

# het visserijblad

Versijnt wekelijks  
Vrijdag 5 juni — Nr. 20

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

## De Rederscoöperatieve verzekering "HULP IN NOOD" kwam in jaarvergadering bijeen

### Een bijkomende ristourne van 20 t.h. op de premies van 1979 en van 12 t.h. voor het jaar '80

Het was vorige week vrijdagmiddag dat in het prachtig Sportcentrum van de gemeente Brede-ne, de Statutaire Algemene Ver-gadering van deze Rederscoöpera-tieve verzekering plaats had, waar-bij een 80-tal leden door hun aan-wezigheid getuigden van hun ge-hechtheid aan deze sterke verze-kering.

Uit het jaarverslag ter dezer ge-legenheid naar voren gebracht, ontlenen we dat de verzekerde waarde van 142 schepen thans ver-zekerd, thans één miljard fr. ka-pitaal overtroffen heeft, dat de maatschappij voor totale verliezen, opsleningen en reddingen op de Londense wereldmarkt herverzekerd is en dat de Oostendse vloot daar-in voor 20 t.h. tussenkomt, Zee-brugge 65 t.h. en Nieuwpoort 15 t.h., gevolg van de grote terug-gang welke de Oostendse vissers-vloot in de laatste jaren heeft on-dergaan.

Uit dit jaarverslag leren we ook dat 20 t.h. van de vloot tussen 0 en 5 jaar oud is en dat de ver-de modernisering der vloot en de steun aan de jonge schippers en motoristen een strikte noodzake-lijkheid is, wil men onze visserij door een toenemende veroudering van de vloot niet zien teloor gaan.

In dat opzicht werd gewezen op de krachtinspanning door de Belgische overheid in de laatste drie jaar geleverd en werd door de heer Vandenberghe hulde ge-bracht aan de ambtenaars van het Ministerie van Verkeerswezen en Landbouw, alsook aan de ambte-naren van het Provinciaal Bestuur, van klein tot groot voor de hulp door allen verleend in de pogin-gen de nieuwbouw en andere uit-bouw van de vloot te stimuleren.

Hierbij vergat hij ook niet de Zeevaartinspectie, die zeer soepel en tegemoetkomend optreedt en de waterschouwen die veel pekel-

zonden eigen aan ons vissersvolk over het hoofd zien.

Daarom richtte hij zich tot de Belgische regering, het provinciaal en zelfs het gemeentelijk bestuur, een dringende oproep om de nieuwbouw en de modernisering van onze vloot door subsidies en kredietverleningen, verder te steunen. In Frankrijk bedragen de toe-lagen voor nieuwe vaartuigen, toe-gekerd door de regering, het de-partement, het arrondissement, de premie voor jonge schippers en de premie van de FEOGA door de Franse regeringsinstanties te Brus-sel ernstig benaarstigd, samen 42 t.h. ! Met dergelijke toelagen komt het aandeel van de reder in de nieuwbouwkosten nog slechts op 58 t.h. wanneer hij in de voor-waarden verkeert, hetgeen de mo-gelijkheden tot nieuwbouw ruim verbreedt. Onze regering en bij-zonderlijk onze ministeries van Verkeerswezen en Landbouw, heb-ber de nieuwbouw reeds veel ge-stimuleerd. We kunnen ze er slechts voor danken en hopen, dat ze dit in het belang van ons land en de Belgische visserij, voort zul-len doen, aldus spreker.

### SCHADEN

Spreker had het vervolgens over de schaden, waarvan er zich in de loop van het jaar 243 voordeden en aan de maatschappij ongeveer twaalf en een half miljoen fr. kos-ten. Gelukkig werd men gespaard van totale verliezen.

Verdeeld per haven en in pro-cent, is de haven van Zeebrugge, deze welke het meeste schadege-vallen noteert, wat te begrijpen is als men weet dat de vloot voor 65 t.h. te Zeebrugge thuishoort en men hier met een tijhaven te doen heeft, welke zeer slecht onderhou-

den is en waar niet de minste or-de heerst.

Vervolgens had spreker het over de door Hulp in Nood verleende scheepskredieten welke in totaal 74,5 miljoen fr. bedragen en waar-aan in 1980, voor 65 miljoen fr. werd besteed.

### DE WINST IN 1980

Voor het jaar 1980 en rekening houdend met zeer zware schade-gevallen, werd nog een overschot van 4,5 miljoen fr. geboekt, zodat ook voor dit jaar, niet minder dan twaalf ten honderd ristournes op de betaalde premies in de loop van oktober uitgekeerd worden met de vermelding dat, ingevolge een beslissing van de Algemene Vergadering voor het jaar 1979 aan de leden, ook nog eens tien ten honderd zal uitgekeerd wor-den.

Dit alles is mogelijk na eerst nog 25 t.h. van het overschot te hebben overgeschakeld.

### BESLUIT

Die de werking van deze coöpe-ratieve verzekering van nabij volgt, zal moeten bekennen, dat ze als coöperatieve voor de visserij in ge-heel Europa toonaangevend is.

In zijn slotrede zei spreker o.m.:

In dit jaarverslag hebben we met inzicht een afzonderlijke rubriek geopend voor de evolutie van de ouderdom van onze vloot en hier-uit kunnen we het besluit trekken van een alarmerende veroudering. Inderdaad vanaf 1976 tot 1980 tel-de de Belgische visserijvloot geen enkele nieuwe aanwinst, terwijl bij ons het aandeel in het verzekerd kapitaal van vaartuigen die tot de categorie van 0 tot 5 jaar behoren,

begin 1980 nog slechts 6,13 t.h. was, aandeel dat in 1981, naar nul zou toegegroeid zijn, hadden we in de loop van ditzelfde jaar 1980 geen nieuwe eenheden kunnen aansluiten. We geven dit dan ook ter overweging aan onze leden, want van de modernisering en ver-nieuwing hangt niet alleen groten-deels het welzijn van uw maat-schappij af, maar ook de voorde-len welke gij bij uw coöperatieve verzekering hebt. De beste reder en de beste schipper zijn tenslot-te onbetekenend wanneer hij zich niet omringd weet door nieuw ma-teriaal en aangepaste apparatuur.

Elk jaar verbreedt de kloof die de oude vaartuigen van de nieuwe scheidt en wordt de uitbating moei-lijker en marginaler. We weten al-len dat men echter nog moeilijk de zware financiële lasten van nieuwbouw dragen kan, maar stil blijven, is verliezen en wordt ten-slotte verdwijnen. Hulp in Nood tracht in de mate van het mogelij-ke de financiële last van de nieuwbouw dragelijker te maken en voor dit jaar werden reeds acht miljoen kredieten toegekend, cijfer dat zeker tot tien en wellicht twaalf miljoen zal oplopen. Ook wat de teruggaven betreft, doet Hulp in Nood een uitzonderlijke inspanning Inderdaad, nadat verleden jaar 20 t.h. aan ristournes toegekend werd, waardoor b.v. VOOR NIEUWE SCHEPEN DE PREMIE ZICH TEN-SLOTTE HERLEIDT VAN 2 T.H. TOT 1,60 T.H., wordt ook dit jaar 12 t.h. uitgekeerd dat nog ditzelf-de jaar zal terugbetaald worden. Wij zijn tenslotte een coöperatie-ve en de eendrachtige samenwerking van U allen, komt uiteindelijk U zelf ten goede. Nu moet de kon-kurrentie ons enigszins volgen, maar we mogen er niet aan den-ken wat het worden zou, indien

(Vervolg op blz. 2)

# JAAVERGADERING "HULP IN NOOD"

(Vervolg van blz. 1)

Hulp in Nood of de zustermaatschappijen SCAP of Hand in Hand Zeebrugge zouden verdwijnen. We vinden het dan ook, op zekere manier jammer, dat we omzeggens elk jaar op de absolute noodzakelijkheid van het bestaan van uw coöperatieven voor de visserij moeten wijzen, omdat men soms al te geneigd is voor een toevallig en tijdelijk klein voordeel, of omdat men zijn zin niet kreeg, de eigen coöperatieve te vergeten. Integendeel, wij rekenen er op dat U ook dan nog het blijvend en primordiaal belang van uw eigen coöperatieve instelling zult inzien en verdedigen. De ouderen hebben Hulp in Nood gesticht en samen groot gemaakt. Dit is hun grootste verdienste samen met deze van Uw beheerraad, die de weg door de ouderen aangeduid verder verfolgen.

Daarom zijn wij ook overtuigd, dat U verder in die geest zult blijven werken en streven. Verleden jaar werd bijna drie miljoen uitgekeerd aan de ristournes van 1979 door een toegelaten aftrek op de premiebetaling van het 4e kwartaal. Dit jaar zal niet alleen het saldo van 79 terugbetaald worden, maar eveneens de meer dan drie miljoen teruggave van 1980.

Duidelijker bewijs van het groot belang van onze coöperatieve verzekering kunnen wij gewis niet leveren.

Dit jaarverslag is het 41e jaar welke wij belichten sedert ons van wal steken vlak vóór de oorlog. Welke stormen er ook al tegen geblukt hebben, Hulp in Nood is blijven rechtstaan en worden wij in de maritieme verzekeringswereld van vissersvaartuigen aangezien als de meest solide en betrouwbare coöperatieve vissersvaartuigenverzekering van Europa, waar velen werden opgericht, maar welken zijn overgebleven.

Er is een tijd geweest van het overschakelen van de winst naar het fonds voor zware rampen en het voorbehoudingsfonds der leden. Aanwankelijk kon het voorbehoudingsfonds slechts uitbetaald worden, wanneer men het bedrijf stoppte. Later werd dit herleid tot vijf jaar en, na zes jaar verzekerd te zijn, kreeg men het voorbehoudingsfonds van het eerste jaar uitbetaald.

Onidertussen zijn de toestanden geëvolueerd en heeft uw maatschappij een sterke reserve opgebouwd met de winsten op aangekochte gronden.

Op de herverzekeringmarkt te Londen hebben wij de zware risico's herverzekerd en hebben we te doen met befaamde en ernstige herverzekeraars die steeds korrekt

en begrijpend zijn geweest voor al onze voorstellen.

De tijd is nu aangebroken, gezien onze zware risico's gedekt zijn en wij over een sterke herverzekering en reserve beschikken, elk jaar de overschotten der premies terug te betalen met dien verstande, dat wie deze ontvangt de verplichting aangaat de coöperatieve voor een jaar verder trouw te blijven, aldus bijdragend tot het stevig verder bestaan van Hulp in Nood.

Het is met deze gedachten en overtuigd van het noodzakelijk bestaan van Hulp in Nood, dat wij dit 41e jaarverslag sluiten, hopend U volgend jaar minstens even goede resultaten te kunnen voorleggen.

Nadat de jaarrekeningen door het College der commissarissen werden voorgedragen, werd hulde gebracht aan één der laatste nog levende stichters, die de moed heeft gehad op 87-jarige ouderdom van Blankenberge te komen om deze algemene vergadering en ook het buffet welke achteraf plaats had, bij te wonen.

Het was niemand minder dan August Van Heetvelde, gewezen stichter en reder, die de ganse bijeenkomst bijwoonde met de belofte binnen negen jaar de vijftigste verjaardag van de maatschappij te komen vieren!

## EEN ERE-SALUT AAN DE FIRMA „LA COURONNE”

In het kader van de jaarlijkse vergaderingen van de redersverzekering Hulp in Nood en de Verkoopcoöperatieve SCAP, werd na de statutaire vergadering die vrijdag na elkaar plaats hadden in het sportcentrum te Bredene, aan de leden een koud buffet aangeboden, bestaande uit bereide vis en schaaldieren en vleesgerechten. Zeggen we terstond dat, wie er bij is geweest, slechts lof had, niet alleen voor de bediening maar voor de uiterst grote fijnheid van de gerechten, welke er door Mevrouw Roger Boels en haar medewerkers opgediend werden. Zelden hebben de leden het zich zo goed kunnen laten smaken en het past ook langs deze weg deze knappe firma hiervoor geluk te wensen en te bedanken.

# De jaarvergadering van S.C.A.P.

## EEN BIJKOMENDE RISTOURNE VAN 10 T.H. OP AANKOPEN IN MAGAZIJN EN 20 CENTIEMEN PER LITER GASOLIE

Het was ook vrijdag j.l. dat deze jaarlijkse vergadering plaats had, welke dit jaar over de 32e jaargang, sedert het bestaan van SCAP in 1948 gesticht, ging.

Uit het jaarverslag door de directie voorgedragen vernemen we dat vooral de kleine reders het te danken hebben aan deze coöperatieve dat ze even grote teruggaven

krijgen als sommige groten, die vergeten dat ze klein geweest zijn en nu rechtstreeks bij leveranciers hun aankopen doen, waar ze grote kortingen bekomen.

Aan de uittreedende leden, die het rederschap stilletgelegd hebben werd voor meer dan 17 miljoen fr. aandelen uitbetaald. Met een kapitaal van amper 24 miljoen fr. wist men in de hoofdzetel meer dan 131 miljoen zaken te doen en ongeveer voor 85 miljoen in het werkhuis.

Aan de aandeelhouders wordt voor het jaar 1980 een interest van 8 t.h. op de aandelen uitgekeerd, een bijkomende ristourne van tien procent op de aankopen in magazijn en een bijkomende ristourne van 20 centiemmen op elke liter gekochte mazout.

In plaats van te wachten tot het einde van het jaar, worden nu onmiddellijk ristournes op gasolie gegeven.

Na een overzicht gegeven te hebben over de verkoop van brandstoffen buiten de visserij, werd ook gewezen op het feit dat op de vloten welke men verplicht is aan boord te hebben, er ook een korting van 20 t.h. verleend wordt aan al wie als lid een vlot bij SCAP koopt.

Wat het werkhuis betreft werd gewezen op de afbouw in 1980 van de Z.44, de Z.47 en de Z.43 en op het feit dat voor 1981, een schip voor de rederij Vantorre André en nog twee andere zoeven in bestelling geroteerd werden, welke de kostprijs van 50 miljoen fr. zullen benaderen.

In 1980 werden in het werkhuis 39 werklieden tewerk gesteld, maar zijn de personeelslasten ondraaglijk zwaar, zoals zulks overal het geval is.

Het is echter te danken aan 'n uitstekend beleid van het werkhuis door de heren Praet en Dedrie, waaraan de heer Vandenberghe in zijn jaarverslag hulde bracht, dat men er de twee eindjes aan elkaar kan knopen.

Ook hier wees de heer Vandenberghe op de verdere noodzakelijke modernisering van de vloot en bracht hij hulde aan de ministeriële departementen, de provincie en de plaatselijke maritieme overheid voor de welwillende steun door haar voor de visserij verleend.

Hij sloot zijn rede met de overtuiging uit te drukken dat de rederscoöperatieven er zijn van kleine middenstanders welke tot op heden aan het land en de gemeenschap het bewijs hebben geleverd dat de visserij een nijverheid is, welke de miljoenen haar door de Staat verleend, goed besteed zijn en steeds worden teruggeschonken.

## DURE MAZOUT IN ENGELAND

Dat sommige reders beweren er alle belang bij te hebben in Engeland te verkopen, is een misrekening van belang geworden.

Niet alleen zijn de visprijzen er niet beter dan in onze vismijnen, maar zelfs voor sommige soorten lager, zoals tong, tarbot, griet, staart, dus alle soorten fijne vis.

Verder kregen we deze week een briefje in handen van de visafslag te Grimmsby, zonder van Birkenhead te spreken, waar er geen officiële markt is, maar waar de vis aan prijzen verkocht worden ver beneden deze in België ontvangen.

Te Newlyn kost de mazout voor 10 duizend liter, 1.300 £ of aan 80 fr per £ gerekend met kosten van bank dus 1040 fr. Een ander faktuur wordt ons voorgelegd van 11,40 fr. en 11,26 fr.

Te Birkenhead betaalt men 10,40 fr. à 11,26 fr., volgens het kwantum, BTW en kosten niet bijgekend.

Alle los- en verkoopkosten belopen nu volgens de omvang van de vangst 24 à 26 t.h., waar in België deze hoogstens 10 à 11 t.h. bedragen.

We vragen ons af of het tijd besparen van 3 à 4 dagen vaart naar de thuishaven, dan zo voordelig is rekening houdend met al wat voorafgaat.

Het wordt tijd dat sommige reders ook inzien dat wegblijven van Belgische markt ook problemen schept op het vlak van aankoop, invoer en leefbaarheid van handel en aanverwante bedrijven.

