er van. Het is een boek waar we, ten behoeve van onze pleziervaart en opleiding der sea-scoutsjongeren veel beroep op zullen doen.*

*We vinden er, buiten de voor ons informele zaken, veel praktische en technische onderwerpen in en zouden het op prijs stellen enkele onderwerpen er van te mogen overnemen in onze sea-scouts vademecum. Dit zou leiden naar het vormen van meer competente leiders op zee.*

*Get. Puystjens Jacky  
groepsleider.*

Totdaar dit schrijven waaraan we graag voldaan hebben.

Van uit Holland bereiken ons talrijke vragen voor aankoop en van uit Frankrijk kregen we van een Duinkerke reder, die Vlaams spreekt, een vraag of we dit werk ook niet in het Frans kunnen uitgeven, daar de vissers in Frankrijk over dergelijke uitgebreide gids voor de zeeman niet beschikken.

De Belgisch Nederlandse Zee-

mansalmanak is immers zo ingesteld dat hij tot aan de kusten van Marokko, IJsland, Groenland en tot de verste hoekjes van Noorwegen een werkelijk onmisbare gids is geworden.

Wie er leemten in vindt, schrijve ons. We zullen er in de mate van het mogelijke aan voldoen.

## Waar verkrijgbaar :

### A) IN BELGIE :

Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.  
Beroepsvereniging Hand in Hand, Tijdokstraat 34 te Zeebrugge.  
OVA Vismijn Oostende.  
Martin en Co, Brouwersvliet 28 2000 Antwerpen.  
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38 2000 Antwerpen.  
Antwerpse Lloyd, Eiermarkt 23 Antwerpen.

### B) NEDERLAND :

IJmuiden Stores, Trawlerkade 44 IJmuiden.  
Fa Harri, Prins Hendrikkade 90, Amsterdam.  
Maritiem, Vissershavenweg 46 te Scheveningen.  
Observator, Steenhouwerstraat 15 3020 Hoogvliet.  
Van Beelen, Middenhavenweg 58 IJmuiden.  
Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

## AANVOER EN OPBRENGST GEDAALD IN NIEUWPOORTSE VISMIJN

De Nieuwpoortse vismijn heeft in 1980 niet zo'n beste beurt mee gemaakt want zowel wat betreft aanvoer als opbrengst werd een daling opgetekend. In 1979 werd in totaal 2 miljoen 677.331 kg. vis aangevoerd, verdeeld als volgt : 2 miljoen 637.818 kg. bodemvis, 39.513 kg. garnaal en geen haring. In 1980 waren die cijfers respectievelijk : 2 miljoen 281.476 kg. bodemvis (-356.342 kg), 74.688 kg. garnaal (+ 35.175 kg.) en 32.700 kg. haring (+ 32.700 kg. dus). In totaal, en niettegenstaande de bijna verdubbelde garnaalaanvoer, werd toch een aanvoerdaling opgetekend van 288.467 kg. Vooral de bodemvis kreeg een lelijke deuk.

Dat heeft voor rechtstreekse konsekwentie dat ook de opbrengst neerwaarts ging. Het totale aanvoercijfer bedroeg in 1979, 103.927.556 fr. terwijl in 1980 slechts voor 101 miljoen 530.664 fr. aan vis werd verkocht en dat is dus een vermindering van 2 miljoen 396.892 fr. Ook hier is de enige oorzaak de verminderde aanvoer van bodemvis waardoor het verkoopcijfer voor die soorten ging dalen van 100 miljoen 153.869 fr. tot 95 miljoen 250.101 fr., zijnde een vermindering van 4 miljoen 903.768 fr. Gelukkig kon een gedeelte gecompenseerd worden door een stijging van de aanvoerwaarde van garnaal en haring. Waar in 1979 voor 3 miljoen 773.687 fr. aan garnaal werd verkocht steeg dit cijfer in 1980 tot 5 miljoen 873.488 fr. zijnde een verhoging van 2 miljoen 99.801 fr. Ook de 2.700 kg. haring milderden het verlies aan bodemvis want de vertegenwoordigende waarde beliep 407.075 fr.

## NOORWEGEN TERUG OP ZEEROBBENJACHT !

Men heeft zich in Noorwegen ten slotte tegenover de realiteit moeten gewonnen geven. Daar zal een Brigitte Bardot en andere filmvedettes die op de barrikades in het licht van de schijnwerpers kwamen staan om tranen met tuiten te schreien en mede van een zeer goedkope publiciteit rond hun naam genoten, deze maal niets aan kunnen veranderen. Jaren lang klagen de Noorse vissers over de vermenigvuldiging van de zeerobben die niet alleen hun vis wegvreten, maar ook vele vissen kwetsen alleen maar uit jachtplezier. Ook zou de zeerob een parasiet afgeven die zich op de kabeljauw zet. Vistuig wordt eveneens door de zeerobben beschadigd, terwijl op bepaalde plaatsen de zeerobbenpopulatie zo dicht is, dat men er gedeeltelijk of volledig in het vissen belemmerd wordt.

Het Noors Maritiem Onderzoeksinstituut heeft lange tijd aan een onderzoek ter zake gewijd en heeft nu haar besluiten vrij gegeven dat de zeerobbenpopulatie in bepaalde gevallen zelfs tot 75 % moet uitgedund worden. Het gaat hier vooral over de gewone en de grijze zeerob die in grote koloniën leven langs de Noorse kusten en in het bijzonder vanaf de kusten van More tot in het uiterste noorden. Duizenden en duizenden zeerobben worden er aangetroffen en behalve hun gekende gulzigheid en vreetzakkerij is het de onderzoekers duidelijk geworden, dat de vissers die er traditioneel kwamen vissen er totaal door gehinderd worden en alsmaar verder moeten uitwijken. Sommigen schrijven het vermenigvuldigen van de zeerobben toe aan de grote voedselaanwezigheid, onder meer door de smel herstellende haringstock, maar het onderzoek van het instituut en de bevindingen van de vissers wijzen er op, dat de zeerob een voorkeur heeft voor jonge kabeljauw waardoor er aldus honderd duizenden tonnen verloren gaan.

De Noorse regering heeft ingezien dat hier absoluut moest ingegrepen worden, niet alleen voor de kabeljauwstand langs de Noorse kust, maar eveneens ten voordele van de visserij der andere landen, want de kabeljauw is een uitzwermende en migrerende specie. Daarom zal Noorwegen, zonder uitstel, de jacht organiseren op de zeerob die in grote koloniën leeft en die vanaf de kusten van More tot Trondelag en Nordland. Gezien de ganse traditionele robbenjagers aan het verdwijnen zijn, zal de regering zich voor de zeerobbenjacht wenden tot bepaalde vissers zelf die in hun gemeenschap bekend staan als handige en behendige jagers. Hiervoor zullen zij een loon ontvangen en mogen over het produkt van de jacht beschikken. De onderzoekers verbonden aan het maritiem nationaal instituut hebben zelfs de jacht aanbevolen rondom en op het nationaal reservaat van het eiland Fro ten noorden van Fron-delag, waar anders alle jacht normaal totaal verboden is op gelijk welke specie, vooral omdat vastgesteld werd, dat de grijze zeerob zich zowat meester gemaakt heeft van dit reservaat. Niettegenstaande heel wat landen, op aandringen van zich in vedette willen stellen de mensen en slecht voorgelichte milieugroeperingen en „Greenpeace" verbodemaatregelen getroffen hebben op de invoer van vlees, produkten, pelsen en andere, afkomstig van zeerobben om de kommercialisatie van de jacht op de zeerob tegen te gaan, en niettegenstaande heel wat parlementaire tussenkomsten in vele Euro-

peze landen, onder meer in België vanwege parlementairen die bevooroordeeld zijn of heel eenvoudig eenzijdig ingelicht, zal de Noorse regering zich hierom niet bekommeren. Het ware wellicht gewenst dat men deze mensen eens beter voorlichte en dat onze pers en media in dit verband zich niet meer zo gemakkelijk in de luren laat leggen door aanstellerige stemmenmakerij van bepaalde bevooroordeelde instanties of individuen, en hun kolommen hiervoor vrij geven.

