

# het visserijblad

Versijnt wekelijks  
Vrijdag 20 maart '81 - Nr. 11

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

## Ook nog andere mogelijkheden met de vis

De visserij is reeds een aantal jaren gekonfronteerd met het zg. probleem van de overbevissing. Een probleem dat vanuit verschillende standpunten kan worden bekeken en juist is of niet. We laten deze vraag in het midden, maar felt is dat de visser met tal van beperkingen heeft af te rekenen : vangstbeperkingen, maaswijdteverhogingen, bijvangst enz. En dit alles om «het visje» te sparen en de produktie voor de toekomst veilig te stellen. Aldus de oogmerken van biologen en politici.

Er bestaan echter nog andere middelen om het visje zijn «waarde» te geven. Wij bedoelen dat er nog heel wat uit de zee kan worden gevaloriseerd. En om het te bewijzen hebben wij onderstaande bijdrage overgenomen die vorig jaar verscheen in «Agricontact», een publikatie van het Ministerie van Landbouw.

De bijdrage luidt als volgt : valorisatie van moeilijk verhandelbare vissoorten en van fileerafval.

De valorisatie en de verwerking van moeilijk te kommercialiseren vissoorten of vissen met onvoldoende biologische kwaliteit, alsmede van fileerafval vormen het voorwerp van het hedendaagse valorisatieonderzoek.

Dit onderzoek vindt zijn oorsprong in de steeds stijgende vraag naar zeevoedsel. Er wordt verwacht dat in 1985 de wereldbehoefte 100 miljoen ton vis zal bedragen, d.w.z. 28 - 39 pct. meer dan wat er wordt gevangen (Voedsel en Landbouworganisatie van de Verenigde Naties). De voornaamste factoren die tot die stijgende behoefte leiden zijn : de sterke bevolkingsaan groei en de stijging van het inkomen, met als gevolg een groeiende belangstelling voor «convenience food» (panklaar voedsel).

Nieuwe situaties zijn anderzijds ontstaan als gevolg van de te sterke bevoering van bepaalde vissoorten, de vaststelling van exclusieve visserijzones en de sterk gestegen kosten van energie en materialen. Om in de toekomst aan de stijgende behoefte te kunnen blijven voldoen, zullen bestaande visserijen genoodzaakt zijn een optimaal gebruik te maken van de vangstmogelijkheden.

Dit is o.m. mogelijk door de verwerking van tot op heden weinig of niet benutte vissoorten, bijvangsten en fileerafval tot nieuwe produkten. De Voedsel en Landbouworganisatie van de Verenigde Naties schat dat er een jaarlijks potentieel van veertig miljoen ton vis van weinig populaire soorten voorhanden is. Daarnaast kan nog 20 à 30 pct. bijkomend visvlees gerecupereerd worden van de afval van vissoorten die voor het fileren worden benut.

Voor wat de Noordzee betreft, is de totale output ca. 3 miljoen ton. Het Belgisch aandeel bedraagt ca. 40.000 ton. Het geldt hier commerciële vissoorten. De totale opgevisste biomassa ligt in werkelijkheid veel hoger. Er kan gesteld worden dat er tweemaal zoveel terug over boord wordt geworpen; voor België betekent dit 80.000 ton onder de vorm van niet-rendabele kleine bovenmaatse vissoorten, ondermaatse vis, niet-kommerciële vissoorten zoals horsmakreel en blauwe wijting, smelt en zandspiering, allerlei kleine schaal- en weekdieren, gutafval enz.

Ten aanzien van het verlies aan land moet een onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds de opgevangen vis. De afgekeurde vis bedroeg voor 1980 circa 32 ton, terwijl de opgevangen vis circa 2.100 ton beliep. De opgevangen vis komt overeen met 6 pct. van de totale vangst. De afgekeurde en opgevangen vis gaat naar vismeelfabrieken waar zij verder tot veevoeder wordt verwerkt.

Naar schatting zou van de gefileerde vis ( $\pm$  30.000 ton) 8.000 ton graten worden bekomen. Uit onderzoek komt naar voren dat een waardevolle hoeveelheid grondstof voor menselijke konsumptie verloren gaat. Van onze Belgische aanvoer betekent dit een verlies van ongeveer 3.000 ton zuiver visvlees.

### BEREIDING TOT KONSUMPTIEPRODUKTEN

Door het op de markt verschijnen van efficiënte gratenseparatoren kunnen de voor kort niet benutte grondstoffen gebruikt worden voor de produktie van verkleind, van graten ontdaan visvlees.

De opbrengst bij het separeren varieert echter naargelang de vissoort. Algemeen kan worden gezegd, dat bij het separeren van ontkopte en gegutte vis een opbrengst van méér dan 70 pct kan worden verwacht. Gemiddeld wordt ongeveer 20 pct. visvlees (uitgedrukt op volledige vis) uit de fileerafval gerecupereerd. De gratenseparator maakt het aldus mogelijk om een grotere hoeveelheid eetbaar eiwit (met hoge biologische waarde) te bekomen uit dezelfde visvoorziening.

Er zijn evenwel ideeën nodig om gemalen visvlees tot acceptabele produkten te verwerken. Het bekomen visvlees is vooreerst zeer gevoelig aan bacterieel bederf. Er moet ook rekening gehouden worden met de soort en de natuur van de grondstof waarmede dient te worden gewerkt. Elke potentieel eetbare vissoort bezit immers haar eigen fysische en chemische eigenschappen.

De verwerking tot een konsumptieprodukt kan in twee fasen geschieden. In de eerste fase wordt het visvlees in blokken diepgevroren. Deze semi-stabiele tussenprodukten kunnen enige tijd worden bewaard of naar een ander bedrijf overgebracht. In de tweede fase wordt een verkoopbaar produkt bereid waarvan op dit ogenblik nog allerlei vormen worden uitgetest.

Dit gemalen visvlees vindt zijn toepassing in kroketten, vispasteien, viscakes, mengsels van vis en vlees, visworstjes, smaakconcentraat en ook als eiwitbron in veevoeder.

Bij de ontwikkeling van deze produkten vormen de hygiënische en technologische aspecten een belangrijk onderzoeksterrein. Dit moet leiden tot de ontwikkeling van kwaliteitstesten en kwaliteitsstandaarden die het mogelijk moeten maken de resultaten van de testen te evalueren.

Tot zover deze bijdrage, verschenen in «Agricontact», een publikatie van het Ministerie van Landbouw.

Zowel de vishandel als de visverwerkende nijverheid hebben er o.i. alle belang bij te onderzoeken in hoever zij de hierboven geschetste mogelijkheden te nutte kunnen maken.

— P.V.

# Sportvisserij : concurrentie ten overstaan van de beroepsvisserij

Volkvertegenwoordiger, de heer Vansteenkiste stelde, in verband met onze titel een vraag aan de minister van Verkeer.

Vraag en antwoord geven wij hieronder weer :

## VRAAG

Sedert jaren neemt de zogenoemde sportvisserij een zodanige vlucht, dat een reglementering zich meer en meer opdringt.

Zolang het pure liefhebberij betrof waarbij de gevangen vis voor eigen gebruik was bestemd, kon men die bezigheid als gezonde ontspanning beschouwen. Het mag echter niet dat sommigen het tot een waar financieel inkomen omtoveren, al dan niet als «bijverdienste» beschouwd, om niet van hoofdverdienste te gewagen. Komt daarbij nog dat deze zogenoemde sportlui geen bewijzen van beroepsbekwaamheid moeten leveren (zeevaartreglement, stuurvaardigheid, technische kennis motoren, enzomeer). Ze ontsnappen eveneens aan plaatselijke politiereglementeringen over de aanvoer van vis, zeevaartpolitie, belastingen, BTW, handelsregister, enzomeer.

Met andere woorden, meer en meer wordt (is?) het een zeer bedenkelijke vorm van concurrentie ten overstaan van de gevestigde beroepsvisserij.

Meent de beleidsman niet dat er dringend paal en perk dient aan gesteld in het algemeen belang en dit van de beroepsvisserij in het bijzonder ?

Is een dringende reglementering ter zake dan ook niet gewenst, om niet te zeggen absoluut noodzakelijk ?

## ANTWOORD :

Het geacht Lid gelieve te noteren dat de Sportvisserij alleen voor het aspect veiligheid onder mijn bevoegdheid valt. Onze Collega van Landbouw gaf reeds antwoord wat het economisch aspect betreft en verwees terecht voor het financieel luik van deze activiteit naar onze Collega van Financiën.

Het weze mij toegelaten te verwijzen naar het antwoord van mijn achtbare voorganger op de parlementaire vraag nr. 186 d.d. 16 mei 1978 van de heer Baudson (bulletin van Vragen en Antwoorden, Kamer d.d. 6 juni 1978).

Hieruit blijkt dat de reders van sportvissersvaartuigen wel degelijk onderworpen zijn aan veiligheidsvoorschriften. Wat de bemanningsleden betreft gelden ook vereisten inzake bevoegdheidsbewijzen.

Tot hertoe waren deze bepalingen echter niet vervat in een reglementaire tekst. Een ontwerp van reglement werd echter onlangs aan het advies van de Raad van State onderworpen, zodat aan de bekommernis van het geacht Lid op het gebied van de veiligheid binnenkort officieel zal zijn voldaan.

### 1. Inzake inkomstenbelastingen.

Krachtens het beginsel dat de inkomstenbelastingen steunen op de werkelijkheid moeten de door het geacht Lid bedoelde «bijverdiensten», van zodra deze kunnen worden geacht uit een beroepsbekwaamheid, of uit handelingen als bedoeld in artikel 67, 1e, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen, voort te komen, aan de belastingen worden onderworpen ongeacht de geoorloofde of ongeoorloofde aard van de verrichtingen welke deze verdiensten afwerpen.

### 2. Inzake B.T.W.

De sportvisser die er zich toe beperkt zijn hobby uit te oefenen en de gevangen vis uitsluitend voor zijn eigen behoeften bestemd, kan niet als een B.T.W.-belastingsplichtige worden beschouwd.

Indien de sportvisser niet al de door hem gevangen vis zelf verbruikt, doch deze geregeld verkoopt, en hij als zodanig in feite een bijberoep of een hoofdberoep uitoefent, moet hij ten aanzien van de BTW-wetgeving als een belastingsplichtige worden beschouwd en zijn terzake alle bepalingen van het BTW-Wetboek van toepassing, zonder onderscheid naargelang de bedrijvigheid die wordt uitgeoefend al dan niet in overeenstemming met de bestaande reglementeringen inzake zeevaart en zeevisserij.

Het uitwerken van specifieke reglementeringen in verband met de zeevisserij en de zeevaart behoort respectievelijk tot de bevoegdheid van mijn collega's, de Minister van Landbouw en de Minister van Verkeerswezen.

We zijn niet zo naïef te menen dat de minister zelf in de beginselvastheid van mijn antwoord gelooft. Het is toch duidelijk dat een sportvisser toch altijd zal beweren dat hij voor eigen gebruik vist, dat hij hieruit dus geen inkomsten trekt, dus geen fiscale aangifte moet doen, geen BTW-nummer moet aanvragen enz..... enz..... En als hij te veel vis gevangen heeft, is het voor familie, vrienden en kennissen ! !

En het antwoord van de minister dat de reders van sportvissersvaartuigen wel degelijk onderworpen zijn aan de veiligheidsvoorschriften

en de bemanningsleden aan de vereisten inzake bevoegdheid, maar dat deze bepalingen nog niet vervat zijn in een reglementaire tekst ! dus praktisch niet van toepassing, is het zoveelste staaltje van hopeeloos, dom en onbehoorlijk bestuur. Ondertussen is het nog altijd wachten op het advies van de Raad van State in verband met het ONTWERP van reglemen op de sportvisserij.