We hopen op dit alles eens in het bezit van de marktoestanden en den vreemde hierop terug te komen.

# Voor wanneer reglement ter bescherming van onze beroepsvissers ?

Dat het sportvissen een aange-naam en gezond tijdverdrijf is, kan niemand ontkennen.

Dat talrijke vaartuigen daarvoor nu ingezet worden, is een feit, want honderden liefhebbers komen van heinde en ver om er de zaterdag en zondag mee uit te varen en in 't algemeen de lijnvisserij te bedrijven.

Sommigen vergeten echter dat er zoals te lande zeevaartreglementen zijn, welke dienen gevolgd, zowel voor wat het varen als het behoud van het vaartuig en de bemanning betreft.

Het moet gezegd, dat er in dat opzicht al veel strenger wordt opgetreden en veel eigenaars zich naar de eisen van zeevaartspectie en politie voegen.

Maar er zijn er ook anderen, die met een of tweemansvaartuigen of liever gezegd, met wrakken uitvaren gaan.

Er zijn er zelfs die tijdens de dag doppen als werkloze en 's nachts het aandurven zonder rekening te houden met om het even wat, uit te varen.

Men meldt ons het geval van de aanvaring enkele weken geleden van de N.720 van de heer Vercouter met het plezierissersvaartuig «Star» in omstandigheden, waarvan men zich afvraagt hoe het mogelijk is, dat zo'n vaartuigen, die een bestendig gevaar blijken, toelating krijgen tot varen.

Niet alleen is het niet in orde met de nodige lichten, maar nog veel minder in regel om te varen.

En dan is men verwonderd, dat heli-copters en reddingsdiensten 's nachts moeten opgeroepen worden om dergelijke schipjes, met één bemanningslid aan boord, te redden of bij te staan.

Het geval dat ons bezig houdt gebeurde als volgt.

De N.720 met schipper Gonsaales Maurice aan boord deed de thuishaven aan na de visserij met de bokken bedreven te hebben in het «Westdiep».

Gekomen op ongeveer 300 m van de koppen van het staketsel van Nieuwpoort, stuurde de schipper zelf bij hoogwaterstand en stilte tij in.

Plots dook een bootje op dat een plezierissersvaartuig bleek te zijn, nl. «Star» betiteld, waarvan de eigenaar een zekere Rabaut bleek te zijn, met twee kleine, praktisch onzichtbare witte lichtjes recht onder elkaar voor de steven, waarbij schipper Gonsaales met één snel roermanoeuwer hem nog kon ontwijken, maar waarbij toch de mast van het bootje aan stuurboord werd geraakt door de bui-

ten hangende korrestok, die men aan het binnenzetten was.

De N.720 stopte, voegde zich langszij het plezierissersvaartuig en bemerkte dat het gevoerd werd door één man, een zekere Lycke, die met dit bootje 's nachts gaat vissen en tijdens de dag gaat doppen.

De mast van het vaartuig (liever wrak) was volledig geplooid, zodat de gelegenheidsnachtvisser, de N.720 naar de haven moest volgen.

Het gelegenheidsvaartuig vertoonde geen groen licht of het was in elk geval niet zichtbaar. Bij nadering was geen enkel navigatie-licht, evenmin als het heklicht zichtbaar.

Volgens de schipper en ook veel vissers is het een feit, dat de lichten van zo'n notedoppen zich zo laag tegen de waterlijn bevinden, dat het een feit is, dat die verlichting ontoereikend is en deze vaartuigen weinig rekening houden met zeevaartreglementen.

Nettegenstaande de schade aan de mast en het kleine portiek, is deze nog niet hersteld en **vaart dit vaartuig meer dan een maand**

na het ongeval, nog 's nachts voort uit met voor gevolg, dat het zondagmorgen 17 mei door de loodsboot van Nieuwpoort met motordefect binnengesleept moest worden, na een ganse nacht hulpeloos rond gezwalpt te hebben.

Wij stellen de vraag waarom een vaartuig dat als een wrak en niet in regel zijnde mag uitvaren en dan nog liefst elke nacht om de schipper met de eigenaar, toe te laten tijdens de dag te gaan doppen.

Verder vragen wij ons af op basis van welk zeevaartreglement dergelijk vaartuigslechts met één man aan boord mag uitvaren.

Er is op het staketsel een loodsenswacht.

Is het niet mogelijk dat van daar uit onregelmatigheden van om het even welke aard geseind worden ?

Wie betaalt het opslepen van zo'n gevaarlijk vaartuig ?

En wanneer zal het reglement, vier jaar geleden door de Visserijdienst in samenwerking met de

waterschouten opgesteld, eindelijk van kracht worden ?

Zijn er te veel invloeden om allerlei yachtsmen te beschermen, die niet in regel zijn ?

Wordt het niet hoogdringend in 't belang van het visserijberoep, de veiligheid op zee, de zware Staatsonkosten bij ongevallen daardoor veroorzaakt, te beknotten en een behoorlijke regeling uit te vaardigen waaraan elkeen zich hoeft te onderwerpen ?

De Zeevaartspectie is voor onze vissers onmeedogend streng. Het is in hun belang.

Maar dan moet men dezelfde eisen stellen aan sportvissers en yachtsmen.

De mannen van de loodsenwachten hebben zich bezig te houden met andere moeilijkheden en verantwoordelijkheden, dan deze hierboven geciteerd, want het is weezinwekkend de uitvaart van voertuigen als de «Star» te bekijken.

En het is niet alleen dit vaartuig. P.V.



Ieder jaar staan de deuren van het V.T.I. en de Paster Pype School beiden gelegen aan de Stuijversstraat wijd open voor het publiek. Afgelopen weekend was dit opnieuw het geval. Onze foto toont een van de talrijke interessante standen tijdens de open deur dag. (Foto P.)

# Bespreking van Begroting Ministerie van Landbouw

## - FONDS VOOR SCHEEPSJONGENS - STAATS- en PROVINCIALE STEUN - BRANDSTOFKOSTEN EN EVENTUELE TOELAGEN

Het is onze lezers bekend dat een tiental jaren geleden, op initiatief van de toenmalige beheerders, een Fonds voor Scheepsjongens werd gesticht, welke naderhand door de Staat overgenomen werd en waarin de reders voor 50 th. tussenkomen.

Dit Fonds heeft voor het vormen van vissers enorme diensten aan de visserij bewezen en zou het nog meer kunnen, moest van overheidsweg hier tussengekomen worden, daar de reders zelf reeds voor enorme algemene onkosten staan.

De Provincie West-Vlaanderen was daartoe geneigd, maar groot is de teleurstelling te vernemen dat de regering dit in mindering zou willen brengen voor haar tussenkomsten, wat volksvertegenwoordiger Emmanuel Desutter uit Heist genoot heeft, de minister van Landbouw omtrent deze onaanvaardbare handelwijze te interpelleren, tijdens de bespreking van de begroting van Landbouw in de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

Terzelftjijd had hij het over de toelage van 60 miljoen inzake de besparingen van het brandstofverbruik en over de steun bij bouw door de FEOGA verleend, het optreden van de Engelse marktschepen enz.

Deze tussenkomst geven we hierna in zijn geheel weer.

x x x

De toekomst van de zeevisserij wordt bepaald door het aantal jongeren die dit hard maar mooi beroep kiezen.

Het Fonds voor Scheepsjongens heeft in belangrijke mate hiertoe bijgedragen.

Door het Fonds wordt vermeden dat de bemanning loonderving blijft bij aanmonstering van een scheepsjongen.

Want een visser kan immers niet rekenen op een vast loon. Zijn verdienste is immers afhankelijk van de prijs en de aanvoer. «Geen aanvoer» staat gelijk met «geen inkomen».

Sedert het Fonds werd ingevoerd (Claeys) is er geen daling, meer van het totaal aantal bemanningsleden maar eerder een stijging. Het Fonds heeft dus een gunstige invloed gehad voor de visserij.

Daarenboven blijkt uit een studie van sociologe Monique Tanghe dat 2 pct van de scheepsjongens ooit hoopt schipper te worden.

Zodat ik meen te mogen concluderen dat dank zij het Fonds de toekomst van de visserij beter verzekerd is. Het Fonds wordt voor 50 pct door de overheid en 50 pct door het bedrijf gespijsd.

De provincie West-Vlaanderen wenste ook hierin een bijdrage te leveren ten bate van de visserijsectoren en dit tot ongeveer 1/4 van het totaal bedrag.

Groot is echter de teleurstelling wanneer de hogere overheid de bijdrage van de Provincie rekent bij de overheidssteun en deze niet in mindering komt van de bedrijfslast van de reder.

De Provincie moet toch de Staat niet subsidiëren.

Het is u bekend hoe moeilijk onze reders het hebben om met de stijgende exploitatiekosten rond te komen. Hun bedrijfslasten zouden enigszins kunnen verminderen indien de bijdrage van de Provincie kon afgetrokken worden van het bedrijfsaandeel.

Niets belet u het K.B. van 31 december 1975 meer bepaald art. 15 in die zin aan te passen. U zou er én het Fonds én de reders én geheel de visserij een goede dienst mee bewijzen.

### EN DE BRANDSTOF ?

De visserijsector zal wel de enige overblijvende sector in het land zijn waar individuen tot 60 miljoen investeren om een schip te leggen, waar er nog hard gewerkt wordt in soms ondankbare weersomstandigheden en zonder gewaardborgd loon.

Er is in deze sector geen werkloosheid en nog geen crisis maar de visserij is zeer energie-intensief, 30 pct. van de besomming gaat naar brandstof.

Dank zij het dynamisme van onze Vlaamse vissers blijft deze sector bloeien maar de exploitatieproblemen van de reders zijn zeer groot.

Geen enkel land in de EEG geeft niet onder een of andere vorm een verdoken subsidie voor brandstofverbruik.

In België zou men een subsidie geven voor elke liter minder verbruik. Dit werkt de verkoop in het buitenland in de hand en is dus zeker geen goede maatregel.

Bij de onderhandelingen, over het nieuwe programmakontract van petroleum door uw collega van Economische Zaken zou er moeten over gewaakt worden dat extra maatregelen genomen worden ten voordele van de visserij. Dit zal en kan wellicht ook voor

bepaalde landbouwsectoren.

Wat de FEOGA regeling betreft moet ik U mede namens de sector, Mijnheer de Minister, danken. Dank zij uw tussenkomst heeft ook de visserij hiervan kunnen genieten. Er blijft nog een vraag achter die nog niet ingewilligd werd. Mag ik op een spoedige afhandeling aandringen en tevens vragen of er nu nog nieuwe aanvragen mogen ingediend worden? Is het anderszits juist dat deze steun in de toekomst ook voor grotere schepen zou kunnen toegekeend worden? De FEOGA-steun is trouwens een goed middel om ook jonge schippers ertoe aan te zetten reder te worden.

Uw aandacht zou ik ook willen vragen voor het optreden van Engelse wachtschepen tegenover onze vissers. Het blijkt dat dit optreden soms "tergend" is om geen ander woord te gebruiken.

Een controle waarbij over 1 of 2 millimeter netmazenbreedte wordt gediscussieerd heeft voor 'n schipper 3 à 4 dagen vaartverlies met de financiële implicaties van dien.

Zou bij uw Britse collega niet kunnen aangedrongen worden op meer soepelheid en begrip temeer dat de Engelsen geen typische tongenvisserij hebben zoals dit voor België wel het geval is. Wij zijn dus felbetreft geen concurrenten maar Europese collega's.

Het instituut tot aanmoediging van het Wetenschappelijk Onderzoek in Nijverheid en Landbouw kan een belangrijke rol spelen voor de visserij in de toekomst.

Volgens het jongste jaarverslag werden toelagen toegekeend voor een tweetal projecten welke van belang kunnen zijn voor Noordzeevisserij nl. een biologisch zeevisserijonderzoek over de vis- en schaaldierenpopulaties en de verontreiniging van de zee en een specifiek plantenonderzoek, omvattende een studie van de invloed van dumping van afvalstoffen en zandwinning.

Dit zijn zeker twee interessante studies maar graag vernam ik van de Heer Minister of de nodige maatregelen genomen worden volgend uit de conclusies van deze studie. Ik meen dat het ook de taak is van de Minister van Landbouw en Visserij om bij de onderscheiden collega's aan te dringen om de verontreiniging der zee, het dumpen van afval en de zandwinning tot minimale hoeveelheden te herleiden.

Anderzijds kunnen ook KMO's beroep doen op de I.W.O.N.L. maar zij doen dit zelden of nooit.

Doorgaans zijn de begunstigden grote industriële bedrijven of overheidssstudiecentra.

Zou de Heer Minister de aandacht van de KMO's in de visserijsector niet kunnen vestigen op de belangrijke financiële voordelen welke voor onderzoekprojecten via het I.W.O.N.L. kunnen bekomen worden. Als ik goed ingelicht ben kunt U projecten uit de visserij tot 90% betoelagen. Maar de KMO's weten het niet.

Ook het Rijksstation voor de Zeevisserij verricht goed werk maar de resultaten worden onvoldoende ge vulgariseerd en gepropageerd. Zo zou zeker meer ruchtbaarheid kunnen gegeven worden aan de conclusies van de studie van de brandstofbesparende mogelijkheden in de zeevisserij.

En ook op het Instituut voor Natuurwetenschappen wordt o.a. de garnaaipopulatie, belangrijk voor onze kustvisserij, onderzocht. Het blijkt dat, met enige steun, een belangrijke bijdrage zou kunnen geleverd worden tot de biomassa. De paaistock kan kunstmatig opgevoerd worden via kweekbedden in laboratoria wat de uiteindelijke garnaaipopulatie en dus de vangsten kan ten goede komen. Dit project verdient uw volle steun en medewerking.

Tenslotte Mijnheer de Minister kunnen de gelden voor het Propagandacomité voor Visverbruik beter aangewend worden. Visbakkers doen goed werk, een affichecampagne is zeker nuttig maar waar blijft de propagandacommissie toen bepaalde veeartsen onlangs via een persbericht de indruk gaven dat heel wat vis werd afgekeurd.

Het comité zou dynamischer en actiever moeten optreden zoals dit het geval was toen het in privé-handen was.

Tenslotte Mijnheer de Minister wil ik onderlijnen dat wij het volledig eens zijn met de standpunten die U verdedigt in de Europese gemeenschap.

Wij hopen dat U onze belangrijke, maar in Europees verband niet zo grote, visserij verder kunt verdedigen zonder overspoeld te worden door de grotere broers uit Groot-Brittannië, Frankrijk, Duitsland en andere visserijlanden.

De visserij weet dat het op zijn Westvlaamse Minister kan rekenen. Wij hopen dat dit nog geruime tijd kan blijven duren.

(Vervolg blz. 5)

(Vervolg van blz. 4)

## HET ANTWOORD

### VAN MINISTER LAVENS

Enkele woorden aan collega Desutter, die zo geduldig wacht, in verband met de zeevisserij.

Hij zal gezien hebben, dat in het commissieverslag van de Senaat een uitgebreide rubriek werd besteed aan de Europese problematiek van deze niet onbelangrijke activiteit. Eerst iets over de scheepjongens.

Inderdaad, de huidige reglementering voorziet aan minimum tussenkomst van de reders ten belope van 50%. Hij vraagt dat te wijzigen en dit kan maar ik heb daar veel vraagtekens bij.

Ik geloof dat wij de reders zelf ook in voldoende mate financieel moeten blijven betrekken teneinde ze voldoende te interesseren in de opleiding van jongere mensen. Dit is belangrijk voor de toekomst van dit zeer harde bedrijf.

Men heeft het ook gehad over

steun in verband met de energie.

Wij hadden inderdaad liever andere formules gehad, maar een rechtstreekse steun in verband met hogere prijzen wordt verboden door de EG-reglementering. Wij hebben naar formules gezocht om via energiebesparing iets te kunnen doen en nog hebben wij mogelijkheden op Europees niveau.

Thans kom ik tot het probleem van de controle op onze eigen schepen die in de Britse territoriale visserijzones vissen. Het is inderdaad zo dat de Britten daarop een zeer nauwkeurige en strenge controle uitvoeren. Ik zou mij echter willen afzetten tegen de beschuldiging als zou deze controle tergend zijn. Er is één geval van vergissing geweest waarbij men 'n schip heeft opgeleid naar een haven die te ver was afgelegen. Ik kan U echter bevestigen dat er afspraken werden gemaakt tussen mijn Britse collega en mijzelf voor het gesprek over deze aanleggenheid en een bezoek aan hun controle-installaties. Wij gaan met een paar medewerkers naar

Londen om te praten met de Britse Minister en indien het nodig blijkt, om de boekjes af te ronden.