## NIEUWPOORT PLANT GROOTSE VISWEEK MET PINKSTEREN

Het stadsbestuur zal dit jaar tijdens de Pinksterperiode uitpakken met een «week van de vis».

Ongetwijfeld is de Pinksterperiode het beste tijdstip voor een «Visweek», wegens de jaarlijkse kaaikermissen en het nationaal eerbetoon aan alle op zee omgekomen vissers.

Schepen voor toerisme en kultuur W. Vermote heeft de leiding van een werkgroep belast met het op punt stellen van een passend feestprogramma.

Van 5 tot 14 juni voorziet men o.a. een tentoonstelling in te richten in de stedelijke feestzaal met als thema «De Vis en de Visserij». Aan die tentoonstelling zullen verschillende officiële en private instellingen hun medewerking verleenen. In de marge zou uitgepakt worden met een reeks schilderijen van bekende marineschilders en een verzameling postzegels en oude prentkaarten, wijl ook voor aangepaste film- en diavoorstellingen zal gezorgd worden.

Voor de vlugge vingers zouden wedstrijden op touw gezet worden in het garnaalpellen, demonstraties gegeven worden in het visbakken door de Nieuwpoortse visbakkers, alsook in het viskuisen door vaklui en zoveel andere zaken meer. In de vismijn zelf zou er ook een dansavond op touw gezet worden.

Het jaarlijks programma van hulde aan de op zee omgekomen Belgische vissers blijft voorbehouden aan Pinkstermaandag. De mogelijkheid wordt onderzocht om tijdens de visweek zelfs enkele bakvangers in de vissershaven te laten meren zoals o.m. de «Zenobe Gramme» van de Zeemacht, de O-29 «Broodwinner», het opleidingschip van de visserij. Verder worden nog gespreksavonden voorzien.

Wie echter onontbeerlijk blijft voor het welzijn van een visweek, is de Nieuwpoortse bevolking zelf en hier denken we in de eerste plaats aan de uitbaters van viswinkels en horecabedrijven om tijdens die periode in typische klederdracht achter de toonbank te verschijnen en aangepaste vismenu's te bereiden.

Tenslotte is er nog de visserij zelf die n.a.v. deze «Week van de Vis» een inspanning kan leveren om zoveel mogelijk in de eigen thuishaven te komen markten en hun vaartuigen eens feestelijk te bevlagen.

## DE OPGAVE DER VISVANGSTEN VERWAARLOOSD

### GEMEENTEBESTUREN DRAGEN SCHULD

Door de reders wordt geklaagd dat bij de minste grote aanvoer de prijs der vis ineen stort. Ook wordt vastgesteld dat bepaalde soorten gemakkelijk opgevangen worden en dit is vooral het geval voor wijting, kleine platvis en kleine gul.

Ook in E.E.G.-verband wordt daarover geklaagd, niettegenstaande het een feit is dat een derde van ons verbruik dient ingevoerd om aan de vraag te voldoen.

Wat België en dus onze vismijnen betreft, stellen we echter vast dat onze gemeentebesturen zeer malatig zijn in het aangeven van de verwachtingen en het niet te verwonderen is dat veel vis wordt ingevoerd uit Denemarken, Nederland en Engeland.

Te Zeebrugge en Nieuwpoort wordt het opgeven van de te verwachten schepen met een opgave van hun vangst volledig verwaarloosd en zijn de vishandelaars zowel van de vismijnen als in het binnenland veelal onwetend over soorten en hoeveelheid.

Dit wil daarom niet zeggen dat dit alles op 500 kg. na moet juist zijn, maar een **verplichte** regelmatige opgave is nodig, zoniet wordt de verkoper gestraft met een verkoop de volgende dag om 11u, zoals vóór de oorlog te Oostende toegepast. Dit zou spoedig doen inzien dat het menens is.

Te Oostende waren er vorige week zaterdag slechts drie vaartuigen die hun vangsten opgegeven hadden, waarvan een met 120 bennen en nochtans zeer dure prijzen, zondag terug in zee ging met 120 bennen vis, alsof hij met 24 u. langer te liggen volgende week veel duurder prijzen zou ontvangen.

Daarboven waren 12 vaartuigen binnen gevaren met 150 à 300 bennen vis die, hun vangst aanvankelijk niet hadden opgegeven

en tenslotte door het bestendig slecht weder heden maandag toch verkochten, zonder dat de vishandel er vóór zondag kennis van kreeg en de vishandel in het binnenland er onwetend van bleef.

Waar is de Rederscentrale, de Propagandakommissie voor Visverbruik en de Radio en Televisie om hier elk weekeinde op behoorlijke wijze en op een vast uur de aanvoeren voor de maandag en volgende dagen in alle vismijnen aan te kondigen.

Er wordt aan veel bluf gedaan met etentjes maar van praktische maatregelen in 't belang van de prijzen voor de reders komt er niets in huis.

Ook de vishandel weet daardoor niet wat gedaan: invoeren of afwachten.

Daarboven is de geestesgesteldheid bij de direkties van de drie kustvissershavens zo, dat de een bang is dat bij de andere een schip meer zou gaan markten en wordt alles toegelaten, uitgenomen maatregelen ter bevordering van de prijzen, minder opvang en beter organisatie.

En dan moet men niet verwonderd zijn dat vandaag de prijzen zeer hoog oplopen om vangen van de helft te zakken, bij gebrek aan voldoende en georganiseerde voorlichting.

Het is niet de dag na de aanvoer dat Radio, TV en dagbladen daarvan moeten spreken, maar wel minstens 48 uur vóór de aanvoer in om het even welke haven.

Maar wie zal de moed hebben zo'n gebrekkig en triestig beleid in goede banen te leiden. Twintig en dertig jaar geleden was men in dat opzicht veel verder dan nu. Nu hebben we alleen af te rekenen met veel bluf. Dat is de triestige werkelijkheid.

## TEWATERLATING VERIORZAAKT VLOEDGOLF

### NEGEN TOESCHOUWERS VAN DE KAAMUUR IN HET WATER GEVEEGD!

Op de scheepswerven van „France-Dunkerque” werd de grote carriere „Stena Jutlandica” voor een Zweedse rederij te water gelaten. Buiten de scheepswerf hadden heel wat toeschouwers plaats genomen op de kademuur van het tewaterlatingsdok om het spektakel van deze tewaterlating te kunnen volgen. Ook enkele amateursfotografen waren ter plaatse om dit, niet alledaags gebeuren, op de gevoelige plaat vast te leggen. Toen nu de imposante carriere van uit de scheepswerf in het vrij water kwam, veroorzaakte dit dergelijke vloedgolf, dat deze over de kaaimuur heen spoelde en een negental toeschouwers in een zuigende terugwaartse beweging in het koude water medetrok.

Na de eerste schrik en nadat tientallen mensen die nog op de rand van de kademuur of zich ergens hadden vastgeklampt, eenvoudig soms aan elkaar, werd onmiddellijk gestart met de reddingspo-

gingen. Gelukkig waren de havenvedetten ook ter plaatse en nadat deze eveneens bekomen waren van de verrassende golfslag, die in feite geen verrassing had mogen zijn, werden de negen te water gezogen toeschouwers gered. Wel werden allen naar het hospitaal voor verzorging en onderzoek overgebracht.