## WAT WORDT HET MET DE NIEUWE SESSIE OVER HET INTERNATIONAAL ZEERECHT ?

De 10de sessie van de conferentie over het internationaal zeerecht is beslist gestart in een onzeker klimaat. Aanleiding hiertoe is natuurlijk een totale verandering van zienswijze van de internationale problemen door de nieuwe machthebbers te Washington. De nieuwe president van de Verenigde Staten wordt, niet ten onrechte aangezien als een reactionair en conservatief, hetgeen reeds tot uiting kwam in heel wat beslissingen ten aanzien van de ontwikkelingslanden en in de internationale politiek.

Wat bepaalde verwezenlijkingen van de voorgaande zittingen betreffen, onder meer de uitbreiding van de territoriale wateren, de economische 200 mijlszone, enz., blijkt dit wel verworven te zijn. Anders wordt het echter met de aanspraken van de derde landen op de rijkdommen in de bodem van de vrije oceanen, dus buiten het continentaal plat en de 200 mijlszone. Een eerste aanwijzing hieromtrent was de ontheffing uit hun ambt van alle experts, geologen, en wetenschappelijke medewerkers door president Carter aangeduid. Deze worden nu vervangen door mensen die tot de administratie en richting van de nieuwe president Reagan behoren. Het is voor eenieder duidelijk dat de nu op komst zijnde onderhandelingen in een stroef klimaat zullen gebeuren. De ontwikkelingslanden wensen absoluut hun deel van de rijkdommen die in de zeebodem aanwezig zijn. Gezien hen echter de financiële middelen voor de ontginning hiertoe ontbreken, wensten zij medezeggenschap in het bestuur en ontginning alsmede aandeel in de opbrengst hiervan. Dit gaf aanleiding tot heel wat moeilijke besprekingen, waarvan men echter toch meende tot een goed einde te zullen komen. Een compromisoplossing was in het verschiet. Men vreesde nu echter dat de Reagan-administratie dit alles terug in vraag zal stellen en in elk geval de onderzeese bodemschapsniet meer als een gemeenschapsbezit van de totale mensheid zal aanzien. Onderrichtingen in die zin zouden trouwens reeds van uit Washington aan de nieuwe Amerikaanse onderhandelars medegegeven zijn.

Het is trouwens bepaald om die

reden dat de sekretaris-generaal van de U.N.O., de heer Waldheim zijn ongerustheid uitgesproken heeft, bij de openingsrede die hij hield. Zonder de Verenigde Staten te noemen, haalde hij toch de onwil aan van een mogendheid om op deze sessie tot een overeenkomst te komen op basis van wat reeds bereikt werd in de voorgaande zittingen. Hij betreunde eveneens het benoemen door een groot land van een totale nieuwe vertegenwoordiging. Volgens de heer Waldheim is slechts één, door alle landen aanvaardbare konventie, mogelijk om de vrede en de rust te dienen en deze konventie moet rekening houden met de gelijkberechtiging van alle soevereine landen.

Anderzijds vernam men dat het vooral de machtige industriële en financiële kringen uit de Verenigde Staten waren, die bij president Reagan aangedrongen hebben, op een meer liberale reglementering en op een vrije toegang tot de onderzeese bodemschatten in de hoge zee. Dit verrechtvaardigen deze kringen door de enorme kapitalen die moeten geïnvesteerd worden voor de uitbating van deze bodemrijkdommen. Verder komt er nog bij dat, voor bepaalde ertsen die men er zou kunnen ontginnen, de Verenigde Staten nu afhankelijk zijn van het buitenland waar de regeringen zeer onstabiel zijn en die dus op de één of andere manier in de invloedssfeer van de Sovjet-Unie zouden kunnen geraken. Men denkt hierbij vooral aan het kobalt en magnesium. Men hoopt trouwens ook dat een nadere prospectie nog heel wat onvoorziene bodemrijkdommen aan het licht zal brengen.

In elk geval menen de meeste waarnemers dat deze 10de sessie eerder een stap achteruit zal zijn, dan de, voorheen gedroomde eindsessie met de ondertekening van een nieuw internationaal zeerecht. Sommige kringen voorspellen zelfs dat de Verenigde Staten best eens tot de ontginning zouden kunnen overgaan zonder de resultaten van verdere sessies af te wachten. Of dit het politiek imago van de Verenigde Staten in het algemeen en de Reagan-administratie in het bijzonder zal dienen is natuurlijk zeer twijfelachtig.

# De zeevisserij aan de eer in TV-uitzending "Panorama"

Dat de BRT-televisie onze Belgische zeevisserij zeer genegen is, wisten wij al langer dan vandaag. Geregeld komen onze vissers aan bod, hetzij in het T.V.-journaal, hetzij in documentaire uitzendingen zoals «Dit leuke land» en «Terloops». Meestal gaat het om tewaterlatingen of als illustratie bij de EEG-discussies over de visserij.

Wat nog ontbrak was een reis-reportage over een trip met een vissersvaartuig zelf. Gewoonlijk vertikken de reporters het een reis aan boord van een vissersschip mee te maken, omdat de tocht zelf te lang duurt, of omdat de zee hen afschrikt.

Wie zeker geen schrik heeft voor de zee is de knappe en door de TV-kijkers graag geziene Martine Tanghe, afkomstig uit Izegem, en sinds enkele jaren als vrouwelijke reporter werkzaam bij de nieuwsdienst van de Vlaamse televisie. Onverschrokken is zij samen met een kameraploeg ter visvangst getrokken, aan boord van de Z.92 «Lundy Gannet» van de rederij Flitser uit Zeebrugge.

Dit prachtig vaartuig, een recente aanwinst van onze visserij (het kwam in de vaart in september 1980), heeft met de TV-mensen een vierdaagse trip naar de West gemaakt, daarbij op de Oostendse markt van 3 maart j.l. een besomming van 374.415 fr. noterd.

Ook de televisie-ploeg heeft niet stilgezeten, en de vrucht van hun werk was een prachtige reportage in de Panorama-uitzending van donderdag 12 maart.

Het is bekend dat Panorama een van de meest bekeken en gewaardeerde uitzendingen van de BRT is. Komende na het populaire Dubbel Dobbel en vlak vóór Dallas, die andere blikvanger, bereikt Panorama een zeer groot kijkerspubliek.

Voor die massa van kijkers zullen de vissers aan boord van de Z.92 een ware openbaring geweest zijn. Eerst en vooral omwille van de kennismaking met een van de mooiste eenheden van de Belgische visservloot en zijn sympathieke bemanning. Vervolgens omdat het op treffende wijze de nadruk legde op het lastige en ononderbroken werk aan boord, ook als het gaat om een nieuw schip. Het comfort aan boord van vissersvaartuigen is op de jongste aanwinsten van de vloot fel verbeterd. Niettemin blijft het hard zwoegen voor de bemanning. Daarop legde de reportage nadrukkelijk de klemtoon, door bij herhaling aan te tonen hoe vaak de manschappen ook bij nacht en ontij uit de kooien gewekt worden. Het ritueel van het steeds opnieuw in het oliepak kruipen, was een knap gevonden leidmotief dat de hele re-

portage als een rode draad door-kruiste.

De kameraman van dienst was er een die zijn vak kende en aanvoelde wat de kijker kon interesseren. Beelden van de visvangst bij dag en over nacht, bij rustig weer en bij zware zee, van het vieren van het vistuig en de netten, van het sorteren van de vangsten, van het onderhoud op dek dat alles was knap en welsprekend in beeld gebracht.

Martine Tanghe had boeiende interviews met de schipper en zijn bemanning. Voor kijkers uit verwijderde delen des lands kan het rauwe West-Vlaams bij pozen een moeilijk te verstane taal geweest zijn. Schipper Flitser week in zijn uitleg niet veel af van zijn collega's. Ook hij ging graag op de klaagtoer, een ziekte die nog altijd in visserijkringen woekert. Klagen over de fabelachtig gestegen mazoutprijzen is inderdaad juist en terecht, daar ligt zonder twijfel de grote bedreiging voor elke uitbating van een vissersvaartuig.

Maar beweren dat de marktprijzen vandaag nog altijd even laag liggen als tien jaar geleden, is toch een beetje te veel naast de waarheid. Als men alleen maar de vis voor de tong bekijkt die tegenwoordig geldt, is dat een stelling die moeilijk kan standhouden.

Er werd ook zwaar geklaagd over de geringe vangst, zonder dat melding gemaakt werd van het tijdstip van het jaar of de visgrond waar men zijn geluk beproefde. Uiteindelijk werd op de markt van Oostende een besomming ge-

## DIEPZEEBOM IN NETTEN

Er iheerste donderdagmorgen enige opschudding langs de Nieuwpoortse handelskaai. De N.22 «Zeester» van de pvba Rathé-Puystiens loste een tuig dat woensdag in het net gevangen werd in het Westdiep. Bij nader toezicht bleek dit tuig een diepzeecharge te wezen daterende uit de 2e wereldoorlog. Door de Vis-mijndienst werd het ontminningsbureau te Oostende verwittigd, die prompt de nodige stappen aanwendde om het gevaarlijk tuig te verwijderen. Zo werd een grote zucht van opluchting geuit na deze consternatie. De directie van de stedelijke vismijn uit Nieuwpoort dankt dan ook in naam der vissers de ontminningsdienst uit Oostende voor dit efficiënt optreden.

maakt die ver boven de pessimistische verwachtingen uitsteeg. Ook Martine Tanghe moet op dat moment gedacht hebben dat klagers geen nood hebben.

Overigens waren ook de slotbeelden van deze unieke en boeiende reportage ulterst merkwaardig: de bemanning van de Z.92 die in de vismijn van Oostende met een spanning en opluchting de verkoop van de vangst volgt en meemaakt. Dat was het uitroepen van een merkwaardig Panorama-aflevering die de Belgische zeevisserij alle eer aandeed en waarvoor wij Martine Tanghe en haar medewerkers de hoogste lof willen toezwaaien.

## ONGEVALLEN OP ZEE

■ Toen de Z.14 «De Bounty» de Oostendse haven binnen liep werd een abnormaal geluid gehoord aan de schroef. Tijdens het verder manoeuvreren liet dat geluid zich nog een paar keer horen. Na de verkoop werd het vaartuig op de slipway geplaatst en toen werd vastgesteld dat de afdekkingsring van de schroefas beschadigd was.

■ Op de visgronden is aan boord van de Z.418 «Blue Bird» de stuurboordrem gebroken, waardoor de volledige visboel en ongeveer 150 vadem staaldraad verloren gingen. De visserij werd verder bedreven met de bakboordboel waarop naar de thuishaven werd afgevaaren. Daar werd de averij hersteld en een nieuw net aan boord gedaan.

■ In de haven van Zeebrugge werd door de Z.44 schade berokkend aan de Z.418. De averij deed zich voor aan de reling.

■ Toen de O.100 «Emelie» op ongeveer anderhalve mijl buiten de kust aan het vissen was, sloegen beide boelen vast aan een zich onder water bevindend voorwerp. Toen gepoogd werd de winch te gebruiken weigerde deze zodat hulp van de O.148 diende ingeroepen om de netten te winden. Bij nazicht bleken de netten onbeschadigd.

■ Toen de Z.44 «Caine» op terugreis was naar de thuishaven werd plots een abnormaal geluid gehoord in het achterschip. Op halve kracht werd de haven van Oostende binnen gelopen. Op de slipway werd vastgesteld dat zich een stuk staaldraad op de schroef had vastgezet waardoor de schroefasbus beschadigd was.