Wij hebben inderdaad bestendig contact en voortdurende concertaties met de beroepsorganisaties van onze zeevisserij.

Vandaar Collega Desutter, dat hetgeen wij op Europees niveau verdedigen ook in de lijn ligt van hetgeen door de beroepsorganisaties zelf wordt gewenst.

## ENKELE

### OPMERKINGEN

Het antwoord van de Minister dat waarschijnlijk door zijn administratie of raadgevers werd ingegeven, is ontwijkend voor wat de provinciale tussenkomst betreft. Daar waar de reders voor 50% blijven tussenkomen, buiten hun zware sociale lasten en brandstofprijzen gaat het niet op dat een toelage van de provincie door de Staat zou benuttigd worden om zijn tussenkomst te verminderen. Het heeft voor de provincie dan

geen zin een toelage te verlenen en is voor de reders en scheepjongens van geen nut.

Wat de steun voor de brandstofkosten betreft, ontwijkt de Minister ook hier de vraag. Het gaat niet op steun te verlenen voor minder verbruik. Het is voldoende regelmatig in Engeland te markten en zich gedurende maanden van de Belgische markt te verwijderen om op dezelfde basis beter behandeld te worden dan zij dit hier verkopen en werk verschaffen enz...

Als de Minister echter ook veel mag steunen op adviezen van de beroepsorganisatie, is een zaak welke we ten eerste betwijfelen, daar veel van deze adviezen ingegeven worden volgens het eigen belang van bepaalde bestuursleden en niet dat van de visserij in het algemeen. De uitnodigingen van ministers en hoge ambtenaren kunnen nuttig zijn, voor zover ze dan objectief voorgelicht worden maar daarover kan nog veel op papier gezet.

## VOORNAAMSTE BRITSE VISAFNEMER GEKANT TEGEN OPTREKKEN OPVANGPRIJZEN

Dat een afnemer van vis gekant zal zijn tegen een verhoging van de opvangprijzen voor de vis, is zeker niet zo verwonderlijk.

Van belang is nochtans eens de argumenten door deze grote Britse afnemer naar voor gebracht, te gaan bekijken. Birds Eye Walls Ltd, de grootste Britse afnemer van vis, die over heel wat visverwerkingsbedrijven en filialen in Groot-Brittannië beschikt, is uit de slof geschoten toen het van de voorstellen van de Britse regering weet kreeg, om te Brussel de opvangprijzen voor kabeljauw met 25% te laten optrekken. De voorzitter van Birds Eye sprak in de Algemene Vergadering te Londen gehouden door de maatschappij, de hoop uit, dat men in eigen kringen hiervan zou afzien. Als reden gaf hij op, dat de opvangprijs in de loop van dit jaar reeds opgetrokken werd. Birds Eye heeft een leidende rol in de markt voor bevrozen producten en is ook de maatschappij die allerlei nieuwigheden op de markt bracht, zoals fingersticks, bevroren vis onder allerlei vorm en bereidingen, enz... waarvoor ze over een eigen experimentele keuken en labo beschikken, zowel wat de bewerking van de vis, de nieuwigheden als de sausen enz... betreft. Niettegenstaande het verbruik van vis in Groot-Brittannië gedaald is met ongeveer 10% is het verbruik van bevroren vis met 50% gestegen en maakt reeds een aandeel uit van 30% van het totaal verbruik. Het is vooral dank zij de verwerkingsbedrijven, dat het verbruik van bevroren vis aldus gestegen is.

Volgens «Birds Eye» zou, door het opvoeren van de opvangprijzen vooral van de kabeljauwsoorten, voeling met de prijzen van het buitenland verloren gaan. Het verbruik

van vis in Groot-Brittannië is nu reeds driemaal zo hoog als de eigen visserij aanvoert. Het verschil komt uit het buitenland. Dit zou dus narigheden en moeilijkheden medebrengen. Het buitenmatig opvoeren van de kabeljauwprijs zou anderzijds nog als gevolg hebben, dat marginale rederijen plots weer wat winst zouden kunnen maken, met als konsekwentie dat men het bij het oude zou laten, dat wil zeggen, in het geheel niet uitkijken naar vernieuwing of modernisering. Het houdt dus de ontwikkeling van de visserij tegen en leidt tot een gemakzuchtige houding en brengt een kloof teweeg met het bedrijf in het buitenland, waar men wel moet vechten om er te komen, dus moderniseren. Als de referentieprijzen de verhoging medevolgt, dan zal ook de invoerprijs van vis uit derde landen aangepast worden, met als gevolg dat de bewerkte visproducten duurder zullen uitvallen en er een geringer afzet en verbruik het gevolg zal van zijn, hetgeen zich dan omgekeerd op de producent zal wreken.

Woordvoerder van «Birds Eye» meent dat de vissers het zelf in handen hebben om hun prijs in de afslag te zien stijgen door een zeer goede verzorging van de vis en van de kwaliteit. Voor ons is het echter spijtig dat «Birds Eye» geen protest heeft laten horen tegen de voortdurende en praktisch niet meer te dragen stijging van de brandstofprijzen, thans de voornaamste kostende faktor voor de rederijen. Ware dit ook gebeurd, dan zouden we minder eigenbelang trachten te ontdekken in het thans geformuleerd bezwaar tegen een mogelijk verhogen én van de opvangprijzen, én van de referentieprijzen.

## DE WEEK VAN DE VIS TE NIEUWPOORT

De nationale, jaarlijkse vissershulde, werd dit jaar niet beperkt tot één dag. Inderdaad deze pechtheid werd, in de WEEK AN DE VIS, ingekapseld.

Het programma :

Vrijdag 5 juni 1981 : te 19u.30 in de feestzaal van de vismijn : officiële opening van de «week van de vis», door schepen R. Bendels en de heer Henckens, hoofdinspecteur-directeur van de Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwproducten, en de ermee gepaard gaande tentoonstelling. Deze tentoonstelling met film, waaraan heel wat instanties en kunstenaars deelnemen, is elke dag toegankelijk van 10 tot 12 en van 14 tot 18 uur, tot en met 14 juni 1981.

Zaterdag 6 juni 1981 :

16 uur : wedstrijd gamaalpenen;

van 15 tot 18 uur : demonstratie door de «Nieuwpoortse Visbakkers», dansen door «De Zeebonkjes», opluistering door Harmonie De Panne (in en rond de vismijn); vanaf 20 uur : in de benedenruimte van de vismijn : bal met «The Seasiders», «Orde van de Heksenjagers» en «zangrochet».

Zondag 7 juni 1981 : Pinksterkermis op de Kaal.

Maandag 8 juni 1981 : 2e Pinksteren.

Vissershulde met H. Mis in de benedenhal van de vismijn te 10 uur m.m.v. de Koninklijke Katholieke Fanfare, gevolgd door bloemeneerlegging aan het vissersmonument en hulde aan de meest verdienstelijke reders van 1980 en de «Duinkerke Redders» in de feestzaal van de vismijn.

Dinsdag 9 juni 1981 : 20 uur : feestzaal vismijn : «het weer en de visserij» door Armand Pien.

Donderdag 11 juni 1981 : 20 uur : feestmaal vismijn : paneelgesprek onder leiding van M. Madou over de bezoedeling van de Noordzee m.m.v. professor Polk (V.U.B.), Ir. dr. Vyncke (Rijksstation Zeevisserij), J. Verbanck, ere-mijnbestuurder, Jean Desaever (reder) en het N.O.C.

Vrijdag 12 juni 1981 : 20 uur : diavoorstelling over de visserij door de heren G. Depoorter en G. Vyvey, met commentaar door A. Vancraeynest, schipper van de O.29 «Broodwinner».

— 0 —

Op 11 juni 1981 zal de O.29 «Broodwinner» langs de Kaal gemeerd liggen. De M.471 «Hasselt», is er eveneens van 5 tot 9 juni 1981. Breng eens een bezoekje.

# Weetjes...

— De staking van de vislossers te Grimsby is op haar eind gekomen. De lossers die tot de vakbonden van de transportbond behoren, hebben vrede genomen met een aanbod van 7,5% verhoging op hun lonen, samen met enkele kleinere tegemoetkomingen. De verkoop in Engeland brengt reeds 23 th. kosten bij, waar deze in eigen thuishaven slechts 11 th. bedragen.

— Door een staking onder het bediendenpersoneel van het Brits ministerie van Financiën moesten de uitbetalingen van de financiële regeringshulp aan de vissersvaartuigen uitgesteld worden voor Engeland en Noord-Ierland. Schotland en Wales werd hierin echter niet betrokken, zodat de uitkeringen aan de visserij daar verder gaan.

— Een strikte controle op de visser, de kopers en de verwerkers zal nodig zijn bij een eventuele heropening van de haringvangst in de Noordzee en op de Schotse Westkust, aldus volgens een voorstel na een vergadering van de haringbedrijfssector gehouden te Edinburg. Het bedrijf wijst inderdaad dat men na een paar jaar niet terug gekonfronteerd wordt met een nieuw verplicht vangverbod zoals dit in 1976 het geval was. We menen, als het bedrijf zichzelf aan de regelen houdt, dit wel de voorname reden zal zijn op een overaanvoer.

— Wanneer een beperkte haringvisserij weer toegelaten wordt voorziet de Schotse staatssecretaris voor de visserij Buchanan-Smith, het ontstaan van een mogelijke rivaliteit tussen de traditionele Schotse haringkutters en de grote Engelse diepzeetrekkers, die zich voorheen ook al op de makreelvisserij geworpen hebben. Volgens Buchanan zou een strikt vergunningsplan dienen opgemaakt. We voorzien dat het inderdaad tussen de Schotten en Engelsen, vooral dan op een eventuele haringvisserij voor de Schotse Westkust, zeker geen koek en... haring zal zijn.

— De EEG-voorstellen voor het optrekken van de referentieprijs voor zalm heeft in de Verenigde Staten onder de zalmkwekers heel wat alarm veroorzaakt. De inkoopprijs van deze zalm zal hierdoor hoger komen te liggen en de lager gekwoteerde zalm uit de Stille Oceaan, zal hierdoor niet meer het hoofd kunnen bieden aan de bete-

re maar duurdere Atlantiek-zalm op Noorse visfarmen gekweekt. De EEG koopt jaarlijks een 12.500 ton uit de Verenigde Staten en de ganse Europese markt is voor de zalmkwekers uit Amerika toch 2,7 miljard B.fr. waard, waarvan een groot deel voor de Gemeenschap.

— Verscheidene doorschraaien werden in de omgeving van het eiland Wight gezien, waarvan er sommigen tot 140 kgr. zouden wegen. Volgens vissers zou deze vroege verschijning van de haaien wijzen op een goed seizoen voor makreelvangst.

— Van uit Fleetwood zal de Marr & Son-rederij één van haar trekkers voor een experimentele visserij naar het Westelijk gebied van de Hebriden zenden. Dit gebied wordt hoofdzakelijk door Franse vissers bevestigd, maar niet door Britten. De «White Fish Authority» financiert gedeeltelijk deze proefondervindelijke visserij evenals het Fleetwoodkomitee voor Uitbreiding van de Visserij. Het is de 41-meter «Irvana» die voor deze visserij werd aangeduid.

— In Groot-Brittannië beklagt men zich over de trage manier waarop de, uit de markt genomen en opgevangen vis, aan de reiders uitbetaald wordt. Op een nationale

vergadering van de Britse Productieorganisaties gehouden te Londen, heeft de voorzitter beloofd hiernaan een onderzoek te wijden, om aan de klachten van de reiders tegemoet te kunnen komen.

— In 1980 werd in IJmuiden bijna 30 duizend ton vis aangevoerd voor een verhandelde afslagwaarde van 1.117 miljard B.fr. In 1979 was dit bijna 31 duizend ton voor een afslagwaarde van 1.221 miljard B.fr. Hierin zorgden 34 Ka'wijkse vaartuigen voor 30% en 22 IJmuidense vaartuigen voor bijna 11%.

— In Nederland werd «Vlaggetjesdag» te IJmuiden dit jaar vervangen door de «Dag van de Nederlandse Visserij» die op 6 juni doorgaat. Van een haringrace is er echter sinds 1976 reeds geen sprake meer. Deze haringrace, om als eerste de groene maatjesharing binnen te brengen, gebeurde met «Vlaggetjesdag». Het vangstverbod op haring in de Noordzee stelde hiernaan een eind.

— In 1980 heeft de Noorse marine zowaar een duizendtal vreemde vissersvaartuigen aan een inspectie onderworpen. Hiervan werden er 270 in overtreding genomen, de meesten weliswaar voor kleiner zaken. In 14 gevallen werd besloten het vaartuig op te brengen. Meeste overtredingen werden begaan door de Denen, gevolgd door de Britten en de West-Duitsers. Polen en Oost-Duitsers kwamen het minst in de lijst van de overtredingen voor.

— Voor de controle van de vislijmieten gebruikt Noorwegen 14 speciaal uitgeruste vaartuigen. Ein-

de 1981 komen hier nog drie vaartuigen bij die elk bijna 1,5 miljard B. fr. zullen kosten.

— De vissersbesprekingen tussen de Verenigde Staten en Canada, begin mei dit jaar, hebben geen resultaat gegeven. Deze besprekingen werden gehouden voor een onderlinge regeling van de zalmvangst in de Stille Oceaan.

— In Nigeria verhoogt het visverbruik gevoelig en is reeds tot hoogte van jaarlijks één miljoen ton opgeklimmen. De verhoging is het gevolg, enerzijds van de stijging der vleesprijzen en anderzijds van een verhoging van de levensstandaard van de bevolking. Nigeria hangt voor verbruik van vis echter nog heel veel van het buitenland af, niettegenstaande regeringsspanningen om de visserij uit te bouwen.

— De laatste kapitein van de wereldberoemde Franse pakketboot de «France», de heer Pettré Christian is op 24 mei in het ziekenhuis overleden. Hij was kapitein aan het hoofd van 900 ondergeschikten op dit vlaggeschip van alle passagiersschepen toen de «France» in 1974 aan de kaai gehouden werd wegens deficitaire uitbating. Kapitein Pettré schreef over het uit de vaart nemen van de «France» een boek getiteld: «Pracht en Roest». Hij verweert er ondermeer aan de syndikaten gebrek aan begrip en inzicht toen men aanstuurde op een minder grote personeelsbezetting. Kapitein Pettré die men ook de laatste «Pacha» van Frankrijk noemde, stierf in de ouderdom van 60 jaar. Voorheen werd hem reeds een halve tong weggenomen.



Vanaf 31 mei werd door de R.M.T. (Regie voor Maritiem Transport) de Jetfoil „Princesse Clémentine” ingeschakeld op de Oostende-Doverlijn en dat betekent meteen een nieuwe trafiekmogelijkheid met Groot-Brittannië. Naast het comfort dat aan boord van deze eenheid aanwezig is valt vooral de duur van de oversteek te vermelden. De „Princesse Clémentine” overlapt de navette Oostende-Dover inderdaad in amper 100 minuten en vooral voor zakenlui is dat de ideale manier om snel, goede zaken te doen.

# Onverantwoorde daden van Nederlandse schipper met zware gevolgen voor alle vissers

Dat overvallen, gangsterstreken, ontvoeringen, meer en meer de beschaaftde wereld ontstieren, is een gewoonte geworden waartegen de overheid, tot welk land men ook behore, hard moet optreden wil de wereld tot geen anarchie geleid worden, is een onloochenbaar feit.

Dat ook in de visserij sommige vissers menen opnieuw meer piraterij te mogen doen, zoals honderd jaar geleden, is tot op heden onvoorstelbaar geweest. De E.E.G. en niet alleen zij, zijn tengevolge van de langzame uitmoording van de visgronden verplicht geweest maatregelen te nemen ter bescherming van de visstand.

Dit is in het belang van alle vissers ter wereld, waarvan de meesten de leuze invoeren: het zal wel mijn tijd meegaan. Maar de overheid kan en mag dat niet dulden, zoals het onaanvaardbaar is massa's ondermaatse tong aan te voeren welke zelfs in de winkels te koop gelegd worden en waaraan zelfs de beroeps- en sportvissers zich schuldig maken.