Ook de direktie van de scheepswerf was verrast over de grootte van de vloedgolf en zal hieruit wel lessen voor de toekomst getrokken hebben evenals de politiediensten die zeker wel niemand meer, bij dergelijke gelegenheden op de kaden zullen toelaten. Verrassend was het in elk geval gezien dit ten slotte de tweede zelfde carriere was die voor de Zweedse rederij te water werd gelaten en dit ongeval zich niet voorgedaan had vorig maal!

Het is echter, jammer genoeg, altijd zo dat men door schade en schande wijs wordt, minstens voor diegenen die er de lessen wensen uit te trekken.

## EUROPEES PARLEMENT AKKOORD MET DE 12 MILJARD VOOR DE MODERNISERING VISSERIJ

Verleden week vergaderde het Europees Parlement te Straatsburg om een standpunt in te nemen in verband met de structuurhervorming van de Europese visserij. In het algemeen werden de voorstellen van de Kommissie van Brussel aanvaard. Deze voorstellen gaan over 300 miljoen rekeneneenheden of zowat 12 miljard B. fr. en dit over een tijdperk van vijf jaar. Het grootste gedeelte van dit bedrag is bestemd voor subsidies voor de nieuwbouw en voor tussenkomsten voor het ontmantelen van oudere vissersvaartuigen. Het doel is aan de visserijvloot van de EEG een konkurrentiële positie te bezorgen tegenover derde landen. Een gedeelte van het bedrag van 12 miljard zal voorbehouden worden voor onderzoekingsmissies bestemd om nieuwe vangstgebieden en nieuwe visserijzones te ontdekken en in waarde te brengen. Dit zou vooral gebeuren buiten de gemeenschapswateren. Associaties voor gezamenlijke visserijen met rederijen uit derde landen zullen ook bevorderd

worden. Verder zou iets meer dan 200 miljoen voorbehouden worden ter bevordering van de akwakultuur en visfarming, terwijl eveneens subsidies zullen toegekend worden voor het zoeken naar verwerkingen en bereidingen van vis uit grotere diepten die tot nog toe onuitgebaat blijven.

Het is duidelijk dat de voornaamste bekommernis die voorligt, deze is van het zoeken naar nieuwe visvariteiten en nieuwe visgebieden om de druk op de vangstgebieden van de gemeenschapswateren te verlichten, afzetgebieden voor de nieuwe visvariteiten te zoeken. Denken we in dit geval aan de blauwe wijting, waarbij men zoekt om deze vis voor konsumptiedoel-einden te bestemmen door een gepaste verwerking en de visserijvloot van de gemeenschap minstens kompetitief te maken met deze van bv. het Oostblok en hiermede ook de rentabiliteit van de visserijvloot van de Gemeenschap te verzekeren.

## ROEMEENS FAKTORIJSCHIP ZWAAR AANGEVAREN VOOR FALMOUTH

Een Roemeens faktorijschip, de „Olbet” van 2300 ton, dat vóór Falmouth lag om Britse makreel aan boord te nemen, werd door een Britse cargo, de 11.000 ton metende „Bamenda Palm” aangevaren en liep een lek op van 4,5 m, groot onder de waterlijn. Het schip maakte zoveel water dat zinken mogelijk was. Door de kapitein werd een „May-day” uitgezonden om hulp met vermelding dat het schip zinkende was.

Een grote Duitse zeesleper was de eerste op de plaats en kon het faktorijschip drijvend houden door met zijn zware pompen de waterlast te verlichten. Het vaartuig kon Falmouth binnen gesleept worden en in de dokken afgemeerd. Aan boord was 70 man die vooral ingezet is in de makreelverwerking. Alhoewel velen, door de zware

aanvaring ten gronde gesmakt werden, telde men slechts licht gekwetsten. Een Britse seinreder, de „Andra Tait” had juist zijn lading makreel aan boord van het Roemeens faktorijschip gelost en lag nog in de nabijheid. De treiler was stand-by gebleven, terwijl de bemanning van de „Olbet” met alle mogelijke middelen trachtte de scheur in de romp te dichten.

De aanvarende Britse cargo had even vóór de aanvaring Falmouth verlaten waar het vracht had ingeladen.

Met dit ongeval zal er weer stof zijn voor discussies over het gevaar dat de vele opziggende faktorijschepen betekenen voor de rede van de Falmouthhaven. De „Bamenda Palm” zelf werd praktisch niet beschadigd.

## VOLGENS BURGEMEESTER VAN ACKER:

### „L.N.G.-TERMINAL TEN BATE VAN ZEEBRUGSE VISSERSHAVEN!”

In zijn nieuwjaarsboodschap aan de Zeebrugse bevolking heeft burgemeester Frank Van Acker laten verstaan dat, door de uitbouw van de LNG-Terminal, de plaatselijke visserij een steuntje zal mee krijgen omdat de vrij gekomen koude energie nieuwe mogelijkheden zal bieden aan de plaatselijke visverwerkende nijverheid. Verder steft de Brugse burgemeester dat de infrastructuur van de Zeebrugse vissershavens zal worden aangepast door de uitbouw van het Prins Albertdok tot vlotdok terwijl het zuidelijk gedeelte met de Kielbank een gatajdok blijft. Hiervoor voorziet men een investering van 776 miljoen die netjes zal uitgesmeerd worden over de periode 1981-1985, zijnde vijf begrotingsjaren. Boven-

dien is de expansie die in de Zeebrugse vismijn wordt opgetekend en die op 20 procent wordt geraamd aanleiding om het Albertdok met 75 m. te verlengen.

Dat laat burgemeester van Acker toe te besluiten dat, eind 1985 na de technische afwerking, de Zeebrugse vissershaven perfect operationeel zal zijn. Men voorziet bovendien dat de uitbouw van de plaatselijke vissersvloot op twee jaar tijd voor 130 varende personeelsleden werkgelegenheid zal mee brengen. Nu is het zo dat ongeveer 2.000 mensen hun boterham verdienen in de zeevisserijsector maar dat kan met 600 tot zelfs 1.000 arbeidsplaatsen uitgebreid worden, aldus burgemeester Van Acker.

# Weetjes...

De «Ursula» een Frans koelschip voor vistransport, is te Concarneau aangekomen met aan boord een vluchteling uit de Duitse Democratische Republiek die in de haven van het Ierse Killybeg over boord sprong en na een zwemtochtje van 800 m. in het ijskoude water aan boord van de «Ursula» geholpen werd. Men had te vergeefs naar de vluchteling aan boord van de Ursula gezocht. Deze was in de schoorsteen verborgen. De «Ursula» verliet zonder toelating de Ierse haven van Killybeg.

X X X X

Wetenschappelijk onderzoek heeft uitgewezen dat er zeeleven en vissen bestaan tot de grootste oceaandiepten en in de zeebodemrivijs tot 11 duizend diep. Deze vissen en organismen hebben natuurlijk een aangepast bijzonder gestel om aan de overdruk van de tonnen water te weerstaan. Moest men deze vissen plots levend aan de oppervlak brengen, zij zouden uiteenspaten vanwege de konterdruk in hun lichaam die nu geheel tegengewicht is in de druk van de tonnen water meer zou vinden.

X X X X

In het diepste der Oceanen, onder meer voor de kusten van Californië werden heetwatergeisers ontdekt met zwaar zwavelzuur gehalte die op temperaturen ver boven de 100 graden uit de aarde opstijgen, samen met lava met temperaturen van verscheidene honderden graden C.