## NOTARIELE AANKONDIGING

Kantoor van Notaris FRANCIS WILLEMS te Brugge, Kelkstraat 2 — Tel. (050) 33.30.63

### TWEDE ZITDAG DEFINITIEVE TOEWIJZING

Op MAANDAG 30 MAART 1981 om 14 uur te Brugge-Zeebrugge, in de Herberg «Jan Bart», Sint-Donaaskerkstraat 19, ten overstaan van de Heer Vrederechter over het 3de kanton Brugge, van:

#### STAD BRUGGE ZEEBRUGGE

Zeer gunstig gelegen eigendom bestaande uit woonhuis, garages en werkplaats, aan de Rederskaai, 22 (zich uitstrekkende tot aan de Graaf Jansdijk), gekad. 12° afd., Sektie P, nrs. 47 K 12 en 47 L 12, groot 594 m<sup>2</sup>, bevattende:

#### 1 WOONHUIS:

Gelijkvloers: hall, bureel, WC, salon, keuken, achterkeuken, 3 kelders (o.m. chauffagekelder). Verdieping: 2 slaapkames, badkamer.

Uitgerust met stadswater, electriciteit, kabel-TV en centrale verwarming (mazout).

#### 2 BREDE INRIJPOORT

met gebetonneerde oprit (naar garages en werkplaats).

#### 3 TWEE GARAGES

#### 4 WERKPLAATS

(dienstig voor onderhoud en herstelling van scheepsmotoren), met bureeltje en WC. Afmetingen 11 m. op 17,5 m.

Uitgerust met stadswater, electriciteit, verwarmingsinstallatie (gepulseerde lucht) en poutrelle (voor takel).

#### VRIJ VAN GEBRUIK.

Gebracht op 3.100.000 F.

Kad. inkomen (voor het geheel): 66.800 fr.

BEZICHTIGING: woensdag en zaterdagvoormiddag van 10 tot 12 u.

Deze verkoping geschiedt ten verzoeken van de HH. Curatoren over het faillissement van de N.V. «Anglo Belgian Company» (A.B.C.) te Gent.

Recht van hoger bod.

8692V)

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

(7116N-8199V)

# Opperschipper der Kust Desiré Geselle op rust

Opperschipper Geselle die bin-  
nen zeer korte tijd op rust gaat  
werd geboren te Oostende op 29  
maart 1921.

Toen hij één jaar oud was  
stierf zijn vader, zodat moeder  
achterbleef met vijf kinderen.

Op de leeftijd van 7 jaar wordt  
hij opgenomen als wees in het Ko-  
ninklijk Werk Ibis.

Op 14-jarige leeftijd legt hij  
het examen af van leerling-schip-  
per ter Visserij evenals van radio-  
telegrafist tweede klasse; dan  
wordt hij aangemonsterd en inge-  
scheept als jongen-telegrafist aan  
boord van een vissersvaartuig van  
de «Armement Ostendaise», be-  
stemming : IJsland en dat gedu-  
rende drie jaar.

In 1939 vóór de mobilisatie  
wordt hij aangemonsterd op de  
H.81 Madeleine-Marcel als ma-  
troos.

Bij het uitbreken van de oorlog  
is hij op visvangst aan de Engelse  
kust.

Wanneer hij op de terugreis is  
naar Oostende wordt het schip ge-  
ënterd en door een Frans oor-  
logsvaartuig opgebracht naar  
Dieppe, daarna vertrekt hij naar  
Ouistreham waar hij opgeëist  
wordt door de Franse marine, na-  
dien maakt hij de evacuatie mee  
van Duinkerke en daarna die van  
Le Havre.

De H.81 was het laatste vaar-  
tuig dat uit Le Havre afvoer. Aan  
boord waren er Franse soldaten  
van de demobilisatiedienst.

Alle vluchtelingen worden ont-  
scheept in Ouistreham, terwijl de  
Duitsers reeds in Caen waren. De-  
zelfde avond vlucht Desiré Geselle  
uit Ouistreham naar Engeland  
de volgende morgen komt hij aan  
in Weymouth waar hij wordt afge-  
leid naar Dartmouth, vervolgens  
vertrekt hij naar Newlyn waar het  
vaartuig na twee korte reizen op-  
geëist wordt door de Britse Ad-  
miraliteit voor de dienst «Versper-  
ringen met ballons».

Op 2 december 1940 meldt hij  
zich als vrijwilliger voor de Royal  
Navy, Belgische Sectie — daarna  
volgt hij een vervolmakingscursus  
als telegrafist te Skegness. Daarna  
gaat hij naar de basisschool te  
Plymouth. Van Plymouth gaat het  
naar Scapa Flow, bestemming het  
vliegtuigmoederschip HMS Furious

In vijf dagen gaan ze naar Ply-  
mouth - Thurso Scapa Flow -  
Scapa Flow - Thurso - Greenock  
aan boord van HMS Furious. Op  
dit schip is er een bemanning van  
500 man daarna operationaal  
Noord Atlantic - Middellandse  
Zee - Atlantic Amerika.

Daar de Furious in herstelling  
moet wordt de heer Geselle naar  
een ander vliegtuigmoederschip  
HMS Illustrious in Norfolk - Vir-  
ginia overgeplaatst.

Na vier maanden komt hij ter-  
rug naar Engeland waar hij aan-  
monstert op het Belgisch Korvet-  
schip «Godetia». Korte tijd nadien  
gaat hij terug naar Plymouth voor  
herscholing.

Vervolgens scheept hij in op de  
anti-submarine en mijnenwerper



HMS Mousa, waar hij de enige  
Belg is aan boord. Met dit schip  
maakt hij de invasie mee van  
Noord-Afrika, vervolgens gaat het  
terug naar Engeland waar hij met  
verlof gaat. Na zo vier lange jaren  
van het ene naar het andere ge-  
varen te hebben, maakt hij in ju-  
ni 1944 de invasie mee in Nor-  
mandië — daarna vaart hij nog-  
maals naar Engeland. In septem-  
ber 1944 komt hij eindelijk terug  
naar Oostende om vervolgens als  
telegrafist in het hoofdkwartier  
van N.O.I.C. (Naval Officer in  
Charge) te Antwerpen gevestigd  
in de Scaldis Building tewerkge-  
steld te worden.

Dan komt eindelijk de V-dag,  
hij wordt gedemobiliseerd op 2  
april 1946 en keert terug naar zijn  
oude liefde, de visserij. Tijdens  
het ophalen van de kor op 2 mei  
1950 ontploft een mijn waardoor  
het schip in enkele minuten ver-  
loren gaat. Gelukkig wordt hij gered  
door een Engelse kuster MS Dy-  
namo.

Op 7 juni 1950 wordt hij ma-  
troos bij het Zeewezen;

Op 1 mei 1959 stuurman bij de  
sleepdienst;

Op 1 september schipper bij de  
sleepdienst en tenslotte op 1  
april 1969 opperschipper der kust.

Hij is in het bezit van de vol-  
gende diploma's : leerling schip-  
per ter visserij; schipper ter visse-  
rije 2de klasse; schipper ter visse-  
ri; 1ste klasse; motorist 500 PK;  
telegrafist 2de klasse.

Hij heeft gediend onder direc-  
teurs Roets, Kesteloot, Timmer-  
mans en onder de nautische di-  
recteurs Luyens, De Bock en  
Claus.

Op 27 maart op loodsboot 6 ge-  
legen aan de Oosteroever gaat  
een afscheidsreceptie door samen  
met directeur Claus en chef-loods  
Coenye en zijn vele vrienden en  
werkmakers.

Wensen we opperschipper Ge-  
selle een verdiende rust alhoewel  
we overtuigd zijn hem nog meer-  
maals langs schip en kaai te zul-  
len ontmoeten en in die middens  
waarvan hij toch moeilijk afscheid  
zal kunnen nemen.

# Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Tijdens de jongste zitting van  
de Onderzoeksraad voor de Zee-  
vaart werden meerdere zaken be-  
handeld. Daaronder niet minder  
dan vijf beslissingen.

Eerst drie gevallen van overtre-  
ding tegen het Verkeersschei-  
dingsstelsel :

- schipper Huys Roger van de  
O.35 «Torbay» krijgt een ver-  
maning nadat z'n vaartuig gedu-  
rende ongeveer 20 zeemijl te-  
gen de voorgeschreven koers in  
liep;
- eveneens een vermaning wordt  
toebedeeld aan schipper Beer-  
naert Robert van de Z.574 «Sa-  
brina»; dit vaartuig werd over  
een afstand van ongeveer 12  
zeemijl in een scheve koers  
gestuurd;
- schipper Welvaert Jozef van  
de Z.12 «Sabrina» krijgt een  
zwaardere straf om als niet  
vissend vaartuig gedurende  
ongeveer 10 zeemijl tegen de  
voorgeschreven koers te heb-  
ben gevaren;
- vervolgens vorderde rijkskom-  
missaris Bentein nog een ver-  
maning tegen schipper Ge-  
vaert Jacky van de Z.16 «Kon  
Tiki II»; ook dat vaartuig ma-  
akte een overtreding tegen het  
verkeersscheidingsstelsel.

## BESLISSINGEN

De twee overige beslissingen  
golden enerzijds het vastlopen  
van de N.719 «Atlantic» op de  
Goodwin Bank en anderzijds de  
aanvaring die zich voordeed tus-  
sen de O.229 en de O.206.

Eerst de stranding van de N.719  
In de besluiten komt de Raad tot  
de konklusie dat schipper Coppilie  
Dirk verwaarloosd heeft de wacht  
te verzekeren op de scheepsbrug  
en derhalve niet voor de goede  
uitkijk had gezorgd. Bovendien  
werd door betrokken schipper  
geen rekening gehouden met de  
richting en de sterkte van de  
stromingen waardoor dit vaartuig  
vast kwam. Om die redenen wordt  
de schipper bestraft met een  
schorsing gedurende drie dagen  
van zijn schippersbrevet tweede  
klasse.

Inzake de aanvaring tussen de  
O.229 «Roger-Jeanine» en de  
O.206 «Krisjean-Henson» werden  
vier opvarenden betrokken. Met  
name de beide schippers en dat  
zijn dan Calcoen (O.229) en Co-  
ckaert (O.206) alsmede de twee  
roergangers, respectievelijk Van  
Haverbeke van de O.206 en Hoste  
van de O.229. De Raad komt tot  
het besluit dat de beide roergan-  
gers hun vaartuig dermate heb-  
ben bestuurd dat zij de meest ele-  
mentaire voorschriften van het  
I.A.R. (Internationaal Aanvar-  
ingsreglement) hebben miskend  
en daarom worden beiden be-  
straft met een schorsing geduren-  
de drie dagen. Beide schippers  
krijgen een vermaning omdat zij  
toegelaten hebben dat op een der-  
gelijke manier wordt gehandeld.

## VORDERING

Vervolgens vorderde rijkskom-  
missaris Bentein inzake de strand-  
ding die zich voordeed met de  
O.35 «Torbay». Dit kwam vast te  
zitten op de Hills Bank met roer-  
ganger Declerck in de scheeps-  
brug. Schipper Huys had zich ter  
ruste begeven maar beiden gaan  
niet vrij uit en worden dan ook  
betrokken. Tegen schipper Huys  
wordt weerhouden dat hij een te  
summiere opdracht gaf nopens de  
te sluren koers en meteen als  
hoofdverantwoordelijke moet aan-  
gezien worden. Vooral omdat de  
feiten gebeurden in een vrij druk-  
ke zone. Tegen de schipper wordt  
een schorsing van drie dagen ge-  
vorderd. Roerganger Declerck  
gaat volgens de rijkskommissaris  
evenmin vrij uit. Hij heeft volgens  
voornoemde niet alles gedaan om  
het vastlopen te vermijden, onder-  
meer door het verzuimen de  
schipper te wekken toen hij in  
verlegenheid kwam te zitten. Te-  
gen Declerck wordt een verma-  
ning gevorderd.