De controle van de overheid is in dat opzicht veel te klein en ver van streng. Sommigen laten tegenwoordig en vooral in Holland schepen bouwen tot 40 m. lang en voorzien van motoren van 2.000 P.K. en meer. Ze besteden 70 miljoen en willen natuurlijk met alle middelen er toe komen, deze te kunnen inkorten.

Gevolg: vissen in verboden waters met verboden netten en ook op ondermaatse vis.

Daardoor is het niet te verwonderen dat de bewakingsdiensten van de Engelse, Duitse, Deense en andere maritieme overheden streng beginnen in te grijpen omdat 't een feit is, en dat weet elkene die in de visserij thuis hoort, als de schippers maar een klein beetje de waarheid verdraaien, het een succes is en zij, zowel van de ene natie als de andere, zeerovers blijven.

Maar het kan te ver gaan, zoals veertien dagen geleden in Duitse wateren is geschied.

De Urker visser reder en schipper Jani Korf, welke twee jaar geleden zich van Limanda (Urk 168) wist te ontdoen met vervallen scheepspapieren voor te leggen, welke de stabiliteit van zijn toen verkocht vaartuig bewijskracht gaven, maar in feite deze papieren niet meer geldig waren sedert hij er een nieuwe motor had ingezet, heeft nu weer een zeer laakbare daad gesteld, welke heel zeker zeer schadelijk zal uitvallen voor alle vakgenoten, wier visserijdaden van nabij door de overheid zullen gevolgd worde niet een onverbiddelijk optreden teken hen die in territoriale wateren vissen, ondermaatse vis aan boord hebben en netten niet conform aan de wettelijke vereisten.

Dienaangaande heeft de Nederlandse journalist André Herter in het Nieuwsblad het volgende relaas hierover.

## Urkers met Duitse douaniers aan haal

Hij schrijft o.m.:

De Noordzee voor de Westduitse kust is onlangs het toneel geweest van een wilde achtervolging van de Urker kotter Limanda, onder schipper Korf.

De bemanning van de 233 ton metende Limanda had twee Westduitse ambtenaren ontvoerd, om niet wegens de verboden vangst van zeetong binnen de Duitse 12-mijlszone te worden opgebracht.

Eerst na een uren durende dramatische jacht door schepen van de Westduitse douane en waterpolitie slaagde de commandant van de waterpolitiekruiser Helgoland erin het Nederlandse schip te enteren.

## GEVECHT

Tijdens de enteractie kwam het tot een regelrecht gevecht tussen de zes koppige bemanning en de politie. Eerst na veel geweld wisten de Duitsers de motor van de Limanda uit te schakelen en het schip op sleeptouw te nemen naar de Duitse vissershaven Büsum in de Duitse Bond.

Toen de Limanda werd betrappt door de controleboot Greif van de afdeling Visserijtoezicht van de Noordduitse deelstaat Sleeswijk-Holstein lieten de Nederlanders 2 ambtenaren aan boord komen. Zodra zij de opdracht kregen koers te zetten naar Büsum gaf schipper Korf van de Limanda echter opdracht met volle gas de Duitse territoriale wateren te verlaten. Dat lukte ook.

De Greif sloeg onmiddellijk groot alarm en zette de achtervolging in. Al gauw kreeg de Greif ondersteuning van andere Westduitse schepen, waaronder de snelle patrouilleboot Helgoland. De Limanda wist de Duitsers bijna drie uren lang te slim af te zijn.

De Nederlanders gaven de strijd nog niet op, toen de Helgoland al eenmaal langszij lag. Allerhande vistuig werd over boord gehangen om de Duitsers het overspringen onmogelijk te maken. Bovendien gooide de bemanning lijnen en kabels in het water in de hoop, dat de schroeven van de Helgoland zouden vastlopen.

Ondanks deze verwoede verdediging wisten de Duitse politiemannen toch aan boord te klauteren waarna flinke klappen vielen.

## AANKLACHT

De kapitein van de Limanda, staat in Büsum behalve een boete van DM 10.000 wegens verboden visvangst, de inbeslagname van de vangst en het vistuig plus nog eens een aanklacht wegens vrijheidsberoving te wachten.

Het optreden van de Nederlandse vissers is de Duitse collega's in

Sleeswijk-Holstein al geruime tijd een doorn in het oog. Het ministerie van Landbouw van deze deelstaat bestempelde begin deze maand het gedrag van de Nederlanders als "piraterij".

## STROPEN

Alleen al deze maand werden in de Duitse Bocht twee Nederlandse vissersvaartuigen opgebracht wegens stropen binnen de verboden Duitse 12-mijlszone. Drie andere Nederlandse vissers wisten de afgelopen weken te ontkomen. Daarbij schrokken de Nederlandse kapiteins er niet voor terug de Duitse controleschepen op de vlucht te jagen met rampogingen.

Een Nederlands schip kon slechts worden opgebracht, nadat er waarschuwingsschoten waren gelost en de Duitsers hadden bedreigd de Nederlandse vissers te mitrilleren.

x x x

Tot daar dijt persbericht, welke getuigt van daden, welke door niemand kunnen beaamd worden tot welke natie men ook behoort.

## Belgische vissers opgepast

Van E.E.G.-zijde en vooral vanuit Engeland, Denemarken en Duitsland bereiken ons berichten dat voortaan tegen overtreders van de visserijwetten harder zal opgetreden worden.

Aan alle reders geven we de goede raad hun schippers hierop te wijzen, daar het gemakkelijk is voor om het even wie met het kapitaal van een reder overtredingen te begaan, waarvoor alleen de reder burgerlijk verantwoordelijk is en de visser er met een eenvoudige straf van af komt.

In België is dat immers zo. In Frankrijk is de schippen burgerlijk verantwoordelijk en dat is rechtvaardig.

Moortaan zal strenger opgetreden worden tegen de netten aan boord, waarvan er zijn met een kuif beneden de maat. Hetzelfde geldt voor ondermaatse vis en het vissen in territoriale wateren. En wanneer de maritieme overheid aan boord komt, vergeet niet dat die mensen maar hun job doen. Wees beleefd, antwoord ze naar behoren. Ge kunt er niets bij verliezen.

## BONN WAARSCHUWT

## ONS LAND VOOR

## VISSERIJKONFLIKT

## Zware straffen

„De Nederlandse vissers moeten bij hun vangsten de Westduitse viswateren eerbiedigen, wil men op de duur een ernstig konflikt voorkomen”. Deze waarschuwing richtte de Westduitse minister van Land-

bouw, Jozef Ertl, vorige week in een telex aan zijn Nederlandse ambtgenoot Braks. Dit naar aanleiding van het incident dat de Nederlandse kotter Limada 14 dagen geleden vóór de kust van Sleeswijk-Holstein veroorzaakte.

De kapitein van de Urker kotter, die werd betrappt bij vissen op tong, moet in totaal ruim honderdduizend mark (1,5 miljoen frank) betalen. Zijn vistuig (50.000 mark of 750 duizend frank) krijgt hij niet meer terug en hij moet voordat hij de haven van Büsum weer kan verlaten een borgsom storten van in totaal bijna 43.500 mark (650.000 fr.). Doordat hij deze som wil laten overmaken hoeft hij niet het gevang in. Dit werd bekendgemaakt door het ministerie van Landbouw en Visserij van de Westduitse deelstaat Sleeswijk-Holstein. De vangst (ter waarde van 12.000 mark of één miljoen 800 duizend fr.) wordt vastgehouden, maar kan worden teruggekocht. De Limanda, betrappt bij het vissen op tong binnen de twaalfmijlszone, pogde vergeefs te ontkomen, maar ontvoerde daarbij tevens twee Westduitse funktionarissen. Eventuele aanklachten wegens vrijheidsberoving en verzet tegen een ambtenaar in functie zijn naar de Westduitse woordvoerders mededeelde geformuleerd.

Totdaar de straf welke Korf ondergaat met een vaartuig dat een jaar geleden 70 miljoen frank heeft gekost.

## SCHADEGEVALLEN

— Tijdens het ophalen van de netten kreeg men aan boord van de Z.62 «Topaze» ee zware zee te verduren. Het water sloeg via de openstaande scheepsbrug in het stuurhuis en beschadigde de radar. Niettegenstaande deze gereinigd werd weigerde het verder dienst maar de visserij kon wel verder gezet worden.

— Op weg naar de thuishaven kreeg men aan boord van de Z.582 «El Dorado» plots een zware klop op het achterschip te verduren. De temperatuur verhoogde met ongeveer 25 graden maar gezien men niets anders vaststelde dat abnormaal was werd de reis verder gezet. In de thuishaven werd vastgesteld dat een schroefblad beschadigd was.

— Op de visgronden kreeg de Z.47 «Saturnus» een korre in de schroef. Gezien herstellen niet mogelijk bleek werd sleephulp ingeroepen van de Z.526 «Venus» die het onklaar geraakte vaartuig naar de Engelse haven Douglas opsleepte.

— Tijdens het lopen naar de visgronden kreeg de Z.509 «Telstar» een eind tros in de schroef. Men slaagde er wel in de schroef vrij te krijgen maar tevens werd vastgesteld dat de oliedruk van de keerkoppeling sterk verminderde en de temperatuur abnormaal opliep. Op halve kracht werd naar de thuishaven gevaren waar werd vastgesteld dat een kogellager op zeven plaatsen gebroken was.

## DE HEER LOUIS LE PENSEC, NIEUWE FRANSE MINISTER VAN DE ZEE

Om trouw te blijven aan de Franse benaming „Ministre de la Mer" vertalen wij dit in het Nederlands op zijn beurt in „Minister van de Zee" en niet bv. „Minister van Marie of Marinezaken".

In het kabinet van eerste-minister Rocard en onder de nieuwe Franse president, de socialist Mittérand, is het de volksvertegenwoordiger uit de streek van Quimper-Concarneau die de nieuwe minister wordt, niet meer van Verkeerswezen en van de Franse Marine, maar van de Zee!

De nieuwe minister verzamelt dus alles wat betrekking heeft op de Zee, behalve dan het Milieu dat aan iemand anders toekomt en een eigen ministerie vormt dat onder de h. Michel Crépeau en zijn staatssecretaris de h. Alain Bombard komt. Dus toch ook weer mogelijkheden opdat beide ministers in elkaars rapen kunnen zitten wat marinemilieuzaken kan aangaan, zoals voornamelijk de pollutie, de inplanting van kerncentrales langs de zee-kust enz.....

Vooraf de visserij stelt heel wat hoop in de nieuwe minister omdat het iemand is uit het eigen midden uit de kiesomschrijving Quimper en Concarneau. Meer nog zijn die syndikaten in hun nopjes met de nieuwe socialistische min. omdat men zich nog maar al te goed herinnert hoe de vorige min. van Verkeer en Marine, de h. Le Theule en nadien de h. Hoëffel, de marine en de zeepollitie hebben ingezet, in de zomer van 1980, om de vissersstaking te breken en de havens vrij te maken voor de verbindings met Groot-Brittannië. Het konflikt in de visserij over het aantal bemanningsleden op de grote treilers is nog altijd latent aanwezig, evenals de zaak van het optrekken van de pensioenen voor visserij en marine. Men hoeft maar in socialistische kringen het oor te luisteren te leggen om te vernemen (dat er heel wat verandering op til is. Stop aan de verkopen van kargoschepen aan het buitenland en dan vooral aan rederijen en llanden onder goedkope vlag, het versterken van de syndikale rechten aan boord van de schepen, tegemoetkoming aan de eisen van de opvarenden van de handelsmarine en ter visserij, optrekken van de sociale voordelen en tegemoetkomingen, herziening van de pensioenen enz..... Al mooie zaken die elk weldenkerid mens zou willen verwezenlijkt zien, maar die voor het ogenblik alleen maar een nieuwe hypothek kunnen leggen op de reeds zo zwaar belaste rederijen en die ten slotte naar een averechts effect zouden kunnen leiden, zoals dit onder meer met het prachtig vlaggepassagiersschip „France" gebeurde, dat ten onder is gegaan aan overbemannig (900 man bezetting) en syndikale bemoeizucht die van geen vermindering van bezetting wilde horen.

Tot de competentie van de nieuwe 41-jarige minister zullen alle be-

voegdigheden van de gewezen algemene direktie van de handelsmarine behoren, de direktie van de zeevisserij, van de handelsvloot, van de havens, de Nationale Stichting van de Invaliden van de Marine, de marine en zeescholen, de vuurtorens, de zeebebakening en betonering, de oceaanografische onderzoekexploitatie van de rijkdommen in waren het in hoofdzaak kabeljauw, deze zeebodem, zeepollutie enz..... Het is slechts buiten de socialistische middens (dat men eerder een afwachterende houding aanneemt, een houding van voorzichtig uitkijken naar de konijnen die de nieuwe minister uit zijn toverhoed zal weten te halen. Ondertussen heerst in Concarneau in visserijmiddens een voelbaar optimisme, maar of dit zo erg gedeeld wordt in reidersmiddens is zeker wel twijfelachtig. Nochtans bouwt men bepaalde verwachtingen op een revalorisatie van de nieuwbouw en modernisering van de visserijvloot, alhoewel wij het optimisme van bepaalde socialistisch geïnspireerde vakbladen niet zo maar delen en zeker niet de uitlatingen van de syndikale Franse middens.

## TE VEEL IJSLANDSE VIS IN GRIMSBY

Onze buitenlandse correspondent meldt dat er te veel IJslandse vis aangevoerd werd in de laatste week van mei te Grimsby. Toen werden er maar eventjes 14.300 van onze bennen in de afslag gebracht door vijf IJslandse vaartuigen en door één Belgisch vaartuig, de «Henri-Jeanne» O.216. De vijf IJslandse vaartuigen brachten samen 13.140 van onze bennen op de markt en de O.216 1.140 bennen. De IJslanders maakten samen een brutobesomming van 20,8 miljoen B.Fr. en de O.216 bracht het tot 1,632 miljoen Fr. Gemiddelde prijs voor de IJslanders per ben was 1.580 Fr., voor de O.216 1.430 Fr. Niettegenstaande een overvloed aan IJslandse vis, toch nog rendende prijzen vooral als we in aanmerking nemen dat ook de eigen Britse vaartuigen in dezelfde week de markt met nog maar eens 18.500 bennen overspoelden, meestal met kabeljauwsoorten, schelvis en haai. Dus veel aanvoer en een eenzijdige aanvoer daarbij. Ook te Peterhead kreeg men massale landingen in één enkele week, namelijk bij de 48 duizend bennen voor een besomming van 71 miljoen B.Fr. of een gemiddelde van 1.470 Fr. Op het laatst van de markt gingen de prijzen toch aan het zakken, en men vreest dat, zo de aanvoer even groot blijft de prijzen nog meer onder het groot aanbod zullen lijden. Ook daar was het in hoofdzaak kabeljauwsoorten, schelvis en wijting.

## Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart werden meerdere gevallen behandeld.

Een eerste zaak betrof het ongeval dat zich aan boord van de O.303 voordeed met matroos Margoy. Het liep allemaal nog goed af maar voor hetzelfde geld had het een drama kunnen worden. Matroos Margoy werd, bij het inschakelen van de winch door een kabel gegrepen en over boord geslingerd maar hij kon zich met het been vastklampen aan een streng van de bokkeninstallatie. Hij kwam er dus met de schrik van af. Terzake werden schipper Coussement en matroos Rouzée van de O.303 onderhoord en beiden gaven toe dat het om een zware onoplettendheid ging. De lier werd inderdaad ingeschakeld zonder dat men er zich van vergewist had dat alles veilig was.

### AANVARING

Een tweede zaak betrof de aanvaring tussen de Z.38 en Z.62. Eerstvernoemde treiler was viszend en droeg de voorgeschreven seinen. De Z.62 liep koers naar de visgronden. Aan boord van de Z.38 stond matroos Eddy Hillebrandt aan het stuurwiel en geeft toe dat hij het andere vaartuig pas zag toen het op een halve mijl afstand was. Hij gaf bakboord wat natuurlijk altijd fout is en liet bovendien na dit manuever te laten vergezellen van een aandachtsein. Bovendien wachtte hij tot het laatste ogenblik om dit manuever uit te voeren. Matroos Devaux — en dat is dan de roerganger van de Z.62 — vertelt dat hij verblind was door de zon maar dat hij zich wel degelijk op de scheepsbrug bevond. Hij probeerde nog een manueve uit te voeren maar kreeg daarvoor nauwelijks de tijd zodat een aanvaring onvermijdelijk was. Aan boord van de Z.62 stond de radar op stand by maar was niet aangezet. Tijdens een konfrontatie tussen beide roergangers kwamen geen nieuwe feiten aan het licht.