X X X X

Zowat 85% van de oceaانبodem ligt beneden de 2000 meter onder de zeespiegel. Minder dan 300 mijl uit Brest treft men reeds diepten aan van meer dan 4000 meter. In deze diepten treft men een onvermoed rijk planten- en dierenleven aan. Wetenschappelijk onderzoek op dergelijke diepten is echter zeer kostelijk en het zijn dan, behalve gedeeltelijk Frankrijk, Engeland en West-Duitsland, in het bijzonder de Verenigde Staten en Rusland die zich hieraan op grote schaal wagen, mede ook voor geologische doeleinden.

X X X X

Boulogne die reeds in 1979 een verhoging met 30% kende van zijn passagierstrafiek naar Engeland en hiertoe tot 2.447.800 passagiers opklim, wist dit in 1980 opnieuw met 15% te verhogen tot ongeveer 2,8 miljoen, niettegenstaande de onderbreking in de drukke zomermaanden door de vissersstaking en havenblokkade. Men heeft hiertoe de kaap der 3 miljoen passagiers gemist. Als we al de andere Franse haven bijrekenen, Duinkerke, Calais, enz... dan stellen we vast, hoe weinig Oostende nog van de overzetkoek deelt en hoe nodig het is dat men hiervoor publiciteit voert en nieuw vaartuigen bouwt en inlegt die een aantrekkelijkheid zouden vormen voor de passagiers. Wanneer we echter de Dover publiciteit brochures vraagt of zoekt over de Oostende Doverlijn, dan zijn er geen te vinden.

De Franse eilanden St.-Pierre en Miquelon die op dertig km van Nieuw-Zeeland voor de Canadese kust liggen, zijn niet alleen belangrijk voor de visserij, maar gezien de grote gas- en olievelden die in deze omgeving en gebieden aangevonden en zelfs reeds uitgebaat worden, ook van uitzonderlijk belang voor Frankrijk. Olieboringen en olieprospecties zijn echter geweldig kostelijk en zelfs voor bepaalde staten een zware last om dragen. Via de weg van concessies aan multinationals zoals Shell Esso, Mobil Oil, Gulf Oil, Texaco enz... die wel over de miljarden beschikken, kan echter ook een aardige duit concessiegelden opgestreken worden.

X X X X

De redersorganisatie van Grimsby maakt zich gereed om ten strijde te trekken met hand en tand zoals zij het zelf uitdrukken, tegen de vooropgestelde verhoging van de dok- en lossingsrechten met zowat 20%. Volgens de reders zijn deze rechten te Grimsby reeds bijzonder hoog en kan de visserij geen bijkomende verhoging meer dragen. Ook in Hull werden de reders ter visserij reeds onaangenaam verrast door het optrekken van de dok- en lossingsrechten.

X X X

In Milford-Haven werden 30 werkmensen in een verschepfirmas, midden december ontslagen omdat er niet voldoende speciale scheepsruimte beschikbaar is voor het transport van diepgevroren makreel naar Nigeria. Ook een verwerkingsbedrijf in de makreel zou hiertoe kunnen getroffen worden. Nigeria is het voornaamste invoerland van Britse makreel.

X X X

Door de pilchard bij de verwerking in een speciale gedrongen vorm te pressen, heft men in Peru een goedkope vervangingsalternatief gevonden voor de zich zeldzamer makende tonijn. Dit, zowel wat de vorm en de smaak betreft. De prijs is echter zowat de helft van deze van de tonijn. Door het zich hierop inspelend verwerkingsbedrijf werden reeds vele orders in het buitenland, vooral de Verenigde Staten, geplaatst.

X X X

Sedert begin juni 1980 is de nachtvisserij voor sportvissers in Nederland, bij wijze van experiment voor het seizoen 1980-81 toegestaan. We vrezen ons toch wel een beetje af wat nachtvisserij nou te zien heeft met sportvisserij. Alleen op het IJsselmeer is het verbod voor nachtvisserij van kracht gebleven.

X X X

In de laatste jaren is het verbruik van zeevis gestegen met slechts 3% jaarlijks hebben geen vooruitzichten is maar slechte overeenkomst met de groei van de wereldbevolking. Studies in twaalf landen hebben aangetoond dat de jonge generatie zich meer tot vleesverbruik wenden.

De heer C. Blonding, directeur van internationale visserijzaken in de Verenigde Staten, verklaarde op de 3de Internationale Seafood-Conferentie te Rome, dat in de toekomst nog slechts visserijrechten zouden toegekend worden aan landen die verwerkte visserijproducten uit de Verenigde Staten zouden betrekken. Landen die rechten op visserij zouden laten gelden alleen gesteund op historische en traditionele visserij zouden niet meer in aanmerking komen. In deze zin werden reeds overeenkomsten afgesloten met Japan, Spanje en Portugal.

X X X

Op de 3de Internationale Seafood Conferentie te Rome gaf de Noorse vertegenwoordiger zijn ontevredenheid te kennen over het gedragspatroon van de vissers uit de E.E.G. die zich niet gehouden hebben aan de hem toegekende kwota in de Noorse sektor van de Noordzee, maar aan onverantwoorde overbevissing deden door valse vangstcijfers door te spelen die bewust lager werden gehouden terwijl de Commissie te Brussel verklaarde over geen precieze cijfers te beschikken over wat de vaartuigen uit de Gemeenschap weggevoerd hebben in Noorse wateren. Noorwegen zal dan ook in de toekomst hieromtrent zuivere waarborgen eisen.

X X X

De uitvoer van vis in bevroren en verwerkte vorm uit de ontwikkelingslanden is in de laatste tien jaren verdrievoudigd om in 1980 bijna 120 miljard B. fr. bereikt te hebben.

X X X

De voornaamste invoermacht voor vis gaande naar de ontwikkelingslanden is Hong-Kong met iets meer dan 9 miljard B. fr. gevolgd door Nigeria met 5,2 miljard B. fr.

X X X

De heer Kenneth Lucas, adjunct-directeur-generaal voor de F.A.O.-visserij gaf te kennen dat er 420 miljoen mensen in de wereld lijden aan ondervoeding terwijl zowat 5 miljoen ton zeevis die als bijvangst in de netten komt, anderzijds terug over boord gezet wordt. De totale wereldvangst aan vis schommelt in de laatste jaren rond 75 miljoen ton, terwijl door de FAO berekend werd dat in het jaar 2000 de wereldbehoefte aan visproducten rond de 120 miljoen ton zal schommelen.

X X X

In Groot-Brittannië heeft men 'n studie vrijgegeven over de vangst op de calmar en de mogelijkheden ter zake. Hieruit blijkt dat dit een soort is die in veel landen en zelfs in veel nabij gelegen streken onderbevestigd is en er nog grote mogelijkheden hieromtrent open liggen. De wereldvoortbrengst aan calmar is 900 duizend ton waarvan voor Japan alleen reeds 500 duizend ton. Voor de Amerikaanse kust vanaf Mexico tot de uiterste zuidpunt van Chili zijn er rijke calmarvelden aanwezig die niet uitgebaat worden.

X X X

Een vrouwelijke overlevende van de ramp met de "Titanic" die in 1912 verging na een aanvaring met een ijsberg, bezocht onlangs de Lloyds Londen waar zij ontvangen

werd door de zoon van de voornaamste verzekeraar uit die tijd van de Titanic. Een paar jaar terug was zelfde dame op het vliegtuig naar de Verenigde Staten na een bezoek aan Engeland. Het vliegtuig had motormoelijkheden en toen zij aan bemanningslid vroeg hoe ver zij nog van land waren, antwoordde deze "we zijn nu ter hoogte van Newfoundland, ongeveer op de plaats waar de "Titanic" in 1912 zonk, maar U zult daar wel niet wijzer van worden waar we nu zijn!"