## ONDERZOEKINGEN

Vervolgens zet de Raad het  
onderzoek verder in twee geval-  
len. Een eerste zaak betrof de  
zware motorschade die zich voor-  
deed aan boord van de Z.72 «Isa-  
belle» met motorist Patrick Lan-  
duyt als betrokken. Deze voerde  
onderhoudswerken uit terwijl de  
turbo draaide. Toen een stuk vod  
in de turbo terecht kwam deden  
de feiten zich voor. Terzake komt  
reder August Hertsens bevestigen  
dat er zich wel degelijk een in-  
structieboek voor de motor aan  
boord bevond maar dat Landuyt  
verzuimd heeft dit te raadplegen.  
Ondertussen maakt Landuyt ook  
niet langer deel uit van de be-  
manning van bewust vaartuig.

xxx

Een laatste zaak betrof het ver-  
gaan van de O.82 «Mariner» in  
december 1979 ter hoogte van  
Middelkerke. Schipper Flitser  
komt andermaal getuigen maar  
nieuwe elementen komen niet aan  
het licht. De schipper bevestigt  
dat de loespoorten vrij waren en  
dat het achterdek vol water stond  
toen het verrast werd door twee  
zware zeeën. Nopens de verbou-  
wingswerken aan het achterschip  
van de «Mariner» weet Flitser  
niets te vertellen omdat die al wa-  
ren uitgevoerd toen hij aan boord  
kwam.

**VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN**

## EEN HALF MILJARD BRANDSTOFSUBSIDIE IN WEST-DUISSLAND

We vernemen dat er voor de West-Duitse visserij een brandstofsubsidie van een half miljard fr. op komst is.

Waarschijnlijk is deze beslissing nu ook voor een gedeelte ingegeven door het feit dat de West-Duitse visserij en dan in het bijzonder de West-Duitse verrevisserij zwaar gehypothekeerd wordt door de houding van Groot-Brittannië die weigert het akkoord tussen de EEG en Canada te ondertekenen, waardoor aan de Duitse diepzeevissers, 27 in aantal, nu verstoken blijven van de visserij in de Golf van de St-Laurentstroom, en voor de kusten van Canada ter hoogte van Bruns- wijk en New-Foundland.

In elk geval is de brandstofsubsidie, verdoken, verkapt, of onder vorm van energiebesparing zoals bij ons, nu bijna rond voor alle lidstaten van de EEG. Daarom ook dringen wij aan opdat er, in plaats van nationale maatregelen onder gene of andere vorm, men tot een algemene EEG maatregel zou komen

die een gelijke subsidie, voor gelijke categorieën van vaartuigen en voor gelijke visserijen vaststelt voor de visserij van alle landen-lidstaten. Op die manier alleen is men zeker dat de nationale maatregelen niet zullen leiden tot een zekere diskriminatie onder de visserij naar gelang het land waar men toe behoort en naar gelang de vorm en hoogte der subsidie. Als men een grote subsidie krijgt dan wordt het bv. niet moeilijk om in een bepaald land, eventueel aan lage prijzen, de markt te gaan overstroom en de eigen visserij zwaar op de proef te stellen. Vermits de lidstaten nu praktisch allen gewonnen zijn voor een nationale subsidie, zouden zij zeker ook wel bereid gevonden worden om een speciale evenredige kontributie te betalen aan de EEG, die dan zou dienen om een billijke en gelijke tegemoetkoming op het brandstofverbruik uit te keren. Tot op dit ogenblik wenst de Commissie op dit gebied, inderdaad katholieker te zijn dan de paus zelf.

## EEN GROEIEND VERZET IN GROOT-BRITANNIE TEGEN SPAANSE SCHEPEN ONDER BRITSE VLAG

Uit verscheidene delen van Groot-Brittannië steekt een groeiend protest en verzet op tegen de Spaanse vissersvaartuigen die zich laten registreren onder Britse vlag en aldus op de Britse kwota varen en hun vangsten in Britse havens komen afzetten, ook al wegens brandstofbesparingen. Eén der vereisten voor de herinschrijving van deze vaartuigen is het houden van een Brits schipper aan boord. Er wordt echter vastgesteld dat, wanneer het vaartuig zee kiest, de Britse schipper vervangen wordt door een Spaanse schipper, waardoor aldus de volledige bemanning uit Spanjaarden bestaat.

Wel is de Britse schipper terug paraat wanneer het vaartuig in één of ander Britse haven aanlegt om zijn vis in de afslag te zetten. Ook de producentenorganisatie van Fleetwood heeft nu haar protest bij dit van andere producentenorganisaties gevoegd. Het is via de diensten van het ministerie van Verkeerswezen dat de herinschrijving gebeurt, zodat de Britse minister van Landbouw die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, dit niet kan voorkomen. De herinschrijving gebeurt echter onder wettelijke vorm en het is dus in feite de wet die zou moeten aangepast worden. Voor wie weet hoe lang dit duurt, zal er zeker nog heel wat vis door Spanjaarden op de Britse kwota gevangen worden. Inderdaad zou vol-

gens de woordvoerder van de Fleetwood-visserij, reeds 8 Spaanse vissersvaartuigen de herinschrijving onder Britse vlag bekomen hebben. Verscheidene Spaanse vaartuigen die in het Britse Holyhead hun vis in de afslag wensten te brengen, werden hierin echter verhinderd door de plaatselijke vissers. Hij verwittigde eveneens de Spaanse vissers dat men het niet zou moeten proberen in Fleetwood hun vis aan te voeren, want dat men zich hier tegen met man en macht zou verzetten. Ondertussen werd door de Britse betrokken visserijkringen bij de Britse EEG-vertegenwoordiging de aandacht gevestigd op dit misbruik en verzocht hieraan een eind te laten stellen door een beslissing van de Commissie te Brussel. Ook zou de Britse vertegenwoordiging de landen-lidstaten moeten betrekken in een campagne om aan dit misbruik paal en perk te stellen. Het gaat volgens ons inderdaad niet op dat vissers uit derde landen, die niet tot een lidstaat behoren langs dergelijk achterpoortje, de EEG binnen wippen en op EEG-kwota vissen.

## NIEUWE MINISTERRAADBIJEENKOMST VOOR DE VISSERIJ OP 6 EN 7 APRIL

Na de ontgoochelende laatste bijeenkomst van de Raad van Ministers van de EEG, waarop, niet alleen tot geen overeenkomst gekomen werd, maar de standpunten tussen, vooral Groot-Brittannië en de continentale EEG-landen, nog verder uit elkaar kwamen te liggen, geeft men nog weinig blikken van hoop op een spoedige overeenkomst.

We staan terug op een dieptepunt in de EEG, net zoals verleden jaar toen een crisis dreigde toen de Britse eerste-minister mevrouw Thatcher zelfs dreigde de EEG te boycotten zo ze geen substantiële vermindering kreeg van het te betalen Brits aandeel in het gezamenlijk uitgavenbudget van de Gemeenschap. West-Duitsland heeft toen een zeer aanzienlijk deel van de Britse budgetnota voor eigen rekening genomen en het is nu juist ditzelfde West-Duitsland dat het voornaamste slachtoffer is geworden van de Britse halstarrigheid in de onderhandelingen. Nochtans zou Groot-Brittannië toen bereid gevonden geweest zijn iets te doen om een visserij-overeenkomst mogelijk te maken en dit als wederdienst. Deze Britse inzichten, indien ze er al ooit zijn geweest, schijnen intussen totaal vergeten te zijn.

Herinneren wij dat de vissers uit de andere lidstaten, vóór de intrede van Groot-Brittannië, op basis van historische rechten, niet alleen tot aan de Britse twaalfmijlgrens mochten komen vissen maar in grote gebieden tot zes mijl uit de Britse kust. Door de toetreding van Groot-Brittannië tot de EEG in 1973 werden deze traditionele rechten bevestigd. Zelfs zouden de Britse wateren volledig aan de Gemeenschap gaan behoren, tien jaar na de toetreding, hetzij vanaf 1 jan. 1983. Dit is hetgeen de Franse minister deed zeggen dat men zelfs vanaf deze datum tot op de Britse stranden mocht komen vissen. Een voorstel van de Franse minister werd door de Commissie overgenomen om het huidige regime, vissen tot twaalf mijl uit de Britse kust en in de gebieden met historische rechten tot 6 mijl uit de kust met tien jaar te verlengen. De Commissie stelde eveneens dat voor bepaalde Britse kustgebieden, waar de visserij hoofdzakelijk kustgebonden is, zoals voor Noord-Schotland, de Shetland-eilanden en de Orcaden, zelfs een vergunningstelsel en kwota zouden voorzien worden voor de vissers van de landen-lidstaten met historische rechten, met een inspectierecht voor de Britten, zodanig dat de visserij zou verboden worden wanneer de kwota uitgeput zouden zijn. Voor Groot-Brittannië viel aldus het argument weg, dat de vissers uit de andere lidstaten planmatig deze gebieden zouden komen ledig vissen. Dit alles kon de Britse minister Peter Walker echter niet overtuigen die deze voorstellen weigerde te aanvaarden. In deze bijzondere bescherming waren ook beschermende maatregelen voorzien voor bepaalde kustgebieden van Noord-Ierland.

Bijzonder boos om deze Britse halstarrigheid was de West-Duitse minister Josef Ertl, die te vergeefs op het Britse akkoord wacht voor de EEG-overeenkomst met Canada, waardoor de Duitse diepzeevloot een contingent kabeljauw en inktvis zou kunnen gaan vissen vóór de Noord-Atlantische kust van Canada. Groot-Brittannië weigert zijn akkoord om aldus een zekere chantage te kunnen uitoefenen op de andere lidstaten in het algemeen en West-Duitsland in het bijzonder opdat zij aan de onredelijke Britse eisen zouden toegeven, namelijk buiten de twaalfmijlszone blijven en in bepaalde gebieden zelfs een vijftig-mijlszone om de lokale visserij te beschermen!

Tegenover een vertegenwoordiging van West-Duitse vissers en reders de naar de bijeenkomst van de Raad van Ministers gekomen waren, kon de West-Duitse minister slechts blij geven van zijn ontgocheling en onmacht, niet zonder er aan te herinneren dat West-Duitsland in dergelijk geval niet meer bereid zal gevonden worden om voor Groot-Brittannië dit deel te betalen dat dit land zelfweigert te betalen in het EEG-budget.

We herhalen dus dat de laatst gehouden bijeenkomst de standpunten van de lidstaten ter zake, niet nader tot elkaar gebracht heeft, maar zelfs verwijderd heeft. In elk geval niet zere hoopgevend voor de binnenkort te houden nieuwe overeenkomst.

De reis van de visserij-EEG-kommissaris Kontogeorgis en zelfs van de voorzitter van de Commissie, de h. Thorn, aan Londen en Parijs, heeft niets aan de harde houding van Groot-Brittannië kunnen veranderen. En wij die dachten dat de kans tot een overeenkomst met de Britse konservatieven heel wat groter was, dan onder Labour, moeten nu toch ook hierop terug komen. De konservatieven waren nochtans praktisch onverdeelde EEG-gezind, terwijl dit niet kon gezegd worden van de Labour. Het kan verkeren, zei Brederode.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# Weetjes...