### UITSPRAAK

De Raad deed ook uitspraak inzake de aanvaring die zich voordeed tussen de O.83 «Surveyor» en het Britse ms «Curran». De feiten deden zich voor op 10 mei 1979. Uit het onderhoor is gebleken dat de «Curran» op het ogenblik der feiten bestuurd werd door een automatic pilot. Toen de bevelvoerder wilde overschakelen

naar manuele besturing bleek dit tijdelijk onmogelijk en dat ligt aan de basis van de aanvaring. Schipper Oscar Savels en zijn bemanning worden derhalve buiten zaak gesteld.

### ADVIEZEN

Rijkskommissaris Bentein sprak vervolgens twee adviezen uit.

Een eerste zaak betrof het ongeval dat zich voordeed aan boord van de Z.196 waarbij Louis Popelier, een matroos, over boord werd geslingerd. De rijkskommissaris komt tot de konklusie dat noch schipper Compnolle noch één van zijn bemanningsleden een fout begingen zodat iedereen buiten zaak wordt gesteld.

xxx

Ook inzake het arbeidsongeval dat zich aan boord van de Z.568 voordeed, waarbij motorist Meyers een haak tegen het hoofd kreeg, werd een advies uitgesproken. Ook in dat geval konkludeert de rijkskommissaris dat geen beroepsfouten werden begaan.

### OVERTREDINGEN

#### TEGEN HET

#### VERKEERSSCHEIDINGS- STELSEL

Tenslotte werden nog drie overtredingen uitgesproken tegen schippers die het niet zo nauw namen met de reglementen van het verkeersscheidingsstelsel in het Nauw van Kales.

Tegen schipper Ackx Robert van de Z.44 wordt een schorsing van drie dagen gevorderd omdat hij gedurende acht mijl een scheve koers liep.

Eveneens drie dagen wordt gevorderd tegen schipper Oscar Savels van de O.705. Betrokken schipper voerde wel aan dat zijn manuevers geen hinder waren voor de scheepvaart maar dat wordt tegengesproken door de beweringen van het Engels kuststation.

Vijf dagen tenslotte wordt gevorderd tegen schipper Warnaz Wilfried van de Z.42. Die schipper stuurde zijn vaartuig gedurende tientallen mijlen tegen de voorgeschreven koersrichting in en dat geeft hij ook toe. Om tijd te winnen, beweerde hij, maar dat wordt door de rijkskommissaris met een scheef oog bekeken. Vandaar die vijf dagen schorsing die gevorderd worden.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# Een mooi gouden huwelijksjubileum



In familiekring vierde het echtpaar Camiel MENU - Jenny BOGAERT wonende Kapellestraat 44, te Oostende, de vijftigste verjaardag van hun huwelijk. De jubilarissen tellen 1 zoon en 1 kleindochter. (Foto P.)

Zoals wij in onze editie van vorige week aankondigden, heeft zaterdag te Oostende een gouden jubileum plaats gehad waarvan de gelukkigen niet minder waren dan de in alle middeleins en vooral in de visserij- en sportwereld gekende personen, de heer Camiel Menu en zijn dame Mevrouw Jenny.

's Namiddags had er in de St. Petrus- en Pauluskerk van Oostende te 15u30 een gouden jubileum mis plaats en 's avonds in de Koninklijke Villa een familiefeest waardig en fel genoten door de ganse familie.

Talrijke vrienden van heinde en verre, hadden er aan gehouden dit feest, welke in alle bescheidenheid zou doorgaan, door hun gelukwensen en bloemen te veraangamen.

En het weze gezegd, dat het beide jubilarissen ten zeer gund weze, want waar Jenny steeds braaf, voorbeeldig en verdraagzaam is geweest met een man die een uiterst druk en ook sportief leven kende, was Camiel een zeer werkzaam en tevens sportief figuur, welke behoort tot de caste van die «self made men» die nog weinig te vinden zijn en die het van eenvoudige bediende tot een grote mijnheer bracht.

Voor al in de visserij en in de sportieve wereld, heeft hij enorm veel diensten bewezen aan klein en groot, aan baas en knecht, aan vriend en onverschilligen, want haatdragend was hij niet en zijn voornaamste leuze was van jong-af mensen helpen en vooral door zijn bekwaamheid toen hij directeur was van een der grootste toenmalige rederijen, de rederij en de visserij dienen.

Zijn actief beroepsleven in al zijn wederwaardigheden beschrijven, zou het voorwerp kunnen uitmaken van een novelle, vol initiatieven, spitsvondigheden, sportieve daden, aangename en ook wel eens onaangename wedervarens. Want de thans 74-jarige, sterke man is nooit teruggedeinsd voor moeilijkheden.

We herinneren ons nog verschillende anecdoten, omdat we ook reeds van in 1929 bediende van de stad ter vishalle waren.

In de zomer van 1932 was het een zondag de eerste keer braderie langs de Visserskaai. Dit bracht natuurlijk beweging en muziek mede en de toen talrijke cafés rond de vismijn verkochten hun pintjes aan een prijzette.

Gebruikelijk gingen toen de zondagvoormiddag een aantal belanghebbenden naar de vismijn — het was toe nog de cirque — om de briefwisseling na te zien en het werk van de maandagmorgen voor te bereiden. Eens dit gedaan ging men even gebruikelijk een paar pintjes pakken, hetzij in het Hotel Atlantica, 't Waterhuis, 't Wittehuis, de Shakespeare, bij Fransje Verbanck, bij Wardje Debeer, bij Poellaert, bij Cavereels of andere, alle uit de visserij of vishandelsmiddens.

De ambiance van de braderie en de verminderde prijs van het pintje, bracht met zich dat Camiel en zijn vrienden wel eens te veel glaasjes dronken, zodat Camiel net om 13 uur maar enkel om 15 uur 's namiddags thuis kwam. Dit tot ongenoegen van Jennytje en van dat schoon eten, dat nu koud was en weer opgewarmd moest worden». Het was immers bij hem alleen niet dat zulks gebeurde.

Na zonder morren gegeten te hebben, met een complimentje

voor het goede eten en een noodzakelijk slaapje, wilde Camiel zich opnieuw aankleden om met zijn lief vrouwtje een wandelgetje te gaan doen. Het was immers zo'n mooi weer... Maar helaas! De drank had gewerkt en de grote teen van de rechtervoet was zo gezwollen, dat er geen schoen was aan te krijgen. «Kozijntjes», zei Jenny, en in plaats van te gaan wandelen, mocht Camiel heel de avond voetbadje nemen.

Ook de maandagmorgen was er nog geen sprake van aan de rechter voet een schoen aan te doen. Dan maar een sluffer aantrekken en zo moest Camiel een hele week met een schoen en een sluffer naar de vismijn gaan. Aan iedereen die het horen wilde, vertelde hij dat de nagel van zijn rechter grote teen ingroeide en dus was uitgesneden. Zo was de eer gered!

Milicien klasse 1928, was hij nog maar enkele weken getrouwd toen hij zijn tweede kamp moest doen.

Hij was toen visafslager bij Jules Baels en deze laatste had bekomen van Kolonel Rinquet, dat milicien Camiel Menu zijn kamp mocht doen in de kazerne te Oostende in plaats van in het kamp te Beverlo. Dit liet ondermeer toe dat Camiel 's morgens naar de vismijn kon gaan om de vis van de cliënten te verkopen en alzo verder een frankje te verdienen, wat zeker nodig was.

Na een paar dagen vond Camiel dat hij liever thuis bij zijn jonge bruid had geslapen dan in de kazerne. Hij vroeg dus het rapport aan van de kommandant en trachtte aldus, gezien hij pas getrouwd was, om morele redenen te mogen thuis slapen. Het ant-

woord van de kommandant was: gezien ge in Oostende woont en iedere avond vrij zijt van 18 tot 22 uur, dit u voldoende tijd geeft om uwe morele redenen te volendoen. Hetgeen dan ook waarschijnlijk gebeurde, en daarmee was de kous af.

De jonge Menu was tenandere eerst een vishandel begonnen, kwam bij de visafslagers terecht, ging van daar over naar de grote rederij Motorvisserij, waar hij het spoedig tot directeur bracht en aangezien werd als de voornaamste adviseur van de heer Lucien Decrop.

Hij werd lid van talrijke commissies, zowel vóór tijdens en na de oorlog.

Ze alle opsommen, ware een volle bladzijde maatschappijen en organismen opnoemen, waar hij steeds actief en met bezadigde stem zijn gewicht voor de belangen van de visserij in de schaal gooidde.

Van hem kon niet alleen zijn activiteit, vooral in de moeilijke na-oorlogse periode der visserij genoemd, maar zijn oordeelkundige visie op al de moeilijke vraagstukken die de visserij aanbelangden. Hij was stichter en mede-beheerder van het Verbond der Belgische Visserij, de Rederscentrale, beheerder en ondervoorzitter van de bedrijfsraad, de vissershavencommissie en de zoveel organismen waarin de visserij vertegenwoordigd was.

Als sportman was hij aanvankelijk jeugdspeler bij ASO en vele jaren scheidsrechter. Achteraf werd hij voorzitter van Hermes Atletiek Club, van de tafeltennisclub (TTC) enz.

Tenslotte beliet hem dat niet om jaarlijks zijn vakantie te gaan nemen, vooral te Venetië om er heden voor de 25e maal heen te reizen en de ere-medaille van de stad Venetië te ontvangen, alsof er in België geen schone meisjes en wetenswaardigheden genoeg te vinden zijn. We herinneren ons echter zijn woorden van over enkele weken, toen we naar de rede van zijn verliefd zijn op Venetië vroegen.

Het antwoord was: «Ge zoudt daar antverliefd worden op je eigen vrouw».

Camiel en Jenny, we hopen dat je nog vele jaren die verliefdheid en tevens gehecht zijn aan je geboortestad zult mogen meemaken en binnen tien jaar je diamanten bruiloft te mogen vieren.

Dit is de wens van al je vrienden en vriendinnen en van P.V.

**VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN**

● **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)

## ONZE VISSERIJ EN LANDBOUW-BELANGEN EN ENGELAND

Ter voorbereiding op het voorzitterschap van de Europese landbouwwraad, ingaand op 1 juli e.k. heeft de heer P. Walker, Minister van Landbouw van het VK op 20 mei jl. zijn Belgische Collega, Minister A. Lavens ontvangen te Londen, om met hem van gedachte te wisselen omtrent de problemen die in de tweede helft van dit jaar aan bod zullen komen.

Heel in het bijzonder hadden zij het over de toekomst van het Europees landbouwbeleid.

De heer A. Lavens heeft benadrukt dat hij meent dat dit beleid moet gebaseerd blijven op de eenheid van de prijzen, de financiële solidariteit en last but not least op de communautaire preferentie.

Het invoeren in het landbouwbeleid van een vierde beginsel, nl. de veralgemeende medeverantwoordelijkheid van de producenten stelde hij in vraag: hij kan niet aanvaarden dat dit een vorm van belasting zou worden die alle melkproducenten treft; wel dient die medeverantwoordelijkheid beperkt te blijven tot de sectoren waar structurele overschotten bestaan en moet tot doel hebben de productieuitbreiding te beletten.

Er werd ook uitvoerig ingegaan op de meest actuele visserijproblemen waarbij vooral de aandacht ging naar dat van de toegang tot de Engelse 12mijl zone.

Minister Lavens wees er op dat hi, hieromtrent nooit zou aanvaarden dat de situatie van de Belgische visserij binnen een gemeenschappelijk visserijbeleid nadeliger zou zijn dan voor het tot stand komen van dit beleid.

## NOG EEN VOORNAAM HUWELIJK IN DE VISSERIJ

Het is op vrijdag 12 juni dat te 16 uur het huwelijk ingezegend wordt van mevrouw Nadine, dochter van Mr en Mw Gab. Vercoutter-Bogaert, reders van de N.597 en de N.45, met de jonge heer Johnny Hemelsoen, zoon van Mr en Mw U. Hemelsoen-Deceuninck uit Kortemark. Aan de gelukkige ouders en het jonge paar onze hartelijkste gelukwensen.

## SNOTOLF IN HET STEDELIJK AQUARIUM

Door de treiler O.29 werden in het voorjaar enkele snotolven op onze kust gevangen en deze werden spontaan geschonken aan het Stedelijk Aquarium. Het waren kuit- en homrijke vissen. Deze vissen werden ondergebracht in het reserve aquarium gelegen in de Eurohall (Vismijn). Het is aldaar dat er op 22.3.1981 en 1.4.1981 een

koppel tot afzetting van kuit en hom is gekomen. Direct na de afzetting begon het mannetje het legsel te bewaken en te bewaieren. Na een 30-tal dagen kwamen de eerste larven uit, na een 7-tal weken waren er circa 10.000 larven. De jongen waren ongeveer 7 mm, groot als ze uit het ei verschenen. Na enkele dagen gingen

ze over tot het eten van levende «Artemia salina (of pekeltkreeftjes)» en enige tijd later kon men sommige reeds overschakelen op diepvries plankton.

De snotolfmannelen worden tot ongeveer 30 cm. en de wijfjes tot ongeveer 50 cm. groot. Het is een vissoort die in ons land niet wordt gegeten.

# INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

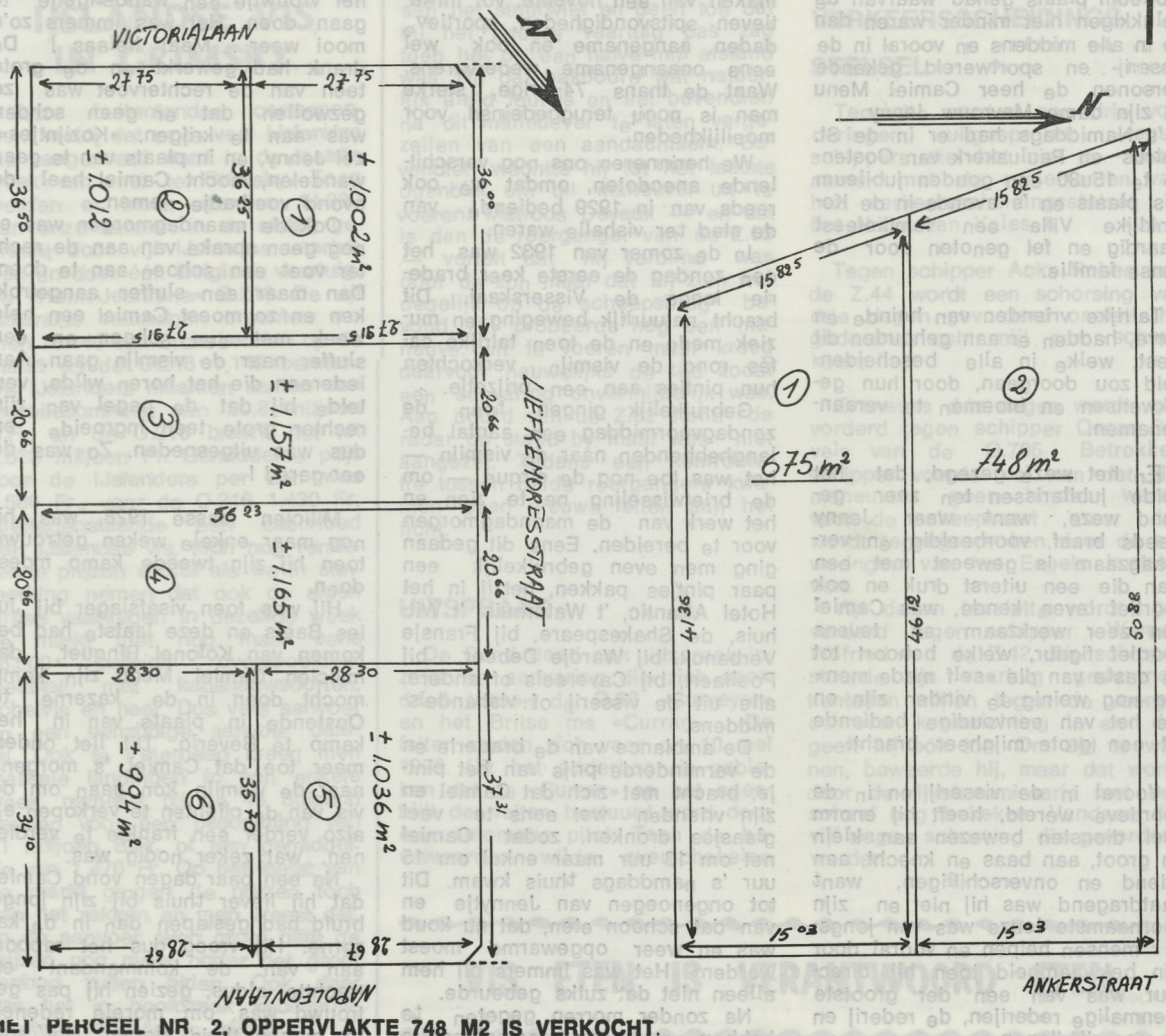
Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkemoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m naargelang noodzaak.