X X X

Eén van de voornaamste problemen waarmede Lloyds Londen geconfronteerd wordt is de catastrofale verhoging van de scheepverliezen vooral bij de tankvloot. De grote tankschepenrederijen kregen dan ook een bericht dat de verzekeraars niet verder deze zware verliezen kunnen dragen, vooral met de gevoelige verhoging van de kostprijs van de vervoerde olielading.

X X X

Men gaat nu de olievelden in de oceanen tot op een diepte van bijna zeven honderd meter uitbaten. Vermits de boorinstallaties deze evolutie niet gevolgd hebben, is het resultaat meer en meer ongevallen waarbij massas olie in zee terecht komt. Grootste olieongeval was deze in juni op de "Ixtoc-olievelden" voor de Mexicaanse kust, waarbij meer dan 600 miljoen liter in zee terecht kwam.

X X X

Volgens Lloyds Londen kwam in 1979 zowat 1,5 miljoen ton olie in zee terecht door ongevallen aan boringstations en olieplatforms. Dit is 56% meer dan in 1978. Deze trend verontrust ten zeerste de betrokken verzekeraars, evenals de Commissie op de bezoedeling van de zeeën.

X X X

Rusland en Marokko zijn in onderhandeling over het vrijgeven van de twee Russische treilers die door de Marokanen in de wateren voor de kusten van de westelijke Sahara werden opgebracht. De Marokanen zouden zich aan boord van de Russische treilers meester gemaakt hebben van aanzienlijke elektronische apparatuur. Marokko verdacht de Russische treilers van spionage in deze wateren van de door de bewoners van Westelijk Sahara tegen Marokko betwist gebied.

X X X

Voor een Schots beroepshof werd de schipper van een Franse treiler uit Fécamps vrijgesproken van weigering om aan de bevelen van een officier van de Britse marine te gehoorzamen. In eerste instantie werd de schipper veroordeeld tot een boete van 60 duizend B. fr.

X X X

De "Sealink" en de Franse Nationale Maatschappij der Spoorwegen, hebben een vordering ingesteld voor de administratieve rechtbank van Rijsel tegen de Stad Calais voor terugvordering van de geleden schade als gevolg van de blokkade voor de visserij van de haven van Calais. De Stad wordt verweten niet voor de openbare orde te hebben ingestaan en de haven vrij te maken. De "Sealink" vraagt 5 miljoen B.fr. en de Nationale Spoorwegen 22 miljoen B.fr.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een week waarin zeer weinig vis aangevoerd werd en waar in erg hoge prijzen betaald werden voor alle vissoorten. Het stormweer van de laatste dagen heeft de schepen die binnengelopen waren om te nieuwjaren aan de kaai gehouden zodanig dat slechts erg kleine vangsten gelost werden. Van variatie was er evenmin sprake, hoofdzakelijk kregen we gul en wijting aangeboden. Wijting die men ook in Nederland kon gebruiken, zoals elk jaar na de jaarwisseling. Voor grote sortering liep de prijs op tot 36 fr, kleine wijting kreeg tot 28 fr. De kabeljauwprijs is dinsdag tot 20 fr het kg gestegen, grote gul liep tot boven de 80 fr. het kg. uit. Voor tarbot werden prijzen betaald die men tijdens de feestweken niet kon krijgen tot 502 fr het kg.

De tongen zijn meer dan schaars geweest, vandaar ook hier oplopende prijzen, gaande tot 414 fr, dat alles steeds zonder BTW. Vrijdag verkocht de enige IJslander van de week zowat 450 benen vis. Rode zeebaars kreeg de hoogste prijs, oplopend tot bij de 60 fr, blauwe leng stond veel minder in de markt dan opgegeven in de verwachtingen. Voor kabeljauw lag de prijs toen nog aan de lage kant en ook schelvis kreeg geen te beste prijzen.

Zoals gezegd kregen we maandag en dinsdag nog uitsluitend vis van de West op de markt. Gul, meest kleine sortering, wijting, schar en wat platvis. Een paar schepen zorgden ook voor wat tong, de O.274 loste de grootste (?) vangst, zowat 1.050 kg.

De haringvisserij hebben alvast dinsdag voor wat bedrijvigheid gezorgd toen ze tussen twee stormen in toch het zegat introkken en vangsten losten die tussen 20 en 320 benen lagen. De prijs was heel wat hoger dan de voorgaande weken en schommelde rond de 15 fr. Er is niet alleen de schaarste die de prijs opdreef maar ook de grotere concurrentie. Waar verleden week slechts een tweetal uitvoerders kochten en de prijs drukte, was er nu een zestal en dan is het al moeilijker om akkoorden te sluiten.

De kustvisserij lag helemaal lam. Er werd niet uitgevaren, alleen één span vette maandag nog wat vis in de markt van voor nieuwjaar.

## MAANDAG 5 JANUARI 1981

WEST			
Z.38	16	155	358.130
O.134	8	120	309.480
O.243	11	215	383.300
O.309	8	110	244.140
O.285	11	180	363.290
N.723	9	235	507.756

KANAAL			
O.35	17	335	713.156

WEST			
N.45	11	275	456.860
O.274	10	35 1015	394.366
O.229	10	150	289.580

## DINSDAG 6 JANUARI 1981

WEST			
O.266	8	130	273.730
N.752	8	115	344.364

KUST			
O.135-O.275	1	2 10.400	146.094
N.3-O.279	1	15.900	205.206
O.123-O.306	1	14 12.650	211.760
O.141-O.369	1	4 1.000	21.270
O.127-O.303	1	2 16.350	242.480

## ZEEBRUGGE

## VRIJDAG 2 JANUARI 1981

Z.181 Krp	110	357.470
Z.584 N	300 95	341.980
Z.427	25	105.430
Z.600	40	155.380
Z.538 N	250 150	459.253
Z.324 N	2000 265	1.062.168
Z.542	30	126.890
		2.608.571

## MAANDAG 5 JANUARI 1981

Z.321 W	900 30	4 205.030
Z.574 W	200 120	6 243.230
Z.43 W	100 20	2 116.180
Z.14 W	1200 130	8 772.820
Z.462 W	500 100	8 383.990
Z.19 W	600 150	10 501.980
Z.200 W	800 100	6 649.620
Z.559 W	170	8 405.610
Z.331 W	500 60	4 332.320
Z.582 W	200 60	4 368.810
Z.563 W	100 40	4 186.330
Z.126 W	200 80	6 321.850
B.5 W	500 70	6 537.450
Z.16 W	1200 130	7 1.044.690
		6.077.410

## DINSDAG 6 JANUARI 1981

Z.402 K	100 40	5 182.940
Z.512 K	100 110	8 427.490
Z.576 W	300 40	5 356.280
Z.98 W	1000 300	10 1.191.030
Z.519 W	200 50	5 290.010
Z.162 NW	3000 500	18 2.395.830
		4.483.580

## OOSTENDE

### VRIJDAG 2 JANUARI 1981

IJSLAND			
O.318	18	470	1.060.861
NOOP HEAD			
O.81	12	410	682.300
WEST			
N.597	8	180	368.857
N.719	8	145	285.879
Z.62	13	335	612.900

## 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)

## NIEUWPOORT

### MAANDAG 5 JANUARI 1981.

Het aanhoudende stormweer der voorbije week zorgde er voor dat vele vaartuigen hun visserij niet naar behoren konden bedrijven. De spanvisserij worden verplicht in veilige haven te blijven en de garnaalvisserij konden eveneens hun visserij niet beoefenen. Slechts één bokkenvisser en twee vaartuigen van de West losten hun vangst. Voor tong nr. 1 betaalde men 192 fr./kg. en voor tong nr. 2 272 fr./kg. Tong nr. 3 kreeg 362 fr./kg. en tong nr. 4 390 fr./kg. Voor tong nr. 5 boekte men 385 à 400 fr./kg. en voor kleine tong 285 fr./kg. Grote tarbot kocht men tegen 280 à 380 fr./kg. aan en middenslag tarbot tegen 220 à 260 fr./kg. Griet kreeg 170 à 200 fr./kg., staartvis 230 à 288 fr./kg. en tongschar 150 à 160 fr./kg. Men noteerde 1050 tot 1200 fr. de ben voor grote pladijs, 1250 tot 1400 fr. de ben voor middenslag of drieling pladijs en 850 tot 1000 fr. de ben voor platjes.