— In Nederland werd in 1980 voor 3210 ton vis opgevangen, die de EEG-minimumprijzen niet haalden. In 1979 was dit slechts 1829 ton. Uit de Brusselse EEG-pot bekwam Nederland hiervoor in 1980 bijna 30 miljoen B. fr en aan uitvoerprijzen 220 miljoen B. fr.

x x x

— Door het Nederlands Visproduktieschap werd, in medewerking met de Commissie, een campagne gevoerd in de landelijke, plaatselijke pers onder het motto «Doet meer met vis, omdat het zo lekker is». Er werden een dertigtal advertenties geplaatst. In een zeer verspreid geïllustreerd weekblad werd een receptenboekje ingelast.

x x x

— In de nacht van 27 februari heeft zich op een Zuid-Koreaans vrachtschip, in de nabijheid van de «Aleouten-eilanden» een zware brand voorgedaan. De bemanning was praktisch verplicht zo maar over boord in het water te springen, want de reddingsboten waren niet meer bereikbaar. Van de 26 bemanningsleden zijn er 20 vermist, 1 dood opgevisst en 5 aan boord genomen van een Russisch vrachtschip.

x x x

— In verscheidene landen zoekt men naar een aangepaste verbrandingstechniek om het stoken van de voortstuwingsmachines van de vaartuigen terug op kolen te doen plaats vinden. Op 9 projecten die als gevolg van een oproep door de Franse regering werden ingediend, werd op een persconferentie te Parijs, door de heer Hoeffel, Franse minister van Verkeerswezen, medegedeeld dat 5 projecten voor bijkomende studie weerhouden werden door de jury.

x x x

— Volgens schattingen van Nederlandse zijde, zouden de Fransen 30 duizend ton haring illegaal uit de Noordzee gehaald hebben. Begrijpelijk dat in Nederland negatieve reacties zijn uitgelokt, waarschijnlijk wel in de eerste plaats omdat men er zelf niet bij was. De Nederlanders krijgen anders wel hun huid vol gescholden wegens illegale visserij, overtreding van vangstkwota, illegale bijvangsten bij industriële visserij, enz... Voor elk wat wils dus.

x x x

— De grote oorzaken van het belangrijk verminderen in Nederland van de binnen- en gelegenheidsvisserij, ligt in het feit van de waterverontreiniging, de verduwning van heel wat viswateren

en de zeer grote uitbreiding die de sportvisserij heeft genomen.

x x x

— Het aantal personeelsleden in het Europees Parlement bedraagt 2.927 ! Waarvan 2.14 vaste en 313 tijdelijke ambtenaren. Voor de Raad van de EEG bedraagt dit 1692 vaste en 8 tijdelijke ambtenaren. Voor de Commissie 11.778 vaste en 502 tijdelijke ambtenaren. Voor het Hof van Justitie te Luxemburg 430 vaste en 12 tijdelijke en voor de Rekenkamer 260 vaste en 24 tijdelijke ambtenaren. Voor wie weet wat de vette wedden van de Europese ambtenaren bedragen kan, samen met een schietgebedje, men toch ook eens donderen op de ambtenareninflatie van de Gemeenschap.

x x x

— Enkele uitgavencijfers wat nog het Europees Parlement betreft. We spreken hier niet van wedden en lonen, maar van de bijkomstigheden. Een greepje uit de kredieten voor : dienstreizen en lokaal vervoer : 210 miljoen B. fr, speciale uitgaven 270 miljoen, reis- en verblijfkosten voor vergaderingen, oproepingen en bijkomende kosten 576 miljoen, sekretariaatsvergoeding voor de parlementsleden 560 miljoen, vergoedingen voor verblijf in het buitenland 400 miljoen, reiskosten voor jaarlijks verlof 40 miljoen ('t is voor elkeen niet weggelegd, betaald verlof plus uw kosten voor uw reis erbij), verder nog restaurants- en kantinekosten, buitengewone bijstanden, diverse uitgaven, enz... Wie wenst er niet in die vette kaas te zitten ? Santé, belastingsbetalers !

x x x

— In Britse visserskringen heerst nu ergernis over het feit, dat thans vreemde vaartuigen onder Britse vlag gaan vissen, met een vreemde schipper en een totaal vreemde bemanning ! Dit is onder meer het geval met de «Grey-Gate» een Spaans vissersvaartuig, dat door de Franse marine opgebracht werd wegens net-maaswijdte-overtreding. Niettegenstaande het vaartuig onder Britse vlag geregistreerd staat en op Britse kwota vaart, bestond de Franse bemanning uit Spanjaarden. Het schip was omgedoopt in «Grey-Gate» en de Britse papieren waren in orde.

x x x

— De wereldvoedingsorganisatie, de FAO, stelt heel wat belang in de visserij op de vangst van visies die, volwassen, toch maar maximum 11 cm lengte be-

reiken. De FAO schat de massa van deze vis op één miljard ton ! Het zou een rijke bron aan proteïnen kunnen verschaffen voor de onderontwikkelde alinden. Deze vissen leven eichter op diepten van 200 tot 1000 meter, maar bepaalde vissoorten komen des nachts aan de oppervlakte. Ook de «krill» behoort hierto. Het is een vissoort van het kleine garnaaltype van 4 cm lang die in grote massa zwemt en waar zowel de Russen, de Japanners als de Westduitsers reeds proefvisserijen aan besteed hebben.

x x x

De binnenvissers in Nederland en voornamelijk dan op het IJsselmeer, wensen terug de instelling van het verbod om 's nachts te hengelen. Inderdaad zijn sindsdien de diefstallen van vangsten en de stroperijen gevoelig toegenomen, daarom wensen zij een einde gesteld te zien aan de ministeriële toelating om des nachts te mogen hengelen, hetgeen de minister ten slotte toch als een experiment aangekondigd had.

x x x

Voor de mosselkwekerijen in Nederland is het van belang dat een bevredigende oplossing zou komen met de overheid en het bedrijfsleven om in de Grevelingen mosselen te mogen opvissen en dat zij eveneens beschikking krijgen over de nog braakliggende percelen in de Oosterschelde.

x x x

De scherfijmsmachine behoort tegenwoordig tot de standaarduitrusting van een boomkotter. Hiervoor zijn echter grote hoeveelheden zoetwater nodig. Daarom ook worden er nu aan boord zoetwaterbereiders geplaatst die, onder gebruikmaking van de warmte van het koelwater, zoetwater uit zeewater halen.

x x x

Als gevolg van de bilaterale visserij-overeenkomst tussen Noorwegen en Spanje zal aan dit laatste land toegelaten worden in 1981 duizend ton zeezalm en vijf duizend ton inktvis te vissen in de Noorse 200-mijlzone benoorden de 62e, maar buiten 50 mijl uit de Noorse kust. Deze overeenkomst is geldig tot einde 1986.

x x x

Een groot voordeel in de spanvisserij is het feit dat door de twee vaartuigen minder brandstof gebruikt wordt dan bij de boomkorvisserij. Samen gebruiken zij nog iets minder dan de boomkorder. Met de huidige brandstofprijzen zeker een van groot belang.

x x x

— Oude tankers die normaal voor schroot bestemd zijn, worden nu ook al gebruikt voor de forellenkwekerij. Aldus heeft een firma uit het Nederlandse Zierikzee een

binnentankschip van meer dan 150 meter lang aangekocht om dit gereed te maken als kwekerijschip voor regenboogforel. Dit zal gebeuren op de Oosterschelde.

x x x

— De platvis werd te IJmuiden slechts even boven de drempelprijzen aangekocht. De platvis is dan ook erg mager en dat drukt ten eerste op de afzet. Zelfs grote partijen platvis die in IJmuiden over de weg werden binnengebracht en van zeer frisse kwaliteit waren, moesten naar de dierenvoeding.

x x x

— Ook op het Britse eiland Wight is een catamaranvisserijboot van stapel gelopen. Het gaat om een 12-meter in versterkt glasvezel gebouwd, waarvan beide delen echter duidelijk van elkander gescheiden blijven. De brug bevindt zich op één der rompen, terwijl die voor de catamaran die van een Franse werf te water liep, over de beide rompen heen is gebouwd. Ook is er meer eenheid en verbinding tussen de twee rompen op de Franse catamaran.

x x

— In Groot-Brittannië werd in 1980 voor 340 duizend ton vis en visproducten ingevoerd voor een waarde van 26,5 miljard B. fr. Dit is 9 pct meer in tonnage en 5 pct meer in waarde tegenover 1979. Hierbij voerden de Britten ongeveer vijfhonderdduizend ton vis in, niet bestemd voor menselijke consumptie, voor een waarde van 8 miljard B. fr. Omgekeerd echter voerde Groot-Brittannië in 1980 voor 366 duizend ton vis voor menselijk gebruik uit voor een waarde van 12,3 miljard, waaronder merendeels makreel aan de Oostblok-fabriekscheperen.

x x x

— De Britse visserij heeft van de regering bekomen dat het vierjaarlijks zwaar veiligheidsonderzoek dat alle vaartuigen boven de 12 meter moeten ondergaan, verschoven wordt tot 8 jaar. In de plaats komt dan een algemeen toezicht, dat echter gratis zal uitgevoerd worden. Hierdoor bespaart de visserij in haar geheel, iets meer dan 100 miljoen B. fr. ! Toch ook geen peulschilletje meer !

x x x

— Als gevolg van de vele protesten uit visserskringen, heeft de registratieregels voor vreemde vissersvaartuigen die onder Britse vlag wensen te varen, drastisch zullen verzwakt worden. Dit heeft in de betrokken visserskringen de zure opmerking ontlokt, dat in de maanden die hieraan nog voorafliggen, nog heel wat vreemde vissersvaartuigen op Britse kwota zullen komen vissen.

# WEETJES

— Te Grimsby maakte de grote Franse hektreiler «Ludovic-Pierre» uit Lorient na een reis van 9 dagen, met slechts 7 visdagen, een brutobesomming van 4,1 miljoen B. fr. met een vangst van ongeveer 2.800 van onze bennen, hetgeen een gemiddelde geeft per ben van zowat 1.460 B. fr.

x x x

— Na een meeting gehouden in Newlyn, hebben ongeveer 250 vissers uit Cornwall zich voorgenomen naar Londen toe te gaan om er de Britse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft namelijk de heer Peter Walker, te gaan overtuigen van de absolute noodwendigheid over een eigen exclusieve twaalf-mijlszone te beschikken, minstens langsheen de Cornishkusten.

x x x

— In Nederland voerde men verleden week grote partijen gul en kabeljauw aan. Dit drukte dan ook de prijs. Aldus kreeg een aanvoer van 4 duizend kisten in Den Oever, maksimum 33 B. fr. voor de grote kabeljauw en de kleine sortering 900 B. fr.

x x x

— Het Distriktkomitee van de „Southern Sea Fisheries” in Groot-Brittannië heeft een voorstel ingediend om de aanvoer van alle rog of skaat van minder dan 41 cm. gemeten van de uiterste top van de ene vleugel naar de andere, als ondermaats zou verboden worden. Hiertegen heeft de betrokken visserij bezwaar aangetekend en noemt 41 cm. overdreven, zij hebben zich wel akkoord verklaard met 35 cm. Met 41 cm. zou bijna de helft van de thans aangevoerde rog ondermaats worden.

x x x

— We vinden dat mevr. Veil, voorzitter van het Europees Parlement toch wat te buitensporig heeft omgesprongen met het geld van de EEG-belastingbetaler, door in Columbia, ter gelegenheid van haar doorreis, een etentje aan te bieden aan een tweehonderdtal gasten dat aan de kas van de EEG een stordig miljoentje heeft gekost. En zeggen dat men dan, onder meer België, ter orde roept omdat sommige landen zich laten pramen om de bijkomende lasten van het budget van het Europees Parlement bij te passen.

x x x

— De wedde van een minister bedraagt 1,6 miljoen, zijn vergoeding als lid van het parlement 1,4 miljoen waarvan de helft vrij is van belasting. Verder krijgen de ministers nog een autovergoeding, een huurvergoeding tot 10 duizend fr. per maand, verlichting en verwarmingsvergoeding tot 5 duizend fr.

per maand en honderd duizend fr. representatiekostenvergoeding. Ook telefoon en bepaald andere kosten komen ten laste van de Staat. Verder kunnen zij nog heel wat andere gekumuleerde inkomsten hebben. 't Is voor onze vissers zoveel niet. En verder trakteert een minister niet, hij wordt getrakteerd, en als hij trakteert is het op de kosten van het ministerieel budget.

x x x

— In een dok te Boulogne zijn twee kustvaartuigjes, een 2- en een 7-meter, respectievelijk behorende aan twee broeders, in de nacht gezonken. Beide vaartuigen waren aan elkaar vastgemaakt. Men gist nu over de oorzaak, welk vaartuig, dat waarschijnlijk een lek had opgelopen en het andere mede in de grond heeft getrokken.

x x x

— Volgens de Britten zouden Oostendse vissers illegaal haring vissen in de Noordzee, hiertoe aangestoken door het Franse voorbeeld en gevangien met een speciale regeringssubsidie op de brandstof. Het ergste is daarbij dat de Oostendse haring dan nog naar Groot-Brittannië uitgevoerd wordt, zodanig, dat men deze illegale haring op de Britse markten terugvindt. Onderkussen hebben wij het verbazend nieuws geleerd dat de Belgische visserij van een speciale subsidie van de regering geniet op de brandstof. Wij wonen er met de neus op en weten hier echt niets van, tenzij niemand, sant is in eigen land.

x x x

— Twee Britse vaartuigen van 18 meter die in «paar» visten in de Noordzee, maakten uit een reis van achttien dagen, samen een brutobesomming van 3 miljoen B. fr. met een vangst van 1.950 van onze bennen, doorgaans kabeljauwsoorten, hetzij een gemiddelde van 1540 fr. de ben. Het was het beste gekende resultaat van vaartuigen uit deze klasse uit Grimsby. De Franse treiler «Bresay Bank» maakte een brutobesomming van 2,63 miljoen B. fr. met 2.070 van onze bennen, hoofdzakelijk schelvissoorten, kabeljauw en koolvis, hetzij een gemiddelde van 270 fr. de ben.

x x x

— De Franse hektreiler «Jones Bank» besomde in het Britse Fleetwood 5.46 miljoen B. fr. met 3.240 van onze bennen, hoofdzakelijk kabeljauwsoorten, hetzij een gemiddelde van 700 fr. de ben. Het was de hoogste gekende brutobesomming in Fleetwood, voortkomende van één enkele treiler. De Franse hektreiler «Mont Cenis» bracht het tot 4,68 miljoen met 3500 bennen, hoofdzakelijk koolvis, hetzij een gemiddelde van 1340 B. fr. de ben.