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.



# Suksesvolle opendeurdag in de Stedelijke Visserijschool 'John Bauwens' te Oostende

Vorige zaterdag werd het een formidabele hoogdag voor het Oostends Zeevisserijonderwijs. De opendeurdag van de Stedelijke Visserijschool «John Bauwens» trok heel wat belangstellenden naar de Mercatorlaan.

De avond voordien was de school werkelijk te klein geweest om alle toehoorders te kunnen ontvangen op de spreekbeurt in verband met weerkunde welke schitterend gegeven werd door kpt. Deseck.

De opendeurdag zelf werd officieel ingezet met een toespraak van de directeur dhr. Deblock welke alle aanwezigen, waaronder dhr. Boeyden als afgevaardigde van het Ministerie van Verkeer, alsook al de medewerkers, dankte. Schepenen van Onderwijs A. Laridon had reeds 's morgens een rondgang gedaan in de school en kon zich overtuigen van de goede en moderne technische uitrusting welke ter plaats aanwezig is.

Daarna werd een drink aangeboden aan alle aanwezigen door de Oudleerlingenbond en Vriendenkring van de school.

Deze receptie ging gezellig door tot rond de middag. Talrijke kontakten werden gelegd en opnieuw verstevigd tussen oudleerlingen en leraars.

De tetoonstelling van boeien was een attractie op zichzelf. In de schoolhall en op de speelplaats hadden de diensten van het Zeewezen-Loodswezen een uitgebreid boeienpark opgesteld met kardinale en laterale boeien. Ook de boeiverlichting, de klok e.d. konden gezien worden en menig jeugdige bezoeker kon niet nalaten

de klepel even te gebruiken.

Het voorste deel van de hall trok menige bezoeker aan door de zeevisaquaria waarin allerlei zeeleven zich wriemelend en zwemmend voortbewoog. We noteerden platvis, allerhande pijlstaartrog, harder (witte zalm), schaaldieren, zeehondjes en zelfs een kleine haai.

In de turnzaal waren verschillende moderne nautische apparaten opgesteld zoals radar, kleurendieptemeter, automatische richtingzoekers e.d., alsook allerlei materiaal dienstig voor de veiligheid van mensenlevens op zee.

SKB verleende hierbij haar medewerking.

De schoolhobbyclub John Bauwens en de MYCNZO stelden in dezelfde zaal prachtige modelschepen op.

Gekende kunstenaars ontleenden mooie schilderijen en pentekeningen in verband met de zee. De kunstkring «De Peperbusse» zorgde voor de coördinatie.

De motorenzaal van de Stedelijke Visserijschool trok de aandacht bij vele specialisten die zich vergenoegden aan het uitgebreid aantal motoren welke zich ter plaats bevinden.

De school is ten andere gespecialiseerd in zware dieselmotoren en een pronkpaardje is zeker de 750 pk met turbo. Het moet een plezier zijn voor de leerlingen met zulk gespecialiseerd materiaal te kunnen werken. Vakkennis is zeker geen ijdel woord in de zee- en visvaart.

Op de eerste verdieping verzorgde men dia- en filmvoorstellingen in verband met de zee en

allerlei aanverwante bezigheden. De diensten van Radio Oostende hadden een zeer mooie diamontage ter beschikking gesteld bij deze opendeurdag.

De matrozenzaal was bevolkt met leerlingen van de school die nuttige werkzaamheden uitvoerden zoals netverstelling e.d. terwijl tevens uitleg werd verschaft door de schipper.

Op de hoogste verdieping bevonden zich het taallabo alsook de fysica-afdeling. In een daarvoor geschikt lokaaltje gaf de technische leraar motorenleer gepaste demonstraties met allerlei elektrische en motoreninstallaties. Zeer leerzaam stonden hier enige laatste jaarsstudenten proeven uit te voeren.

De navigatieklas lokte eveneens een grote toeloop. Allerlei nautische apparatuur van vroeger tot heden werden er door de navigatieleraar aan het publiek voorgesteld. Kaartwerk werd door de leerlingen uit de dekadefdeling gedemonstreerd. Radar, decca, echo-dieptemeter, sextant, directionfinder, enz. vormen voor de leerlingen van de John Bauwens een dagelijks schoolbeeld een mogelijkheid om de theorie in de praktijk om te zetten.

Naast de afdelingen dek en motoren, kon eveneens in de benedenhall een tentoonstelling teruggevonden worden van de afdeling koeltechniek. Het maken van ijs werd beeldig gedemonstreerd.

De opendeurdag van de Stedelijke Oostendse Visserijschool stelde aan het publiek de school voor zoals elkeen die er regelmatig binnenloopt ze ook kent. Dynamisch modern uitgerust vormt de school steeds een attractie voor talrijke groepen die er wekelijks op bezoek komen.

Zaterdag viel helaas de regen wat tegen zodat de overweldigende volkstoeloop er niet kwam op de spitsuren. De bezoekers daagden meer regelmatig op en hadden aldus de kans een goede kennis te maken met dit nu reeds 95-jarig onderwijs.

De Stedelijke Visserijschool werd te Oostende opgericht in 1886 op initiatief van de toenmalige handelskamer.

Opvallend was de enorme belangstelling vanwege de jeugd voor de opendeurdag van de «John Bauwens». Een hoogdag voor het Stedelijk Onderwijs te Oostende en voor de ganse visserij in het algemeen.

Over een vijftal jaren geven we rendez-vous met de Stedelijke Visserijschool uit Oostende bij de viering van het 100-jarige bestaan van deze school!

## IN MEMORIAM MARCEL GONSAELES

Maandag is op 72-jarige leeftijd overleden, de heer Marcel Gonsaeles, echtgenoot van mevrouw Margaretha Bulteel. Hij was onwel geworden en overleed schielijk.

De afgestorvene was in onze visserijmiddens goed gekend. Hij kwam vroeg in de visserij en door zijn vlijt en overleg bracht hij het van scheepsjongens tot kapitein.

Vrijdag 29 mei om 10 uur grijpt de plechtige uitvaartmis plaats in de St. Antoniuskerk-Vuurtorenwijk, gevolgd door de crematie te Ukkel en bijzetting van de asurn in het columbarium op de begraafplaats «wijk Priorij» te Bredene-dorp.

Aan zijn echtgenote en familie biedt ons blad haar op recht rouwbeklag aan.

## AFGESNOEPT VAN OOSTENDE

### INTERNATIONALE BOOTSHOW TE NIEUWPOORT

Nieuwpoort, de badplaats die groepen is om één van de grootste jachthavens in Europa te worden, heeft Oostende dit jaar de internationale bootshow afgesnoept.

Het stadsbestuur van Oostende had reeds alle schikkingen getroffen om ondermeer in de jachthaven van 26 september tot 4 oktober deze bootshow te organiseren. Thans wend bekend gemaakt, dat de internationale bootexpo van 3 tot 11 oktober in Nieuwpoort doorgaat. Diverse watersportfirma's zullen tijdens deze show hun nieuwste bootmodellen voorstellen. In de stedelijke vismijn zal tevens een expositie worden ingericht, waar allerhande bootapparatuur zal worden getoond. Verder zijn nog voorzien: een permanent bezoek van België's grootst varende zeilschip, «Zénobe Gramme», benevens vriendschapsbezoeken aan Nieuwpoort van vermaarde buitenlandse zeilschepen.

Ook staan maritieme reddingsoefeningen op het omvangrijke programma.

De internationale bootexpo wordt georganiseerd in samenwerking met het Nieuwpoortse stadsbestuur, het Westvlaamse provinciebestuur, de Zeemacht, Bloso en diverse watersportverenigingen.

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN



Een beeld van de levendige belangstelling die er bij het publiek heerste tijdens de „Open-Deur-Dag” in de Stedelijke Visserijschool John Bauwens. (Foto NVDK - PM)

# Berichten aan zeevarenden

BELGIE

BELGIE

## 1041 (T) Belgische Kust. — Stroom- en golfmeetstations.

### 1. Stroommeters.

In de volgende posities worden regelmatig stroommeters uitgelegd :  
(zie eveneens B.a.Z. 4/9 (T) en 7/26 (T) van 1981)

Naam	Positie	Markering
O8	51°21'46"N—3°17'42"E	gele spitse ton met radarreflector
O12	51°21'30"N—3°12'48"E	gele spitse ton met radarreflector
W1	51°19'46"N—3°09'02"E	gele spitse ton met radarreflector
D3	51°21'53"N—3°13'42"E	gele spitse ton met radarreflector, maar wordt later vervangen door een lichtboei.
D4	51°21'52"N—3°13'04"E	gele lichtboei, (licht gedoofd)
D5	51°21'55"N—3°12'38"E	gele lichtboei, Fl 5 s
D7	51°21'54"N—3°11'04"E	gele lichtboei, Fl 5 s
D8	51°21'35"N—3°10'32"E	gele lichtboei, Fl (4) 8 s
D10	51°21'16"N—3°10'04"E	gele lichtboei, Fl (4) 8 s
D11	51°20'51"N—3°10'04"E	gele lichtboei
G0	51°22'33"N—3°10'02"E	boei « ZAND »
G1	51°21'32"N—3°11'31"E	boei « ZAND 1 »
G2	51°21'31.5N—3°12'40"E	boei « ZAND 4 »
G3	51°20'58"N—3°12'04"E	gele spitse ton nabij kop van de Havendam

De punten gemerkt met D en G (met uitzondering van G0) vallen binnen het in B.a.Z. 5/19 (T) - 1981 genoemde gebied, gevaarlijk voor de scheepvaart.

### 2. Golfmeters.

In onderstaande posities werden golfmeters uitgelegd. De instrumenten worden incidenteel gelicht voor onderhoud.

Naam	Positie	Markering
Bol van Heist	51°22'43"N—3°12'39"E	de gele spitse tonnen met radarreflector
« A 2 »	51°21'58"N—3°07'10"E	meetpaal MOW1 en één gele spitse ton met radarreflector
« Wielingen 1 »	51°23'26"N—3°17'51"E	twee gele spitse tonnen met radarreflector en de boei « Wielingen 1 »
« Westhinder »	51°22'56"N—2°26'20"E	Lichtschip Westhinder
« Zand 1 »	51°21'32"N—3°11'31.5"E	twee gele spitse tonnen met radarreflector
« Bouwfront variabel Oost »		(
« Bouwfront variabel West »		(twee gele spitse tonnen met radarreflector

De beide golfmeters Bouwfront Oost en West vallen eveneens in het B.a.Z. 5/19 (T) - 1981 genoemde gebied.

De scheepvaart wordt verzocht op veilige afstand voorbij te varen en noch anker noch vistuig in de nabijheid te gebruiken.

(Zie Belg. krtn. D 11, D 101 en D 102)

(Mededeling Meetdienst T.V.-Z2 — Zeebrügge)

## 11/32 (T) Belgische kust. — Oostende, De Haan en Blankenberge. Boeien tijdelijk uitgelegd.

Volgende gele boeien, voorzien van radarreflector en liggend kruis als topteken, werden voor de duur van ± 6 maanden, uitgelegd ten behoeve van de jachtsport :

### 1. Vóór Oostende, in pos. en gemerkt :

- 51°14'19"N — 2°54'43"E, « E »
- 51°14'08"N — 2°54'18"E, « S »
- 51°14'23"N — 2°53'20"E, « 2 »
- 51°13'28"N — 2°52'50"E, « 4 »
- 51°14'04"N — 2°52'18"E, « 0 »

### 2. Vóór De Haan, in pos. en gemerkt :

- 51°17'09"N — 3°01'50"E, « H1 »
- 51°17'25"N — 3°00'50"E, « H2 »
- 51°17'49"N — 3°01'42"E, « H3 »
- 51°17'34"N — 3°02'43"E, « H4 »

### 3. Vóór Blankenberge, in pos. en gemerkt :

- 51°19'14"N — 3°05'39"E, « C »
- 51°19'30"N — 3°06'35"E, « D »
- 51°18'56"N — 3°05'50"E, « B »
- 51°19'41"N — 3°06'30"E, « E »
- 51°19'20"N — 3°07'42"E, « F »
- 51°19'09"N — 3°06'31"E, « A »

(Zie Belg. krtn. D 11, D 101, D 102 en 104/12)

(Med. Loodswezen Oostende)

## 11/33 (T) Noordzee. — Stroommetingen.

1. Van 25 mei 1981 af en voor de duur van ongeveer 1 maand, zullen stroommetingen uitgevoerd worden in de volgende posities :

- 51°23'33"N — 3°24'57"E
- 51°23'53"N — 3°24'44"E
- 51°22'58"N — 3°21'35"E
- 51°23'23"N — 3°21'18"E
- 51°21'49"N — 3°18'37"E
- 51°22'13"N — 3°18'21"E
- 51°22'46"N — 3°18'00"E
- 51°21'22"N — 3°16'35"E
- 51°21'43"N — 3°16'22"E
- 51°22'21"N — 3°15'58"E
- 51°23'01"N — 3°15'32"E

De scheepvaart wordt verzocht op veilige afstand voorbij te varen en noch anker noch vistuig in de nabijheid te gebruiken.

## BRANDSTOFFPRIJZEN VOOR DE BRITSE KUST- EN ZEEVISSERIJ

Een schriftelijke vraag aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen, uitgaande van mevrouw Quin, lid van het Europees Parlement, werd in het publicatieblad openbaar gemaakt omdat op deze vraag, jammer genoeg, niet tijdig geantwoord werd.

Aan de vraagstelling zelf ontleenen we toch dat in Groot-Brittannië de brandstofprijzen niet vrijgesteld zouden zijn van belastingen en accijnzen, terwijl in Frankrijk de brandstofprijzen wel van accijnzen zijn vrijgesteld.

Hieronder volgt dan de vraag gesteld door mevrouw Quin.

**Betreft: Brandstoffenprijzen voor vissers.**

Kan de Commissie ter aanvulling van haar antwoord van 24 oktober 1980 op schriftelijke vraag nr. 1137/80 van mevrouw Le Roux gegevens verstrekken over de brandstoffenprijzen voor de Britse kust- en zeevisserij? Kan de Commissie daarnaast de juistheid bevestigen van de verklaring in Agra Europe — rapport over de Europese visserij van 12 november 1980 — «dat de aangeduide prijzen exclusief belastingen en accijnzen zijn, hetgeen een bepaalde distorsie veroorzaakt, aangezien in Frankrijk brandstof van accijnzen is vrijgesteld»? Kan de Commissie cijfers inclusief belastingen en accijnzen verstrekken?

# Visserij-navigatie met de A.P. navigator, een alternatief voor Decca ?

Op de Hiswa lanceerde Sailtron BV — een dochtermaatschappij van Radio Holland — de ap-navigator.

Dit is een geavanceerde Decca ontvanger. Deze heet bestemd te zijn voor gebruik op jachten. Alhoewel...

Er circuleren in Nederland al sinds de HISWA hardnekkiger geruchten, dat de uiteindelijk in Denemarken geproduceerde ontvanger een produkt zou zijn van een bekend gloeilampenfabriek in het zuiden des lands...

Deze ap-navigator wordt te koop aangeboden voor een prijs die ongeveer de helft bedraagt van de huidige huurprijs voor een «echte» Decca navigator.

Door de ingebouwde processor (computer) is hij bovendien tot veel meer in staat.

Het is duidelijk, dat niet alleen de yachtsman geïnteresseerd toekijkt...

We zullen hier niet ingaan op de technische kwaliteit en mogelijke juridische perikelen.

Decca was (of is ?) per slotte een gevestigd monopolie...

De ap-navigator werkt op de signalen van de Decca «Main-Chain»-ketens, waarmede m.u.v. de Middellandse Zee, vrijwel de gehele Europese wateren gedekt worden.