Kabeljauw werd tegen 4300 à 4500 fr de ben geveild en gul tegen 2000 à 3000 fr. de ben, dit volgens sortering. De weinig aangevoerde rog werd tegen matige prijzen opgekocht. Moerrog kreeg 3700 fr. de ben, tilten 3200 à 3400 fr. de ben en scherpsstaarten 2400 à 2800 fr. de ben. Grote wijting boekte men aan 1300 tot 1500 fr. de ben en kleine wijting aan 900 tot 1250 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 2250 fr. de ben aangekocht, kleine zandschar tegen 500 fr. de ben en knorhaan tegen 1750 à 2100 fr. de ben, wijl 2100 fr. de ben voor zeehond werd betaald.

Een matige aanvoer met prijzen die lenend genoemd kunnen worden en die voor de visserij de hoop laten koesteren dat 1981 een voorspoedig jaar worden zal.

### DINSDAG 6 JANUARI 1981.

Een vaartuig van de West loste zijn slechtweerdeis op de dinsdagmarkt. Voor deze kleine vangst was er matige belangstelling vanwege de handelaars en de prijs motering kan goed genoemd worden.

Varia kreeg 180 fr./kg., grote zandschar 45 fr./kg. en kleine zandschar 30 fr./kg. Voor grote pladijs betaalde men 1200 à 1400 fr. de ben, voor middenslag of drieling pladijs 1100 à 1350 fr. de ben en voor platjes 1000 à 1100 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4800 à 5400 fr. de ben opgekocht

en gul tegen 2400 à 3000 fr. de ben. Grote wijting betaalde men 1400 à 1600 fr. de ben en kleine wijting betaalde men aan 950 tot 1200 fr. de ben. Een kleine aanvoer met een goed afzetgebied tegen dure prijzen waren de kenmerken der dinsdagmarkt.

### WOENSDAG 7 JANUARI 1981

Het ongunstige stormweer verhinderde opnieuw de spanvisserij haar bedrijvigheid te beoefenen. Enkel één koppel gullevisserij slaagde erin zee te kiezen en één kleine vangst aan wal te brengen.

Slechts de traditionele soorten werden aangevoerd en van tong of variatie was geen enkel spoor te bespeuren. Grote pladijs kreeg 2250 à 2500 fr. de ben en middenslag of drieling pladijs 2250 à 2750 fr. de ben, terwijl voor platjes 1750 à 2000 fr. de ben werd betaald. De aankoopwaarde der kabeljauw bedroeg 5300 à 5500 fr. de ben en deze der gul 2500 à 4000 fr. de ben. Grote wijting kreeg 1900 à 2100 fr. de ben en kleine wijting 1100 à 1400 fr. de ben. Voor grote zandschar boekte men 2500 fr. de ben en voor kleine zandschar 1500 fr. de ben, terwijl men voor knorhaan 2000 à 2250 fr. de ben betaalde. Een kleine aanvoer met grote belangstelling vanwege de handelaars gekenmerkt door dure prijzen voor alle soorten.

### MAANDAG 5 JANUARI 1981

N.15	454.345
N.738	219.137
N.346	189.772

### DINSDAG 6 JANUARI 1981

N.708	104.602
-------	---------

### WOENSDAG 7 JANUARI 1981

N.551	67.425
N.720	67.425

## VERWACHTINGEN

VRIJDAG 9 JANUARI 1981  
KANAAL : O.33 (120 m en 6000 tong).

MAANDAG 12 JANUARI 1981  
KANAAL : O.518,  
WEST : O.114; Z.499; O.83; O.168; O.206  
WEST : O.114; Z.499; O.83; O.168; O.206

DINSDAG 13 JANUARI 1981  
WEST : Z.47; N.709; N.708; O.309; N.517.

WOENSDAG 14 JANUARI 1981  
WEST : Z.502

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

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

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Lappen	.....	5-1	6-1	7-1
Grote	.....	193-272	247-	-
3/4	.....	369-381	-	-
Blok	.....	380-393	416-	-
Voor-kleine	.....	385-	-	-
Kleine	.....	270-294	-	-
slips	.....			

Zeebrugge

Grote	.....	201-220	221-230	229-243
Blok	.....	264-301	294-319	331-347
Fruut	.....	350-408	399-412	408-420
Schone kleine	.....	354-407	409-449	428-444
Kleine	.....	309-334	361-378	377-387
Tout petit	.....	275-289	302-324	301-320
Slips	.....	211-213	194-225	205-208

Nieuwpoort

Tong I	.....	192-	-	-
Tong II	.....	272-	-	-
Tong III	.....	362-	-	-
Tong IV	.....	390-	-	-
Tong V	.....	385-400	-	-
Kleine	.....	285-	-	-

PLADIJS

Oostende

	.....	—Pladijs		
Grote	.....	5-1	6-1	7-1
Grote iek	.....	43-53	50-	-
Kleine iek	.....	45-	52-	-
Derde slag	.....	40-	-	-
Platjes	.....	18-23	18-19	-

Zeebrugge

I	.....			
II	.....	24-28	32-34	37-41
III	.....	28-32	32-36	44-48
IV	.....	29-33	36-38	38-40
V	.....	18-21	20-28	28-30

Nieuwpoort

Moelen	.....	21-24	24-28	45-50
Grote pladijs	.....	25-28	22-27	45-55
Platjes	.....	17-20	20-22	35-40
Drielingen	.....			

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
<b>VISAANVOER TE NIEUWPOORT</b>						
5-1	3	18.485	863.254			
6-1	1	2.267	104.602			
7-1	1	2.882	134.850			

WEETJES

x x x

Na de vissershavens van Lorient Concarneau, Boulogne en Etaples bezocht te hebben, heeft de Franse Minister van Verkeer nu ook de vissershavens "Port-en-Bessin" bezocht, waar de vissers bijzonder door de crisis getroffen werden.

x x x

Drie Britse grote hektreilers werden in december door een Britse helikopter in overtreding genomen in de drie-mijlzone voor de Cornishkust. Deze treilers visten op makreel. De drie mijlzone is voorbehouden aan de kustvisserij.

x x x

Volgens de vissers uit het Ierse Killibeg worden zij door een vloot buitenlandse treilers zowel in hun leven als in hun vis bedreigd. Omlang waren 35 grote treilers in hun traditioneel vangstgebied aan het vissen, waarbij zij het eigen vistuig wegkorden. Deze treilers spelen kat en muis, volgens de plaatselijke vissers, met de Ierse Navy die niet voldoende ingericht is voor haar taak. De Ierse vissers vragen bescherming aan de regering.

ONGEVALLEN OP ZEE

De Z.43 van de rederij «De Bounty» moest de haven van Zeebrugge aandoen na vastgeslagen te zijn en de bakboordtrommel van de vislier middendoor gebroken te hebben.