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

De aandacht van onze lezers wordt er op gevestigd dat hier navolgende werken, zeekaarten, visserijplaten, enz. op onze drukkerij verkrijgbaar zijn.

1. De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen  
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

2. De Belgische Nederlandse Zeemansalmanak 1981.  
Prijs 950 fr. plus 57 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.  
Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.

3. De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981  
aangevuld tot einde december 1980  
Prijs 200 fr.

4. De nieuwe kaart der Vlaamse Banken  
Prijs 215 fr. plus 35 fr. BTW

5. Moderne Autosnelwegenkaart van België  
Prijs 200 fr. en verzendingskosten 11 fr.

6. 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.

## EEN VISMAALTIJD IS ZO OUD ALS DE MENSHEID

1981 werd uitgeroepen tot het «Jaar van de streekeconomie». Kortweg het jaar waarop men meer dan ooit gaat uitpluizen waar het beste streekgerecht wordt voorgeschoteld, wat precies onze voorkeur geniet en hoe we, zonder al te veel kalorieën op te stapelen of een overbodige speklaag onder de broeksriem te stoppen, toch eens smakelijk en naar hartelust kunnen smullen. Een tijdsverschijnsel zegt men?... Maar als we de geschiedenis een beetje volgen, dan zien we dat vroeger veel aandacht besteed werd aan de gastronomische geneugten. Behalve dan door die mensen die het misschien met een half eitje of een pekelaaringske moesten stellen, maar ook dat is inmiddels verleden tijd geworden.

In het jaar van de gastronomie worden kookboeken en allerlei recepten over alles en nog wat als koekebroodjes verkocht. De mens gaat op zoek van het beste naar het beste, proevetjes zijn er bij de vleet en ons spijverteringsstelsel is zelfs meer dan het zich lief is aan overuren toe. Van een 38 of 36 urenweek is er voor onze maag niet eens sprake.

Wat er al te vaak over het hoofd gezien wordt bij het zoeken naar de beste spijs en drank, dat zijn de gezonde streekgerechten. Zo van die appetijtelijke schotels, die geen uren werk vragen om ze te bereiden en misschien gezonder zijn dan al die preparaten waar het vet je van de kin druipet.

Het stadsbestuur van Nieuwpoort heeft een paar jaar geleden een handige brochure uitgegeven met als titel «Haven en visserij». Dat boekje kwam tot stand om al wie het wenst een beeld mee te geven over de haven van Nieuwpoort, de visserij de bevolking en om in het bijzonder een beter idee te geven over de noeste arbeid van het vissersvolk. Bovendien worden er een reeks eenvoudige en smakelijke zeevisgerechten voorgeschoteld. Wie lust er immers geen zeevisje als voorgerecht, of een dampend bordje lekkere zeevissoep?... Wie durft er een zeevisje als hoofdschotel versmaden?... Wie lust er geen visje als avondmaal of wie durft er tussendoor geen zeevishapje als snoepje proeven? In de marge zijn er nog een hele reeks tips voor zeevisrestjes te vinden naast een volledige gamma uitgeviste zeevissausen. Nou, we stoppen ermee, want het water komt ons nu al in de mond.

«Haven en visserij Nieuwpoort», 39 bladzijden lektuur en een fraaie zwartgele kaft kost slechts 20 fr. Het boekje kan aangeschaft worden bij de stedelijke dienst voor Toerisme en Cultuur, ten stadhuis te Nieuwpoort. Voor diegenen die het wensen opgestuurd te zien, wordt er nog 9 fr. portkosten bijgerekend. «Leef zo gezond als een vis... dankzij de zeevis», iets wat we in dit jaar van de gastronomie best zouden onthouden!

# GROOT-BRITANNIE NEEMT BESCHULDIGINGEN TERUG OVER DUMPING-INVVOER HOLLANDSE VIS

Sinds verscheidene weken konden we in de Britse vakpers, met betrekking tot de visserij, lezen, dat het onder meer ook aan de Hollandse invoer aan dumpingprijzen te wijten was, dat de visprijzen op de Britse afslagen een grote inzinking kenden. De Britten hebben dit nu nader gecontroleerd en zijn intussen op hun beschuldigingen moeten terugkomen. Er werd inderdaad vastgesteld dat de afslagprijzen op de Nederlandse afslagen, onder meer in IJmuiden en Urk, beduidend hoger lagen dan in Groot-Brittannië zelf en dat er bijgevolg geen enkel handelaar zelfde vis naar Groot-Brittannië zou sturen aan bijvoorbeeld gehalveerde prijzen om de verliezen voor eigen rekening te nemen. Wel werd er vastgesteld door vertegenwoordigers van de Britse producentenorganisaties en van een bepaald Brits visserijblad, dat de opvangprijzen in Nederland lager liggen dan in Groot-Brittannië, omdat de Britse producentenorganisaties er vrijwillig een hoger opvangprijs op na houden. Gezien deze Britse opvangprijzen nog beduidend lager ligt dan de visprijzen die genoteerd werden op de Nederlandse afslagen, is men toch tot het besluit moeten komen dat de schuld zeker niet bij de Hollanders ligt van de prijsinzinkingen van de paar laatste maanden op de Britse afslagen. Wij vinden het in elk geval vermeldenswaard

dat men in de betrokken vakpers toch de moed heeft opgebracht op deze beschuldigingen terug te komen. Hoofdzakelijke oorzaak van de prijsinzinking een paar maand terug was wel de grote invoer uit

derde landen, in het bijzonder uit Canada, die een grote inspanning levert om de Europese markt te veroveren, gezien de grote uitbreiding die de Canadese vissersvloot in de laatste paar jaren genomen

heeft als gevolg van de uitbreiding door dit land van zijn economische zone tot 200 mijl. Het is doorgaans onder vorm van diepvriesblokken en diepvriesfilets dat Canada in Groot-Brittannië invoert.

## INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkermoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m naargelang noodzaak.

Een tweede perceel gelegen Ankerstraat, groot 2.000 m<sup>2</sup>, eventueel te verdelen in twee loten.

Op beide gronden zijn de riolen en straat volledig gelegd en is er geen verkavelingsverplichting.

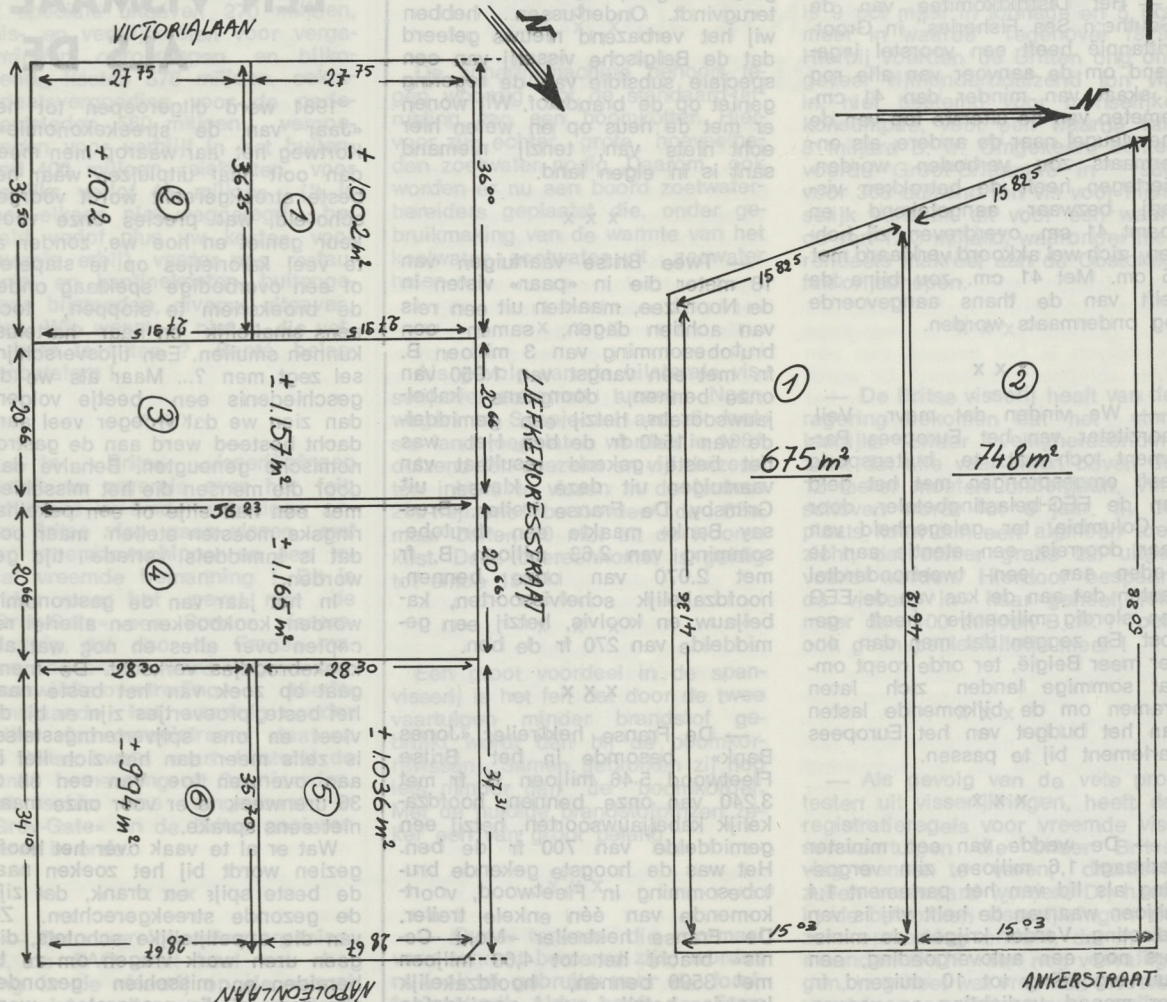
Mogen alleen bebouwd voor handels- en nijverheidsdoeleinden, binnen de drie jaar na aankoop te bebouwen.

Tel. tussen 14 en 17 u., 059 - 32.29.51.

### VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

### EERSTE OPTREDEN VAN ONZE POLITIEBOOT

In onze vorige uitgave schreven we, dat het eerste optreden van onze politieboot niet overal onverdeeld gunstig werd onthaald, waar het ging om een in overtreding nemen van een span kleine kustvaartuigen. We konden nu vernemen dat het niet de politieboot was die de overtreding van de netmaatwijdte vaststelde, maar een eenheid van de Zeemacht. We doen graag deze terechtzetting, alhoewel we er bij blijven, zoals we verleden week schreven, dat we aan onze vissers de raad medegeven zich wettelijk in orde te stellen met hun vistuig, ongeacht het feit wie de inspecties aan boord van onze vaartuigen uitvoert. Wel gaan we akkoord dat men nu, noch uitgaande van de politieboot, noch uitgaande van de Zeemacht, aan een heksenjacht moet gaan beginnen, of iemand wegens een toevalligheid in overtreding moet gaan nemen.



HET PERCEEL NR. 2, OPPERVLAKTE 748 M<sup>2</sup> IS VERKOCHT.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

## OOSTENDE

De aanvoer werd deze week alleszins beter over de verschillende verkoopdagen verspreid.

Zo kregen we dinsdag ook nog vier vangsten op de markt. De aanvoer van tong was niet bijzonder groot, de afzonderlijke vangsten waren doorgaans wel redelijk groot. Van het kanaal werd deze week de meeste vis gebracht. Vlaswijting, kabeljauw, gul en wijting waren de meest aangevoerde soorten. Gelukkig maar dat er vlaswijting voorhanden was, die soort moest dan de ontbrekende IJslandse soorten vervangen. IJslandse soorten waarvan slechts een dikke 400 bennen aangevoerd werden. Meest kabeljauw, gul en schelvis. Soorten die zeker geen prijzen haalden om over naar huis te schrijven. Ook Schotse schol bleef onder de maat en haalde amper 25 fr. Een paar bennen blauwe leng kregen tot 65 fr en rode zeebaars, waarvan een 80-tal bennen gelost werden, kreeg tussen 2700 en 2800 fr de ben.

Dat er weer verschillende IJslanders in Engeland gaan verkopen mag dan ook niemand verwonderen. De prijs die hier momenteel voor schelvis en kabeljauw betaald wordt is erbarmelijk. Dat is dan wel in hoofdzaak toe te schrijven aan een grote invoer van Deense kabeljauw en aan een zeer geringe belangstelling voor schelvis. Alle vis moet tegenwoordig praktisch tot filet verwerkt zijn w.l men nog verkopen en schelvis is nu eenmaal een vissoort die brokkelige filets geeft.

De tongprijzen zijn wel op een hoog peil gebleven, de middensoorten deden het weliswaar minder goed dan verleden week maar kregen toch nog tussen 250 en 310 fr het kg. Kleine soorten bleven tussen 245 en 280 fr het kg krijgen maar waren dinsdag wel het minst duur. Voor andere rariteiten als griet, tarbot, staart en steenschol bleven de prijzen ook erg goed. Vooral griet is veel duurder dan andere jaren en blijft bestendig boven de 200 fr noteren. Grote tarbot loopt al eens op tot 340 fr het kg en staartvis krijgt doorgaans van 110 tot 230 fr het kg. Keilrog is evenmin goedkoop en steeg dinsdag zelfs tot 98 fr het kg, mooie grote rog haalde tussen 70 en 81 fr. Veel minder goed was de wij-

tingprijs, dit niettegenstaande de aanvoer ervan erg klein was. Dinsdag de eerste vangst van de week, meteen moesten er al meer dan 100 bennen opgevangen worden. De gulprijs is ook niet fameus en schommelde tussen 13,60 en 45 fr.

Voor de kustvisserij is het zoals ieder jaar in dit jaargetijde erg smalletjes. Zeer weinig garnaal te vangen die dan ook tussen 120 en 150 fr blijft noteren. Ook niet bijzonder veel vis van deze schepen, meestal dan nog kleine gul en wijting.

VRIJDAG 13 MAART				
MONKEY BANK				
O.243	14	280	—	394.381
KANAAL				
O.168	12	100	3410	1.048.978
O.33	15	180	7265	2.188.456
Z.180	10	100	1510	568.192

MAANDAG 16 MAART				
IJSLAND				
O.129	18	415	—	706.070
KANAAL				
O.114	17	70	2655	786.229
TS.1	17	150	1825	2.042.019
O.306	14	250	—	512.968
N.752	16	290	145	536.493
O.206	16	280	—	630.710
O.275	17	540	—	1.013.623
MONKEY BANK				
O.232	16	300	—	455.538

DINSDAG 17 MAART				
KANAAL				
O.231	17	250	7060	2.309.296
O.279	12	310	180	615.858
O.123	12	315	—	722.498
WEST				
N.708	10	320	—	269.870

WOENSDAG 18 MAART				
KANAAL				
N.45	12	335	—	407.250
WEST				
Z.72	12	160	1660	739.012

## REDERS LEEST UW VAKBLAD

## VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

## VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

## ZEEBRUGGE

WOENSDAG 11 MAART				
Z.331				404.480
Z.126				236.740
Z.16				1.093.460
Z.533				189.050
				1.923.730

DONDERDAG 12 MAART				
WEST				
Z.563	—	60	3	138.610
Z.582	—	15	3	126.460
Z.289	1000	140	8	795.630
KUST				
Z.55	150	15	2	92.810
				1.153.510

VRIJDAG 13 MAART				
KUST				
Z.408	150	10	2	48.880
KANAAL				
Z.525	2700	155	16	839.592
WEST				
Z.321	750	85	10	332.500
NOORD				
Z.315	850	110	8	339.090
Z.571	1700	150	8	694.650
GUL				
Z.494				12.616
Z.403-Z.501				43.730
Z.570-Z.601				25.490
Z.580-Z.578				22.940
Z.554-Z.538				43.110
Z.560-Z.201				42.250
Z.548-Z.400				42.850
Z.471-Z.472				61.770
				2.550.828

MAANDAG 16 MAART				
WEST				
Z.1969	1900	125	12	799.840
Z.98	1800	230	8	1.057.210
KREEFTENPUT				
Z.402	—	255	13	440.510
Z.510	—	220	10	609.541
NOORD				
Z.30	1200	290	13	874.461
Z.506	1300	280	13	904.691
				4.686.254

DINSDAG 17 MAART				
KREEFTENPUT				
Z.569	100	270	10	522.675
Z.559	200	200	10	485.722
Z.573	250	255	10	528.804
KANAAL				
Z.162	7500	350	19	2.771.119
WEST				
Z.564	700	100	10	465.194
GUL				
Z.403-Z.501				152.830
Z.400-548				97.648
Z.538-Z.554				120.600
Z.4771-Z.472				232.901
Z.578-Z.580				132.768
				5.510.262

WOENSDAG 18 MAART				
NOORD				
O.313	1000	550	12	889.855
Z.27	2000	250	14	1.021.614
Z.289	1200	200	11	698.124
KREEFTENPUT				
Z.431	150	240	11	373.535
Z.209	100	180	10	309.850
WEST				
Z.44	2200	150	12	718.680
Z.284	1200	200	11	698.124
Z.578-Z.580		90	—	112.924
Z.201-Z.560		120	—	255.360
				4.816.101

## UURTABEL DER OVERVAARTEN

Uurtabel der overvaarten voor de week van 22 tot 28 maart 1981

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

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

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :  
Dagelijks te 20u00.  
Dagelijks te 17u00 23u00 behalve op 28 maart 1981  
Op 24, 25, 26 en 27 maart 1981 afvaart te 5u00.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :  
Dagelijks te 5u15  
Dagelijks te 3u30 6u40 behalve op 22 maart 1981

Afvaarten uit Dover Western Docks :  
Dagelijk te 11u40 15u45 19u10

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 23u59  
Dagelijks te 3u00 behalve op 22 maart 1981  
Dagelijks te 7u00 behalve op 22 en 28 maart 1981  
Dagelijks te 9u00 behalve op 23 maart 1981  
Dagelijks te 21u00 behalve op 28 maart 1981

Afvaarten uit Folkestone :  
Dagelijks te 22u45

Op 23, 24, 25, 26 en 27 maart bijkomende afvaart te 00u10 20u55  
Op 22 maart 1981 bijkomende afvaart te 20u55  
Op 28 maart 1981 bijkomende afvaart te 00u10 .

**IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE**

	16.3.81
Grote schelvis	41.20— 42.80
Middelmatige schelvis	31.20— 35.40
Kleine schelvis	22.00— 25.60
Kabeljauw	35.60— 36.40
Gul	28.00— 31.80
Wijting	26.20
Schaat	63.00— 81.00
Zeebaars	54.90— 56.00
Leng	38.20— 71.00
Schartong	18.20— 25.80
Heilbot	150.00
Koolvis	32.00— 33.—
Hondstong	.....
Zeewolf	50.00
Staat	.....

**Tong- en pladijsprijzen**

**TONG**

**Oostende**

	16.3.81	17.3.81	18.3.81
Lappen	166—179	179—191	186—192
Grote	219—256	227—252	237—243
3/4	280—311	267—285	291—308
Blok	301—330	290—310	339
Voor-kleine	279—317	286—294	302—329
Kleine	257—282	245—263	259—262
Slips	.....	.....	.....

**Zeebrugge**

	17.3.81	17.3.81	17.3.81
Grote	175—183	172—179	173—182
Blok	269—279	241—271	234—249
Fruit	317—346	255—297	275—289
Schone kleine	338—351	263—343	290—322
Kleine	300—321	269—322	277—297
Tout petit	283—291	255—268	259—273
Slips	243—260	46—258	252—255

**Nieuwpoort**

	16.3.81	16.3.81	16.3.81
I	164—168	16—166	248—258
II	230—236	248—258	314—324
III	278—330	314—324	330—340
IV	324—331	330—340	318—334
V	318—330	318—334	246—236
Kleine	280—260	246—236	.....

**PLADIJS**

**Oostende**

	16.3.81	17.3.81	18.3.81
Grote	35—43	42	22—23
Grote iek	28—33	32	21
Kleine iek	20—24	24—30	20—23
Derde slag	.....	.....	.....
Platjes	16	16—22	19—21

**Zeebrugge**

	21—28	21—28	21—22
I	21—28	21—28	21—22
II	21—25	21—22	21—22
III	22—25	20—22	20—21
IV	21—25	18—19	17—18
V	.....	.....	.....

**Nieuwpoort**

	28—32	28—35
Moeien	28—32	28—35
Grote pladijs	34—40	30—38
Platjes	40—50	36—40
Drielingen	20—28	19—24

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

**VISAANVOER TE OOSTENDE**

13.3	4	4.265.577				
16.3	9	7.378.426				
17.3	4	3.953.942				
18.3	2	1.245.310				
	19	16.843.255				

**VISAANVOER TE NIEUWPOORT**

13.3	5	1.203	65.297			
16.3	7	27.633	1.870.823			
18.3	7	12.240	397.232			

**NIEUWPOORT**

**MAANDAG 16 MAART**

N.470	125.489
N.15	1.464.038
N.738	109.900
N.590	93.730
N.88	16.167
N.551	40.487
N.22	21.012

Vier vaartuigen van de West en één bokkevisser losten samen 27.630 kg vis voor een totale bruto-opbrengst van 1.870.823 fr. Er werd tong, variatie en Westvis aangevoerd, zodat ieder handelaar ruimschoots zijn aankopen verrichten kon. Tong nr 1 kreeg 164 à 168 fr het kg, tong nr 2 230 à 236 fr het kg. Voor tong nr 3 of bloktong betaalde men 278 à 330 fr het kg en voor tong nr 4 of fruitong 324 à 331 fr het kg. Tong nr 5 haalde 318 à 330 fr het kg en kleine tong 260 à 280 fr het kg. Grote tarbot werd aan 260 fr tot 318 kg geboekt, middenslag tarbot aan 210 tot 260 fr het kg en griet aan 160 tot 200 fr het kg. Voor staartvis betaalde men 170 à 218 fr het kg, voor tongschar 80 à 152 fr het kg en voor rode soldaten 45 à 60 fr het kg. Moeien of grote iek noteerde men aan 1400 tot 1600 fr de ben, grote pladijs aan 1700 tot 2000 fr de ben, drieling of middenslag pladijs aan 2000 tot 2500 fr de ben en visjes aan 1000 tot 1400 fr de ben. Kabeljauw werd tegen 2250 à 3500 fr de ben opgekocht en gul aan 2000 tot 3000 fr de ben. Moernog kreeg 3500 à 3750 fr de ben als marktprijs, tilten 3000 à 3250 fr de ben en scherpstaarten 2300 à 3000 fr de ben. Voor grote wijting betaalde men 1750 à 2000 fr de ben en voor kleine wijting 950 à 1200 fr de ben. Kleine zandschar kocht men 1000 à 1200 fr de ben aan en grote zandschar tegen 1500 à 1800 fr de ben. De marktwaarde der zeehonden werd 1750 à 2250 fr de ben en die der knorhaan 1800 à 2300 fr de ben. Een grote aanvoer met lonende prijzen en een ruime belangstelling van attentievolle handelaars waren de kenmerken van de maandagmarkt.