De ontvanger dient slechts éénmalig een benaderde positie te worden toegediend, waarna deze zich geheel automatisch afstemt op de dichtstbijgelegen keten. Dit blijft hij doen, zolang door het dekkingsgebied wordt genavigeerd; steeds wordt automatisch op de beste keten afgestemd.

De ingebouwde processor rekent de ontvangen signalen om in geografische positiegegevens, d.w.z. lengte en breedte, die digitaal afleesbaar zijn.

De uitleesnauwkeurigheid bedraagt één honderdste minuut.

Dit komt overeen met ca. 10 vadem of minder (20 m).

De absolute nauwkeurigheid bedraagt ca. 200-400 m.

Eke 20 seconden wordt dit gegeven «ververst».

Doch deze ontvanger kan nog veel meer.

Hij berekent snelheid en koers, te sturen koers naar eerstvolgende bestemming, de tijd nog te varen tot aan dit punt, enz.

Voor de visserij is nog de facilititeit van belang, dat eveneens digitaal kan worden aangegeven, hoeveel de afwijking bedraagt t.o.v. een te volgen lijn, en wel tot op 10 vadem afleesnauwkeurigheid.

Een afzonderlijke trackplotter is daarom in principe overbodig geworden.

## ABSOLUTE EN RELatieve NAUWKEURIGHEID

Tengevolge van afwijkingen in de voortplantingscondities zullen in het algemeen de Decca-patronen enigszins vervormd worden.

Deze vervorming is minimaal of zelfs geheel afwezig, wanneer het signaal geheel langs een «zeeweg» tot ons komt.

Een navigatie-ontvanger, voorzien van een processor — ook «lat-long converter» genoemd — rekent in principe met een ideaal Decca-patroon.

De ware positie zal derhalve in de meest gevallen min of meer afwijken van de aangegeven positie.

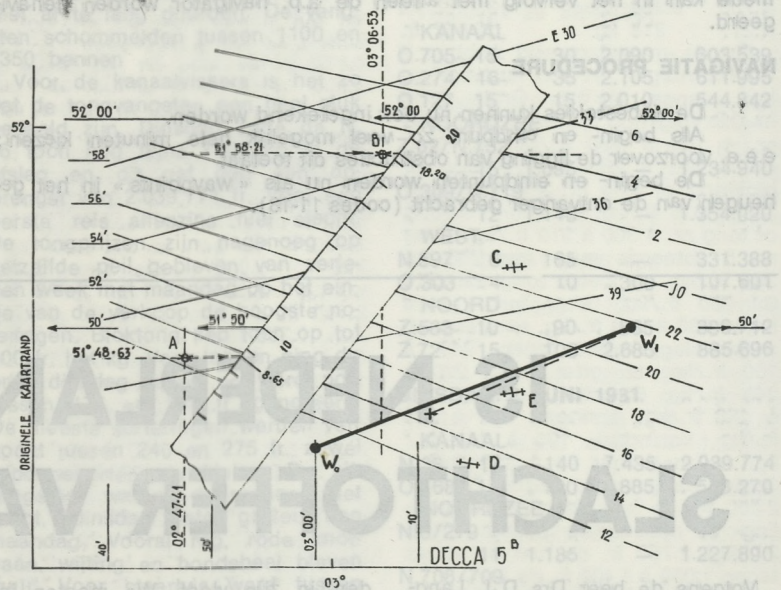
Voor de visserij is vooral de zgn. relatieve nauwkeurigheid van belang (50-100 m).

Dit is het vermogen een eens vastgelegde plaats weer te vinden of daarvan verder geen last meer te ondervinden (wrakken).

## Breedte/lengte omzetter



De nieuwe ap-navigator. De afmetingen zijn 280 x 130 x 112 mm; verbruik 10 W (12 V=)



## Conversie van het wrakkenbestand, constructie van de bestekkaart.

We bekommeren ons daarbij nooit om deze patrooncorrecties en gaan ervan uit dat deze door constanten kunnen worden voorgesteld.

Alhoewel de a.p.-navigator de mogelijkheid biedt patrooncorrecties in te voeren, lijkt het niet raadzaam dit te doen.

Vele vissers die nu al met begenige ogen naar dit aantrekkelijke Prijs-Takkie hebben gekeken, zien hun huidige bestand aan wrakken e.d. als een onoverkomelijke hindernis op de weg naar de uitbating van dit nieuwe wonder-apparaat.

Maar dat valt oh zo mee.

## CONVERSIE

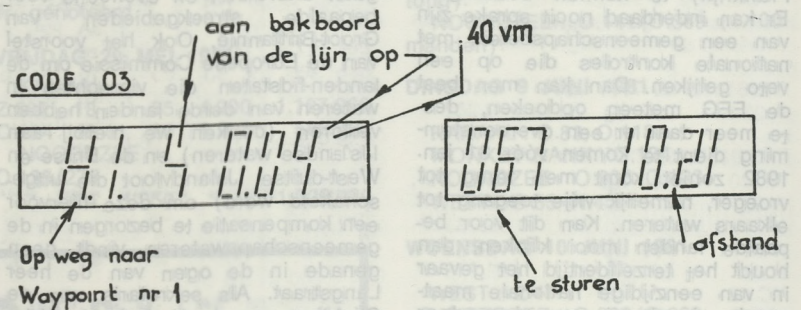
Over het algemeen zal een vissersvaartuig volgens een min of meer vast seizoenspatroon de diverse visgronden bezoeken.

Gedurende tenminste één zo'n cyclus dient aan boord zowel een a.p.-navigator als een Decca-navigator gevoerd te worden.

Systematisch moeten op beide ontvangers gelijktijdige aflezingen verzameld te worden.

Deze moeten goed worden gdocumenteerd, d.w.z. met dag en uur.

De Decca-ontvanger dient met zorg te worden gecalibreerd en hierop regelmatig worden gecontroleerd.



## Presentatie in «code 03»

De verkregen combinaties van Decca-aflezingen en geografische posities moeten vervolgens geplott worden in een grootschalige Decca-kaart.

Het verdient aanbeveling hiervoor een «opgeblazen» of vergrote zeekaart op transparantfilm te laten vervaardigen.

Dit opent de mogelijkheid de conversie collectief uit te voeren, d.w.z. verdeeld over enige schepen.

Hieruit kan niet alleen een enorme werkbesparing, doch ook een grotere nauwkeurigheid worden gerealiseerd.

Het oorspronkelijke geografische patroon wordt alleen aan de rand overgenomen.

(Vervolg op blz. 14)

Door middel van geografische interpolatie kan nu in deze kaart een « Decca-relatief » geografisch patroon worden ingetekend, bvb. in een contrasterende kleur.

Ook de bekende wrakken en ander obstructies worden met behulp van hun Decca-coördinaten ingetekend.

Onze visserij-bestekkaart is hiermede gereed gekomen en hiermede kan in het vervolg met alleen de a.p. navigator worden genavigeerd.

#### NAVIGATIE PROCEDURE

De visbestekjes kunnen nu ook ingetekend worden.

Als begin- en eindpunt zo veel mogelijk hele minuten kiezen; e.e.a. voorzover de ligging van obstructies dit toelaat.

De begin- en eindpunten worden nu als « waypoints » in het geheugen van de ontvanger gebracht (codes 11-18).

Vervolgens wordt de ontvanger op code 03 gezet; deze geeft nu voortdurend dezelfde informatie om te kunnen sturen als voordien aan de trackplotter werd ontleend.

Het is uiteraard dan niet direct zichtbaar hoe men ligt t.o.v. een bepaald wrak.

Om dit te kunnen zien moeten we even terug in code 01 om ons vervolgens via de bestekkaart te kunnen oriënteren.

Dit kan echter op elk gewenst moment gedaan worden, zonder dat de ingestelde (tussen)-bestemmingen daardoor worden ontregeld.

Een waarschuwingssignaal klinkt op bij het naderen van een bestemmingspunt.

Wanneer dat ongeveer zal zijn, kan uit code 04 worden afgeleid.

Rest ons nog te vermelden dat zodoende met instelbaar interval de bewustzijnsstoestand van de roerganger kan worden bewaakt...

Kortom, aan alles is gedacht!

Met spanning wordt uitgezien naar Decca, die nu weer aan zet is. Of was het prijsvaste driejarige kontrakt als zodanig bedoeld?

A.

# IS NEDERLANDSE VISSERIJ SLACHTOFFER VAN E.E.G.-BELEID ?

Motgens de heer Drs D.J. Langstraat, sekretaris van de Stichting van de Nederlandse Visserij, is de Nederlandse Visserij slachtoffer van een onduidelijk EEG-visserij-beleid. Hij gaat niet akkoord, dat de beslissingen op Europees niveau genomen onttrokken worden aan de controle van de parlementen van de lidstaten. Hierop dienen we toch te antwoorden dat het nu al moeilijk genoeg is om tot eensgezindheid te komen, maar dat dit totaal onmogelijk en onbegonnen werk wordt, wanneer de parlementen van de lidstaten daar nog een controle op dienen te hebben. Er is geen enkel lidstaat die zich erens niet zal benadeeld voelen, of die zich zal kunnen akkoord verklaren met de beslissingen op Europees vlak genomen. Ergens dient er toch een supra-nationale beslissingsmacht te kunnen fungeren om de nationale overschattening en arrogantie (denk aan de Gaulle in Frankrijk) te kunnen bedwingen. Er kan inderdaad nooit sprake zijn van een gemeenschappelijk beleid met nationale controles die op een veto gelijken. Dan kan men best de EEG meteen opdoeken, des te meer daar een overeenstemming dient te komen vóór 31 jan. 1982 zoniet komt men terug tot vroeger, namelijk vrije toegang tot elkaars wateren. Kan dit voor bepaalde landen mooi klinken, dan houdt het terzelfdertijd het gevaar in van eenzijdige nationale maatregelen in die zin van deze door IJsland genomen met als eventueel gevolg visserijconflicten en oorlogen. Wij weten ten andere welke waarde nog dient gehecht aan parlementen die gelijk staan met veel lawaai maar weinig nuttig werk!

Om terug te keren tot de heer Langstraat, heeft Nederland sinds de gemeenschappelijke visserijregeling slechts inleveren gekend. We kunnen dit inderdaad niet tegenspreken en het is juist dat Nederland zwaar geteisterd is gewor-

den in zijn vloot. We moeten in dit verband zelfs nog niet alleen maar aan de haringvloot denken. Nochtans werd er ook in andere landen aan uitsanering en inkrimping van de vloot gedaan, zoals onder meer in België, die reeds meer dan 30 th van zijn vloot er bij inschoot. In andere landen zoals in Groot-Brittannië, werd het uitschakelen en het grotendeels oplossen van de IJslandse vloot, opgevangen door een wel te onbesuisde uitbreiding van de seilnettrekkers.

Ook het Haagse akkoord vindt in de ogen van de heer Langstraat geen genade omdat de uitwerking hiervan terug als resultaat een inlevering gaf door de Nederlandse vloot ten gunste van landen met een economische zwakke en zogenaamd van de visserij afhankelijke gebieden. Dit is het geval met Ierland dat haan visserij sterk mocht gaan uitbreiden en eveneens voor bepaalde streekgebieden van Groot-Brittannië. Ook het voorstel van de Europese Commissie om de landen-lidstaten die visrechten in wateren van derde landen hebben verloren (denken we hierbij aan IJslandse wateren) en de Britse en West-Duitse IJslandvloot die uitgeschakeld werd) om deze hiervoor een compensatie te bezorgen in de gemeenschapswateren vindt geen genade in de ogen van de heer Langstraat. Als sekretaris van de Stichting van de Nederlandse Visserij in opvolging van Dr. Boelens-Kranenburg, is het begrijpelijk dat deze met dit voorstel moeilijk kan akkoord gaan omdat de Nederlandse visserij praktisch geheel hoofdzakelijk in de Europese wateren viste. Het is wel juist dat men dan het slachtoffer wordt wanneer men nu plots anderen die er vroeger niet kwamen, ruimte biedt in dezelfde wateren. Anderzijds is ons inzien Nederland proportioneel niet meer benadeeld door Engeland, Duitsland en ook België!

#### HARINGVISSERIJ :

In verband met de haring wijst de heer Langstraat er op, dat er terug een voldoende contingent haring moet vrij gegeven worden. Waar is ook dat Nederland één van oudsher zeer goed uitgebouwde haringkottenvloot kende en van het vangverbod op Noordzeeharing het voornaamste slachtoffer werd. We laten de Dene met hun industriële haringvisserij voor vismeel doeleinden hier buiten beschouwing. Deze hebben door hun uitmoordingspraktijken reeds voldoende kwaad gesticht om hiervoor dan nog beloon te worden omdat men in de toekenning van de vangstkwota hier voordelig rekening mede heeft gehouden. Wij gaan akkoord met spreker waar deze zegt, dat een verder vasthouden aan een haringverbod aanleiding zal geven tot een tot stand komen van een illegale visserij en wij zelf hebben vroeger eveneens het standpunt verdedigd, dat men beter geleidelijk tot een min of meer uitgebreide haringvisserij komt, dan een verder handhaven van een vangstverbod en een daarop ten slotte volgend volledig vrijgeven van de haringvisserij voor verbruikersdoeleinden. Inderdaad dient de verwerkende nijverheid zich voorereit weer in te stellen op een eigen haringvisserij en dat houdt wel een voorzichtige nieuwe aanpak en uitbouw in. Zoniet zou een plots groot uitgebreid aanbod niet door een voldoende afzet kunnen tegemoet getreden worden en zouden we gekonfronteerd worden met grote prijsinzinkingen.

We noteren ook nog vanwege de heer Langstraat dat Nederland geen enkele vermindering zal accepteren van haar historisch aandeel in de tongvangst, omdat Nederland van oudsher over een grote kottenvloot beschikte en de vangst van tong van vitaal belang is voor deze kottenvloot. We betwijfelen het toch erg, dat dit hier waarheid wordt.

De problematiek voorgebracht door de Stichting van de Nederlandse Visserij heeft anderzijds, onder meer in de Visserijwereld, aanleiding gegeven tot een nijldig artikel van de hand van de heer Vander Gulpen, die liefst dan nog verder in te leveren, de burgerlijke ongehoorzaamheid voorstelt. Of dit echter wel de oplossing is, heeft ons onder meer de kabeljauwoorlffen geleerd, waar een maritieme grootmacht als Groot-Brittannië zelfs heeft moeten inblinden voor het kleine IJsland dat het eerste land tot een gevoelig inleveren in de IJslandse visserij verplichtte en naderhand tot een totale inlevering. Een burgerlijke ongehoorzaamheid preken kan misschien wel, maar de uitvoering hiervan die door anderen moet gebeuren, is toch nog een paar andere mouwen. Wel gaan we akkoord dat Nederland inderdaad zwaar getroffen werd, maar daar had de overuitrusting van de eerste zeventiger jaren en de topzware motoren met dito verhoging van de vangstcapaciteit wel veel schuld aan. Ter illustratie van wat de inlevering in de Gemeenschap betekende, geven wij onderstaande tabel uit de Visserijwereld weer.

Inlevering	land	procent
	Groot-Brittannië	0,5 %
	Italië	4 %
	Frankrijk	6 %
	België	11 %
	West-Duitsland	12 %
	Denemarken	17 %
	Ned. Ierland	30 %
<b>Uitbreiding</b>	Ierland	26 %

In feite mag men zeggen dat Groot-Brittannië niets moest inleveren in de Gemeenschap als compensatie voor het verlies van de IJslandvisserij en dat Ierland, die slechts over een kustvisserij beschikte en waar de visserij als onderontwikkeld aangezien werd, deze mocht uitbreiden, evolutie die nu praktisch voleindigd is.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

## OOSTENDE

### WEEK VAN 22 - 27 MEI

Ondanks de weinig interessante prijzen die in Engeland betaald worden de laatste weken, verkopen de IJslanders toch ginder hun vangst te verkopen.

Dit ondanks de daar veel hogere kosten. Niet dat het hier veel meer gegeven werd voor de meeste vissoorten. Gul was zelfs goedkoop, iets wat eigenlijk moeilijk anders kon, gezien de speciale omstandigheden van deze week. Weinig vraag naar vis en dan vooral naar filetis in een week waar het grootste gedeelte van de leurders thuis blijft. Voor de spanvissers, er kwamen toch nog drie koppels hier verkopen, was het niet bijzonder «vet». Wel wat de vangsten betreft, die lagen tussen 1.230 en 1.390 bennen. De grote gulsoorten noteerden rond de 35 fr., kleine gul kreeg van 13,60 naar 21 fr. Behalve gul werd bitter weinig andere vis in de markt gezet door deze schepen. Voor de spanvissers opbrengsten die tussen 1.022.750 fr. en 1.233.190 fr. lagen.