Tijdens de spanvisserij voerde de O.303 een verkeerd maneuver uit, waardoor schade berokkend werd aan de stuurboord galg van de O.127.

Bij het buiten zetten van de korre voelde de O.306 plots een schok. Bij nazicht stelde men vast dat van een schroefblad twee stukken verloren waren en een ander gepluimd.

Ook de Z.473 van de Wwe Dob-belaere sloeg tijdens de visserij vast aan een onder water zittend voorwerp, waarbij de stuurboord-bok gepluimd werd, de bol'en en de helft van het net verdwenen waren.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD V.D. KUST

De aandacht van onze lezers wordt er op gevestigd dat hiernavolgende werken, zeekaarten, visserioplatten, enz. op onze drukkerij verkrijgbaar zijn.

- De Vlaamse Visserij en Visservaartuigen deel I en II door Gaston en Roland Desnerck. Deel I verkoopprijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW
- De Belgische Nederlandse Zeemansalmanak 1981. Prijs 950 fr. plus 57 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen. Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
- De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981 aangevuld tot einde december 1980 Prijs 200 fr.
- De nieuwe kaart der Vlaamse Banken Prijs 215 fr. plus 35 fr. BTW
- Moderne Autosnelwegenkaart van België Prijs 200 fr. en verzendingskosten 11 fr.
- Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen - verschillende soorten zeevis - schaal- en weekdieren - sport- en lijnvis - Noord Amerikaanse vis Prijs 400 fr. plus 52 fr. verzendingskosten.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
Farbot : groot (123)	5-1-1981	5-1-1981	6-1-1981	6-1-1981	7-1-1981	7-1-1981	5-1-1981
middel (123)	315-	402-465	502-	399-445	-	460-484	280-380
klein (123)	250-	335-363	336-	287-374	-	320-399	220-260
Griet : groot (123)	111-196	225-236	250-	189-254	-	262-283	100
middel (123)	-	195-198	-	280-299	-	260-266	170-200
klein (123)	-	86-125	-	210-218	-	230-233	-
Schelvis : groot	-	-	-	101-157	-	173-210	-
middel	-	-	-	-	-	-	-
klein	-	-	-	-	-	-	-
Heek : groot	-	-	-	-	-	-	-
middel	-	-	-	-	-	-	-
klein	-	-	-	-	-	-	-
Lom	-	-	-	-	-	-	-
Leng	-	-	-	-	-	-	-
Rog (1)	17- 84	-	-	84- 92	-	108-112	74-
Keilrog (123)	-	-	-	78- 82	-	100-108	-
Rog (23)	-	83- 87	-	90- 92	-	112-120	-
Tilten (23)	-	80- 81	-	51- 56	-	90- 94	64- 68
Scherpstaart (23)	-	84- 85	-	50- 54	-	84- 92	48- 56
Halve mans (23)	-	58- 61	-	30- 38	-	-	45
Teelt (2)	-	59- 64	-	84- 98	-	108-118	-
Katrog (2)	-	30- 36	-	72- 85	-	90- 99	-
Kabeljauw	94-112	80- 82	83-120	61- 69	-	74- 82	86- 90
Gul (groot)	21- 82	64- 77	26- 82	57- 63	-	68- 72	40- 60
Gul (middel)	-	60- 62	-	-	-	-	-
Gul (klein)	-	60- 62	-	-	-	-	-
Hozemondhamme	-	60- 61	-	30- 34	-	36- 48	-
Wijting : groot	-	-	-	24- 26	-	31- 46	26- 30
klein	23- 33	25- 27	25- 41	28- 32	-	32- 38	18- 25
Schar	-	14- 16	-	170-180	-	180-192	30- 45
Steenhol	17- 29	20- 24	26- 37	54- 54	-	-	30- 50
Zeehaal	69- 152	176-182	92-162	-	-	-	16
Hondshaal	-	41-	-	-	-	-	-
Doornhaal	-	-	-	-	-	-	-
Pieterman	-	-	-	-	-	-	-
Makreel	-	-	-	-	-	-	-
Horsmakreel	-	-	-	-	-	-	-
Zeekeeft	-	-	-	-	-	-	-
Schaat	-	-	-	-	-	-	-
Zeebaars (klipvis)	-	-	-	-	-	-	-
Kongeraal	-	-	-	-	-	-	-
Schartong	-	10- 12	-	-	-	-	150-160
Volle haring	-	-	-	-	-	-	-
Ijle haring	-	-	-	-	-	-	-
Haringshaal	-	-	-	-	-	-	-
Steenholk	-	-	-	-	-	-	-
Heilbot	10- 22	-	-	-	-	-	-
Steur	-	-	-	-	-	-	-
Koolvis	-	-	-	-	-	-	-
Zeewolf	-	-	-	-	-	-	-
Pollak	65-	-	-	-	-	-	-
Zonnevis	-	-	-	-	-	-	-
Koningsvis	-	-	-	-	-	-	-
Vlaswijting	-	-	-	134-338	-	125-363	-
Zeeduivel	-	-	-	-	-	-	230-288
Schotse schol	168-259	94-356	-	-	-	-	-
Zeehond	-	14-	-	-	-	-	42
Bot	-	-	-	-	-	-	14-
Rode Poon (robaard)	-	-	-	34- 38	-	-	-
Grauwe Poon (knorh.)	-	34-	-	-	-	-	35- 42
Rode Knorhaan	42-	21-	-	20- 26	-	30- 37	40- 45
Posten	-	-	-	-	-	-	-
Langoesten (midden)	-	14-	-	-	-	-	-
(klein)	-	-	-	-	-	-	-
gatjes	-	-	-	-	-	-	-

**Lees "HET VISSERIJBLAD"**

# NEDERLAND

## VAN DAG TOT DAG

IJMMUIDEN van 30 December

Aan de dinsdagmarkt werd aan-  
gevoerd : 505 kisten kabeljauw; 50  
kisten wijting; 24 kisten schar; 10  
kisten schar.

Prijzen in guldens. PePr 40 kg. :  
kabeljauw één 150-108; kabeljauw  
twee 192-104; kabeljauw drie 142-  
104; kabeljauw vier 132-120; ka-  
beljauw vijf 83-53; wijting drie  
122-62; schar 128-90; kuit 60. Per  
1 kg. : tarbot 26.

De besommingen waren : VD 19  
+ VD 73 f11.900,-; IJM 18 f9.200,-;  
verder één Deens vaartuig de : RI  
152 f16.300,- en twee Texelaars  
met totaal f17.000,- aan besom-  
ming.

IJMUIDEN van 5 januari :

Aan de maandagmarkt van 5  
januari 1981 werd aangevoerd : 88  
kisten kabeljauw; 18 kisten kool-  
vis; 468 kisten schelvis; 1 kist  
schol; 128 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg. :  
kabeljauw één 140-133; kabeljauw  
twee 130; kabeljauw drie 124; ka-  
beljauw vier 114; kabeljauw vijf  
94-80; schelvis twee 140-134; schel-  
vis drie 114-104; schelvis vier 108-  
84; schol drie 144; koolvis één 116.  
112; koolvis drie 124; tong-schar 138  
roggen 156-52; vleet 165; pootjes  
100-96; haal 108-104; schar-tong 80-  
35; sluismeesters 60; hammen met  
kop 290-204; leng 134-74; lom 94.  
De besomming van het enige vaar-  
tuig dat aan de markt verscheen,  
de Spaanse trawler SS-2-1618  
f70.200,-.

DEN HELDER :

In de periode van 29 tot en met  
31 december werden door 23 kot-  
ters de volgende hoeveelheden vis  
aangevoerd : 5.064 jg tong f101.