**WOENSDAG 18 MAART**

N.22	24.025
N.346	110.325
N.172	143.415
N.88	37.222
N.1	22.473

N.551	37.061
N.349	22.442

Op de woensdagmarkt losten twee vaartuigen van de West en vijf kustvaartuigen hun vangst. Vanwege de handelaars viel slechts een matige belangstelling te noteren. Tong en variatie werd tegen lonende prijzen aan de man gebracht, wijl voor Westvis een lagere prijsnotering dan die der maandagmarkt werd geboekt. Voor tong nr 1 betaalde men 162 à 166 fr het kg en voor tong nr 2 248 à 258 fr. Voor tong nr 3 of bloktong boekte men 314 à 324 fr het kg en voor fruitong of tong nr 4 330 à 340 fr het kg. Tong nr 5 boekte men aan 318 tot 334 fr het kg en kleine tong aan 246 tot 236 fr het kg. Grote pladijs werd tegen 1400 à 1900 fr de ben aangekocht, drieling- of middenslag pladijs tegen 1500 à 1900 fr de ben en visjes tegen 900 à 1200 fr de ben. Kabeljauw kende zijn afzetgebied tegen 3000 à 3750 fr de ben en gul tegen 1500 à 2500 fr de ben. De prijs voor wijting genoteerd was aan een recessie onderhevig, grote wijting haalde 1000 à 1400 fr de ben en kleine wijting 800 à 1000 fr de ben. Kleine zandschar boekte men aan 600 tot 900 fr de ben en grote zandschar aan 1200 tot 1600 fr de ben. Tongschar aan 40 à 45 fr het kg. De woensdagmarkt werd gekenmerkt door een matige belangstelling vanwege de handelaars, dit tegen een middelmatige prijsnotering.

**VERWACHTINGEN**

VRIJDAG 20 MAART  
WEST : N.706; N.709 (280 m. t.t.z. 15 shelfcod, 140 gul, 25 haaien, 85 wijting, 15 varia).

**MAANDAG 23 MAART**

IJSLAND : 0.81 (1100 m waaronder 350 schelvis, 300 bonen)  
KANAAL : N.3; O.118; Z.502; Z.183 O.274; N.719  
MONKEY BANK : Z.62  
WEST : N.579

**DINSDAG 24 MAART**

KANAAL : Z.499; Z.186; Z.583  
WEST : N.736

**WOENSDAG 25 MAART**

MONKEY BANK : O.285

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
Grote tarbot	16.3.81	16.3.81	17.3.81				16.3.81	18.3.81
Middelmatige tarbot	219—343	307—357	201—307	280—319	270—287	313—332	260—318	
Kleine tarbot		290—292		272—277		272—288	210—260	
Grote griet	135—223	236—240	178—226	266		256—264	100	100
Middelmatige griet		200—201		236—252	125—232	238—250	160—200	
Kleine griet		130—170		210—212		216—240		
Grote schelvis	34—47			112—114		180—186		
Middelmatige schelvis								
Kleine schelvis	16—29							
Grote heek	20—103		38—122					
Middelmatige heek								
Kleine heek								
Lom								
Leng	37—40	30	36			37		
Rog	26—78		11—81		7—18			
Keilrog	80—92		83—97	90				
Rog		74—76		80—84		90—94	70—75	
Tilten		71—73		69—70		82	60—65	
Scherpstaarten		84		78—80		84—87	55—60	
Halve mans		57—64		48—50		69—73	45—55	
Teelt		52—68		48—51		69—71		
Katrog		41—43		35		43		
Kabeljauw	26—38	34—60	31—38	26—34	29—32	43—47	45—70	60—75
Grote gul	17—38	35—54	14—36	26—30	14—38	40—43	40—60	30—50
Middelmatige gul		34—36		26—27		32—38		
Kleine gul		30—34		20—22		24—27		
Hozemondhamme								
Grote wijting	15—26	33—38	14—23	22—26	15—20	24—26	35—40	20—28
Kleine wijting		15—20		14—16		16—17	19—24	16—20
Schar	9—27	14—19	10—44	12—14	16—32	16—19	20—35	14—25
Steenschol	21—155	158—170	47—163	164	42—175	187—188		
Zeehaai	39—50		48—50	52—60	55	56		
Hondshaai	20—27		27—31		34			
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekeeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal								
Schartong							80—152	90—140
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk	10—16		6—11		11			
Heilbot								
Steur								
Koolvis	35—37		33—35		20—30			
Zeewolf								
Pollak	34—40		26—37		30—35			
Zonnevis								
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel	94—235	64—235	112—231	154—234	138—214	139—263	170—218	
Schotse schol								
Zeehond		41		50—56		43	35—45	
Bot							7—12	6—10
Rode poon (roobaard)				36		38		
Grauwe poon (knorhaan)	43	42	31—40	18		42	35—45	40—45
Rode knorhaan	51—81		45—75					
Posten		17—22		10—12		8—10	45—60	

Lees "HET VISSERIJBLAD"

# NEDERLAND

## VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 11 maart werd aangevoerd: 347 kisten kabeljauw, 7 kisten schelvis, 1012 kisten wijting, 14 kisten schar, 21 kisten varia.

Prijzen in guldens. Per 40 kg.: kabeljauw één 164-154, kabeljauw twee 176-164, kabeljauw drie 152-126, kabeljauw vier 136-124, kabeljauw vijf 108-60, schelvis vier 124-112, schol drie 122, schol vier 148-146, wijting drie 66-35, schar 142-118, steenbolk 27.

De besommingen waren: UK135 + UK 145 f 4.900; UK 185 + UK 186 f 4.000; UK 233 + UK 234 f 5.700; VD 20 f 1200; IJM 9 f 2200; IJM 14 f 2800; IJM 18 f 1700; IJM 27 f 3100; IJM 154 f 8.700; verder waren er drie Texelaars met een totale besomming van f 40.000.

Aan de donderdagmarkt van 12 maart werd aangevoerd: 1.015 kg. tong, 9 kisten tarbot en griet, 652 kisten kabeljauw, 135 kisten schol, 65 kisten schar, 8 kisten haring, 63 kisten diverssen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 22,01-20,63; grote tong 14,30-14,22; groot-middel tong 21,20-20,48, klein-middel tong 26,14-25,69; tong één 26,64-26,05, tong twee 23,75-22,41.

Per 40 kg.: tarbot 742-686; griet 684-524; kabeljauw één 138-108; kabeljauw twee 138-92; kabeljauw drie 132-96; kabeljauw vier 124-94; kabeljauw vijf 92-48; schol één 86-72; schol twee 92-77; schol drie 108-70; schol vier 88-70; schelvis vier 112; wijting drie 65-30; schar 112-102; haring twee 41-30; bot 24, steenbolk 38.

De besommingen waren: KW 29 f 9.700; KW 63 f 6.900; KW 124 f 19.700; KW 167 f 4.200; KW 226 f 2100; IJM 1 + IJM 2 f 23400; IJM 3 + IJM 20 f 9500; IJM 18 f 1800; verder drie kotters uit Goedereede met een totale besomming van f 51.000.

Aan de vrijdagmarkt van 13 maart werd aangevoerd: 2265 kg. tong; 16 kisten tarbot en griet; 776 kisten kabeljauw; 10 kisten schelvis; 1009 kisten wijting; 233 kisten schol; 77 kisten schar; 13 kisten

haring; 39 kisten diverssen.

Prijzen in guldens: Per 1 kg.: tarbot 21,98-20,60; grote tong 14,32-14,08; groot-middel tong 21,06-20,53; klein-middel tong 25,81-25,34; tong één 26,48-26,09; tong twee 25,46-24,65.

Per 40 kg.: tarbot 742-718; griet 677-540; kabeljauw één 140-128; kabeljauw twee 150-100; kabeljauw drie 134-100; kabeljauw vier 120-96; kabeljauw vijf 114-41; schelvis vier 140-104; schol één 78-60; schol twee 85-69; schol drie 88-75; schol vier 86-72; wijting drie 66-38; schar 106-70; haring twee 52; steenbolk 32-28; bot 26-24; tongschar 232.

De besommingen waren: KW 214 f 12.300; UK 11 + UK 24 f 30.400; UK 208 f 16.500; IJM 14 f 1100; IJM 18 f 3600; IJM 27 f 1.400; IJM 209 f 11.300; verder waren er vijf Texelaars met één Goedereeder welke tezamen f 110.000 besomden.

Aan de maandagmarkt van 16 maart werd aangevoerd: 4.550 kg. tong; 61 kisten tarbot en griet; 1277 kisten kabeljauw; 8 kisten schelvis; 1222 kisten wijting; 814 kisten schol; 140 kisten schar; 3 kisten haring en 29 kisten diverssen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 20,43-18,73; grote tong 14,32-14,01; groot-middel tong 21,23-19,87; klein-middel tong 24,00-23,42; tong één 24,92-23,75; tong twee 23,63-22,38.

Per 40 kg.: tarbot 756-684; griet 676-532; kabeljauw één 148-100; kabeljauw twee 140-116; kabeljauw drie 138-104; kabeljauw vier 120-102; kabeljauw vijf 114-39; schol één 66-59; schol twee 74-61; schol drie 78-63; schol vier 90-65; schelvis vier 114-106; wijting drie 52-41; schar 82-40; haring twee 36; pootjes 134-94; tongschar 356-228.

De besommingen waren: KW 29 f 7.200; KW 51 f 17.500; KW 63 f 4.500; KW 77 f 11.000; KW 149 f 7.500; KW 152 f 5.300; KW 137 f 10.600; KW 167 f 9.200; KW 173 f 10.700; KW 221 f 5.200; SCH 256 f 21.300; IJM 19 f 22.800; IJM 154 f 7.800; verder waren er zeven Texelaars met een totale besomming van f 170.000.

## Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 9 tot en met 13 maart 1981

Door 73 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

21.885	kg	TONG	f 469.750,69	van f 27,73 - f 13,63
6.297	kg	TARBOT	113.622,66	van f 22,99 - f 12,51
147.825	kg	SCHOL	f 244.124,06	van f 2,15 - f 1,46
70.820	kg	KABELJAUW	f 162.010,61	van f 5,53 - f 0,93
1.424	kg	GRIET	f 18.824	van f 14,96 - f 11,48
10.045	kg	SCHAR	f 16.656,77	van f 3,08 - f 1,48
13.155	kg	WIJTING	f 15.332,72	van f 1,58 - f 1,01
248.810	kg	DIVERSEN	f 529.154,38	
520.261	kg		f 1.569.476,87	

## VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :  
Beroepsvereniging

## HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

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

— volledig en deskundig advies en bijstand —

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

## A. LOWYCK & ZOON

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

★

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

## Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

REDERS en  
VISSERS.

voor uw

SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING

wendt U in volle  
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

## HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE — Tel. 32.11.01