013,34 van f24,35 - f14,41; 2.691 kg  
tarbot, f50.997,83 van f24,12 - f7,  
24; 49.860 kg schol, f97.363,86 van  
f2,30 - f1,42; 25.100 kg kabeljauw,  
f33.722,09 van f3,87 - f0,84; 1.044  
kg griet, f8.766,75 van f13,56 -  
f5,68; 2.985 kg schar, f3.180,- van  
f2,34 - f0,78; 4.675 kg wijting,  
f5.519,17 van f2,09 - f0,91; 4.063  
kg diversen, f7.882,11 totaal 95.493  
kg voor f308.445,15.

Aan de maandagmarkt van 29  
december werd aangevoerd : 11.715  
kg. tong; 213 kisten tarbot en griet;  
845 kisten kabeljauw; 110 kisten  
schelvis; 87 kisten wijting; 1173  
kisten schol; 87 kisten schar en  
32 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. :  
tarbot 20,53-19,88; grote tong 17,36-  
15,21; groot middel tong 18,86-16,56;  
kleinmiddeltong 21,14-18,10; tong  
één 21,49-18,77; tong twee 17,93-  
16,84; zalm 23,99.

Per 40 kg. : tarbot 871-622; griet  
562-242; kabeljauw één 174-108; ka-  
beljauw twee 162-108; kabeljauw  
drie 144-90; kabeljauw vier 122-96;  
kabeljauw vijf 100-37,20; schol één  
77-60; schol twee 88-69; schol drie  
86-62; schol vier 72-52; schelvis vier  
76-38; wijting 26-24; kuit 61-60; haal  
120; hammen met kop 264-176;  
tong-schar 208-108; witte koolvis drie  
110.

De besommingen waren : KW 4  
f 9.900; KW 11 f 42.900; KW 11  
f 44.500; KW 88 f 13.200; KW 113  
f 1.100; KW 117 f 41.600; KW 145  
f 12.900; KW 189 f 12.000; KW 194  
f 9.500; KW 226 f 11.100; UK 208  
f 11.600; WR 32 f 37.400; KW WR  
57 f 44.100; IJM 44 f 66.300; IJM  
115 f 21.800; verder waren er twee  
Texelaars met f 22.000 en twee  
Deense vaartuigen de RI 389 f  
23.800 en de VE 244 f 20.100.

## Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 29 tot 31 december 1980

Door 23 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

5.064 kg	TONG	f 101.013,34	van f 24,35	f 14,41
2.691 kg	TARBOT	f 50.997,83	van f 24,12	f 7,24
49.860 kg	SCHOL	f 97.363,86	van f 2,40	f 1,42
25.100 kg	KABELJAUW	f 33.722,09	van f 3,87	f 0,84
1.055 kg	GRIET	f 8.766,75	van f 13,56	f 5,68
2.985 kg	SCHAR	f 3.180,00	van f 2,34	f 0,78
4.675 kg	WIJTING	f 5.519,17	van f 2,09	f 0,91
4.063 kg	DIVERSEN	f 7.882,11		
95.493 kg		f 308.445,15		

Aanvoerbericht van 22 tot en met 24 december '80

Door 2 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

16.350 kg	TONG	f 337.745,32	van f 23,38	f 14,52
7.581 kg	TARBOT	f 146.646,31	van f 24,02	f 12,95
79.195 kg	SCHOL	f 125.199,69	van f 1,86	f 1,15
80.400 kg	KABELJAUW	f 113.433,75	van f 4,03	f 0,93
1.047 kg	GRIET	f 9.456,80	van f 12,22	f 6,84
5.435 kg	SCHAR	f 4.905,14	van f 1,36	f 0,60
6.560 kg	WIJTING	f 6.225,51	van f 1,21	f 0,94
23.752 kg	DIVERSEN	f 54.507,99		
220.320 kg		f 798.120,51		

## NIEUWE MUNT OP IJSLAND

Bericht voor onze IJslanders

Duizenden IJslanders hebben  
zich gisteren naar speciale loketten  
van de plaatselijke banken begeven  
om hun IJslandse kronen in te  
wisselen tegen de nieuwe kroon die  
sinds 1 januari geldig is.

De nieuwe munteenheid heeft hon-  
derdmaal de waarde van het oude  
en is ingevoerd vanwege de zeer  
sterke inflatie in het land, die vol-  
gens financiële deskundigen dit  
jaar zeventig procent zal bedragen.

Gestreefd wordt naar een waarde-  
vermindering van veertig procent,  
waartoe de regering een loon- en  
prijstop heeft afgekondigd en an-  
dere ingrijpende economische maat-  
regelen neemt.

Een van de belangrijkste oorza-  
ken van de IJslandse inflatie is de  
schommelende waarde van het be-  
langrijkste uitvoerproduct van het  
land, de vis.

## WEETJES...

In Groot-Brittannië is de enige  
vrouw, die ooit eens schipper was  
op negentigjarige leeftijd gestor-  
ven. De dokter had haar de zee-  
lucht aanbevolen en Dore Walker  
vatte dan maar de stier bij de ho-  
rens en liet een eigen kustvaartuig  
bouwen om in 1932 met Whitby  
als thuishaven in zee te steken.  
Ze viste in alle weer en wind en  
toen zij er op 63-jarige leeftijd me-  
de stopte, schonk zij haar vaartuig  
aan haar twee bemanningsleden.  
Het moet zijn dat de zeelucht haar  
toch goed deed om het tot 90 jaar  
te brengen.

x x x

Even vóór hun schip zonk, kon-  
den de twee bemanningsleden van  
een houten vaartuig uit het eiland  
Man dat een lek oplep voor Shore-  
ham-Sussex, van het vaartuig ge-  
haald worden. Het was de red-  
dingshelikopter van Shoreman die  
net op tijd kwam. Beide mannen  
hadden reeds hun toevlucht op de  
boeg van het vaartuig gezocht.

## HAVENTRAFIK 1979-'80

— Voor de achterhaven, geëxploiteerd door de Stad :

Ingevaren zeeschepen	Tonnemaat (BRT)
Jaar 1980	2.120
Jaar 1979	1.297
Verschil	+ 823
Goederenverkeer (lossen en laden)	
Jaar 1980	1.740.613 ton
Jaar 1979	1.675.884 ton
Verschil	+ 64.729 ton

— Voor de voorhaven, uitgebaat door de RMT (toestand eind oktober  
1980) :

1980	4.086	20.803.896	2.584.105	648.693
1979	4.018	20.053.959	2.452.655	704.708
Verschil	+ 68	+ 749.937	+ 131.450	- 56.015

Zoals uit bovenstaande cijfers blijkt, heeft over het algemeen en  
globaal genomen de Oostendse stadshaven het er in het jaar 1980 niet  
zo slecht afgebracht.

Zelfs indien de 530 bewegingen van de P. & O. Jetferries, met  
een totale tonnemaat van 152.110 BRT, van de voormelde cijfers worden  
afgetrokken, blijft er een positief resultaat. Derhalve mag met een ge-  
rust gemoed het jaar 1981 worden tegemoet gezien, tenware de econo-  
mische recessie op wereldvlak ook hier een rol zou beginnen spelen.

Het blijft niettemin een feit, dat de Oostendse haven, in de  
scheepvaartmiddens gekend als toegangspoort tot het vasteland en als  
snelhaven voor de behandeling van allerlei goederen, op nationaal  
vlak haar taak blijft vervullen en een belangrijk element uitmaakt  
voor de lokale tewerkstelling.

## REDERS

### LEEST UW

### VAKBLAD