Een mooie Westvangst op dinsdag verdiende alleszins beter. Kabeljauw haalde nog geen 50 fr. het kg. en mooie grote gul noteerde slechts rond de 43 fr. Voor kleine wijting van de West werd rond de 22 fr. betaald, de grote sortering kreeg tot 35 fr.

Voor de kanaalschepen was het een niet zo goede week. De tongvangsten worden snel kleiner, uitzondering gemaakt voor de O.33 die toch nog ruim 8.000 kg. in de afslag kon zetten en meteen de hoogste opbrengst van deze week bereikte: 2.204.550 fr. Tongen zijn iets teruggevallen, de kleine soorten noteerden tegen de 270 fr. het kg., de middensoorten van 240 naar 272 fr. Voor grote tong werd rond de 240 fr. betaald en lappen klommen op naar 192 fr. het kg. De bijvangsten van de tongvangers waren niet veel bijzonders en werden gezien de geringe vraag, goedkoop verkocht. Grote rog moest het doen met rond de 60 fr., de kleine gladrog zakte naar 25 fr. het kg.

Voor de kustvisserij is het een vrij normale week geweest. Er kon regelmatig uitgevaren worden. Wat in de afslag kwam was hoofdzakelijk platjes en wat schaar. Platjes die het vaak niet deden en aan minimumprijzen verkocht werden. De garnalaanvoer is nog steeds

erg klein, de prijzen blijven dan ook schommelen tussen 100 en 125 fr. het kg.

### VRIJDAG 22 MEI 1981

NOORDZEE				
O.243/N.706				
	12	1.215	—	1.022.750
N.708/N.709				
	13	1.235	—	1.048.350
MONKEY BANK				
O.134/14				
	14	330	—	247.280
KANAAL				
O.118/15				
	15	210	—	294.591
O.303/17				
	17	50	3.640	993.641

### MAANDAG 25 MEI 1981

KANAAL				
O.33/18				
	18	160	8.139	2.204.550
TS1/18				
	18	120	6.536	1.737.005
O.518/12				
	12	25	2.065	541.919
NOORDZEE				
O.206/229				
	13	1.390	—	1.233.190
WEST				
N.597/6				
	6	235	—	384.634
NOORD				
Z.47/13				
	13	120	3.700	1.101.505
KANAAL				
Z.180/13				
	13	15	2.575	668.741

### DINSDAG 26 MEI 1981

WEST				
N.45/6				
	6	355	—	539.045

### WOENSDAG 27 MEI 1981

KANAAL				
Z.483/20				
	20	40	5.250	1.358.113
Z.34/19				
	19	55	5.580	1.467.858

### WEEK VAN 29 MEI - 3 JUNI

Een ruimere aanvoer dan de voorgaande weken. Er kwamen enkele spannen gulvissers naar de thuishaven waardoor vooral veel kleine gul aangevoerd werd. De prijs voor de gul is aan de lage kant, maandag was de voordeligste markt voor de vissers, dinsdag lagen vooral de kabeljauwprijzen veel lager. Kabeljauw van uitzonderlijke kwaliteit, die gerust met de Deense ingevoerde soort kon wedijveren, haalde nog geen 50 fr. het kg. En dan zijn de handelaars verwonderd dat, als het enigszins gunstiger is in het buitenland, onze schepen niet naar de thuishaven komen. Voor de kleine gul werd de prijs op 800 fr. de ben gehouden, dank zij vooral één uitvoerder. Nadien volgden de anderen en werd die sortering tot bij de 900 fr.

de ben verkocht. Voor de spanvissers werden resultaten geboekt die tussen 1.170.000 en 1.354.000 fr. schommelden, dit na reizen die niet al te lang duurden. De vangsten schommelden tussen 1100 en 1350 bennen.

Voor de kanaalvissers is het zo dat de tongvangsten een heel stuk gedaald zijn. Dinsdag zette de N. 36 toch nog bijna 7500 kg in de afslag en dit gaf dan een opbrengst van 2.039.774 fr. Voor een eerste reis alleszins niet slecht. De tongprijzen zijn nagenoeg op hetzelfde peil gebleven van verlede week met maandag op het einde van de verkoop de hoogste noteringen. Bloktong liep toen op tot 300 fr. het kg. Voor lappen ging de prijs dinsdag dalen en werd nog tussen 176 en 182 fr. genoteerd. De meeste sorteringen werden verkocht tussen 240 en 275 fr. zowel middensoorten als kleine. De bijvangsten waren doorgaans niet groot, dinsdag iets groter dan maandag. Vooral rog, rode knorhaan, wijting en hondshaai bleven duur. Voor staartvis werd tussen 110 en 245 fr. het kg betaald, de hoogste tarbotprijs bedroeg 279 fr. het kg en werd maandag genoteerd. Roggen kregen weer tot bij de 90 fr., ze waren overigens erg schaars.

De vangst van de Monkey Bank, die vrijdag aangeboden werd, kreeg geen goede prijzen. Vooral kleine schelvis was goedkoop en werd zelfs gedeeltelijk naar dierevoeding verwezen. Maandag en dinsdag kregen kleine totten nochtans erg goede prijzen en werd de kleinste sortering nog verkocht aan 28 fr. het kg. Grote wijting, die erg schaars is, liep op tot 60 fr. Ook pladijs is erg duur met platen veruit de duurste sortering, tot 60 fr. het kg, de kleinere sortering is goedkoper.

De garnalaanvoer is iets groter geworden, de prijzen blijven nochtans hoog met 160 fr. als topprijs; doorgaans werd tussen 110 en 135 fr. genoteerd.

### VRIJDAG 29 MEI 1981

KANAAL				
Z.502/18				
	18	55	4.200	1.127.960
O.114/18				
	18	80	1.900	589.638
NOORDZEE				
O.135/275				
	14	1.350	—	1.335.920

### MONKEY BANK

O.232/15	330	—	343.610
----------	-----	---	---------

### MAANDAG 1 JUNI 1981

KANAAL				
O.705/15				
	30	2.090	603.539	
O.274/16				
	35	2.105	611.995	
O.127/15				
	15	2.010	544.842	
NOORDZEE				
Z.62/N.752				
	15	1.095	—	1.234.940
O.309/N.719				
	12	1.140	—	1.354.020
WEST				
N.597/6				
	6	165	—	331.388
O.303/4				
	4	10	300	107.601
NOORD				
Z.583/10				
	10	90	835	386.712
Z.72/15				
	15	100	2.685	885.696

### DINSDAG 2 JUNI 1981

KANAAL				
N.36/17				
	17	140	7.435	2.039.774
O.168/14				
	14	100	885	543.270
NOORDZEE				
N.3/279				
	11	1.185	—	1.227.890
N.708/709				
	9	1.300	—	1.170.500

### WOENSDAG 3 JUNI 1981

NOORDZEE				
O.28/285				
	12	880	—	1.024.940
KANAAL				
O.231/16				
	300	3.000	1.415	185
Z.183/14				
	200	1.000	679	571
WEST				
Z.43/11				
	11	175	1.790	739.428
Z.44/11				
	11	165	1.440	636.405

## Verwachtingen

### VRIJDAG 5 JUNI 1981

KANAAL: Z.499 (90m., 3.500 tóng).	
NOORDZEE: O.141/O.369 (1.100 manden).	

### DINSDAG 9 JUNI 1981

KANAAL: O.83, O.118.	
MONKEY BANK: O.134.	
NOORDZEE: O.306/O.123.	
WEST: O.35, N.45.	

### WOENSDAG 10 JUNI 1981

WEST: Z.47.	
NOORDZEE: O.206/O.229.	

## 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)

# NIUWPOORT

MAANDAG 25 MEI 1981

N.470	1.518 kg.	101.576 fr.
N.590	2.506 kg.	80.370 fr.
N.346	3.170 kg.	86.175 fr.
N.738	3.988 kg.	123.288 fr.
N.211	218 kg.	12.042 fr.

Op de maandagmarkt hebben 4 westvaartuigen en één kustvaartuig hun vangst gelost. Grote tong haalde volgende prijsnotering: tong nr. 1 186 à 190 fr./kg. en tong nr. 2 240 à 265 fr./kg. Voor de bloktong of tong nr. 3 boekte men 300 à 315 fr./kg. en voor fruittong of tong nr. 4 300 à 310 fr./kg. Tong nr. 5 noteerde men aan 290 tot 308 fr./kg. en kleine tong aan 270 tot 280 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 280 à 330 fr./kg. aangekocht, middenslag tarbot tegen 240 à 280 fr./kg. en griet tegen 210 à 240 fr./kg. Staartvis bewam 228 à 250 fr./kg., zonnevis 235 à 248 fr./kg., koningsvis 130 à 150 fr./kg. en tongschar 80 à 135 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2.000 à 2.500 fr. de ben aangekocht, drieling- of middenslag pladijs tegen 2.000 à 2.750 fr. de ben en visjes tegen 1.050 à 1.400 fr. de ben.

Kabeljauw haalde nog 3.250 à 3.750 fr. de ben, maar gij deed het opnieuw in het geheel niet. Zo daalde de prijs der voorkleine gul tot 950 à 1.020 fr. de ben, dit voor gul van extra-kwaliteit. Rog die enkel sporadisch werd aangevoerd werd tegen volgende prijsnoteringen aan de koper gebracht. Moerrog tegen 75 à 85 fr./kg., tillen tegen 3.500 à 3.750 fr. de ben en scherpsstaarten tegen 3.500 à 3.700 fr. de ben. Grote wijting noteerde men aan 1.450 tot 1.750 fr. de ben en kleine wijting aan 1.000 tot 1.300 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 1.500 à 1.750 fr. de ben en kleine zandschar 1.100 à 1.250 fr. de ben. Zeehond haalde 2.250 à 2.500 fr. de ben, speurhaai 2.500 à 2.800 fr. de ben, zandhaai 750 à 1.000 fr. de ben. Knorhaan 1.000 à 1.500 fr. de ben. Robaard werd tegen 60 à 70 fr./kg. aangekocht en rode soldaten tegen 55 à 75 fr./kg.

Geringe belangstelling der handelaars en goedkope prijzen kenmerkten de maandagmarkt.

DINSDAG 26 MEI 1981

N.22	82 kg. garnaal	9.661 fr.
------	----------------	-----------

WOENSDAG 27 MEI 1981

N.720	5.405 kg.	185.672 fr.
N.551	1.068 kg.	238.076 fr.
N.788	211 kg.	12.781 fr.
N.211	696 kg.	15.751 fr.
N.88	244 kg.	126.696 fr.
YC.52	1.134 kg.	64.193 fr.
N.349	102 kg. Garnaal	9.720 fr.

N.22	95 kg.	14.655 fr.
N.782	65 kg.	10.075 fr.

Eén vaartuig van de West, twee bokkewissers en vier kustvaartuigen (lossen) hun vangst op de woensdagmarkt.

Tong nr. 1 kreeg 180 à 190 fr./kg. en tong nr. 2 240 à 260 fr./kg. Voor tong nr. 3 of bloktong boekte men 300 à 310 fr./kg. en voor tong nr. 4 of fruittong 310 à 323 fr./kg.

Tong nr. 5 koch men tegen 280 à 296 fr./kg. aan en kleine tong tegen 257 à 274 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 285 à 330 fr./kg. aangekocht, middenslag tarbot tegen 235 à 285 fr./kg. en griet tegen 190 à 230 fr./kg. Grote pladijs haalde 2.250 à 2.750 fr./kg., drieling- of middenslagpladijs 2.000 à 2.500 fr./kg. en visjes 1.000 à 1.400 fr. de ben. De prijs der kabeljauw en gul kende een goede opflaakering. Zo kreeg kabeljauw 3.750 à 4.200 fr. de ben en gul 2.000 à 3.000 fr. de ben, voorkleine gul werd zelfs aan 1.700 fr. de ben opgekocht. De prijs der weinig aangevoerde rog varieerde van 70 tot 85 fr./kg. Zeehond noteerde men aan 2.000 tot 2.500 fr. de ben, doorn- of speurhaai aan 2.100 tot 2.500 fr. de ben en zandhaai aan 700 tot 1.000 fr. de ben. Grote wijting boekte men aan 2.000 tot 2.100 fr. de ben en kleine wijting aan 1.250 tot 1.400 fr. de ben. Grote zandschar noteerde men aan 1.750 tot 2.250 fr. de ben en kleine zandschar aan 1.200 tot 1.450 fr. de ben. Robaard haalde 60 à 70 fr./kg., rode soldaten 60 à 75 fr./kg. en knorhaan 25 à 35 fr./kg. Variatie werd eveneens met het oog op het hoogfeest van 28 mei tegen lonende prijzen opgekocht. Staartvis werd tegen 1230 à 255 fr./kg. opgekocht. Zonnevis tegen 240 à 258 fr./kg., koningsvis tegen 150 à 160 fr./kg. en tongschar tegen 90 à 140 fr./kg.

De woensdagmarkt werd gekenmerkt door goede belangstelling vanwege de handelaars en een lonende prijsnotering.

VRIJDAG 29 MEI 1981

VIS		
N.710	1.471 kg.	59.326 fr.
N.211	168 kg.	6.950 fr.
N.788	579 kg.	34.607 fr.
N.88	135 kg.	16.244 fr.
N.349	103 kg.	13.960 fr.
GARNAAL		
N.22	31 kg.	5.007 fr.
N.782	84 kg.	13.104 fr.

Op de vrijdagmarkt was een geringe aanvoer waa r te nemen. Een kleine westvangst en vier kustvangsten werden gelost.

Tong nr. 1 kreeg 185 à 196 fr./kg. en tong nr. 2 250 à 264 fr./kg.

Voor tong nr. 3 of bloktong betaalde men 315 à 325 fr./kg. en voor tong nr. 4 of fruittong 320 à 335 fr./kg. Tong nr. 5 boekte men aan 305 tot 307 fr./kg. en kleine tong aan 270 tot 280 fr./kg. Grote tarbot haalde 280 à 340 fr./kg., middenslag tarbot 260 à 280 fr./kg. en griet 210 à 250 fr./kg.

Grote pladijs boekte men aan 2.250 tot 2.750 fr. de ben, drieling of middenslagpladijs aan 2.250 tot 3.250 fr. de ben en visjes aan 1.100 tot 1.400 fr. de ben.

Kabeljauw werd tegen 3.500 à 4.000 fr. de ben opgekocht en gul tegen 2.000 à 3.000 fr. de ben. Rog noteerde men aan 80 tot 85 fr./kg., zeehond aan 40 tot 45 fr./kg. en speur- of doornhaai aan 50 tot 60 fr./kg.

Grote wijting kocht men tegen 2.250 à 2.500 fr. de ben aan en kleine wijting tegen 1.300 à 1.500 fr. de ben. Robaard haalde 60 à 70 fr./kg., rode soldaten 65 à 70 fr./kg. en knorhaan 1.250 à 1.500 fr. de ben.

Matige belangstelling vanwege de handelaars tegen middelmatige prijsnoteringen kenmerkten de vrijdagmarkt.

ZATERDAG 30 MEI 1981

VIS		
N.88	75 kg.	13.965 fr.
GARNAAL		
N.22	99 kg.	12.936 fr.

MAANDAG 1 JUNI 1981

N.788	205 kg.	17.754 fr.
N.172	6.978 kg.	254.969 fr.
N.736	5.457 kg.	244.483 fr.
N.349	56 kg.	16.369 fr.
N.1	185 kg. garnaal	24.759 fr.
N.22	48 kg. garnaal	7.363 fr.

Slechts twee vaartuigen van de West en twee kustvaartuigen boden hun vangst op de maandagmarkt aan. Tong nr. 1 haalde 190 à 204 fr./kg. en tong nr. 2 260 à 268 fr./kg. Voor tong nr. 3 of bloktong betaalde men 310 à 324 fr./kg. en voor tong nr. 4 of fruittong 320 à 336 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 305 à 316 fr./kg. opgekocht en kleine tong tegen 280 à 290 fr./kg. Grote tarbot boekte men aan 280 tot 330 fr./kg., middenslag tarbot aan 248 tot 280 fr./kg. en griet aan 200 tot 240 fr./kg. Staartvis bewam 234 à 248 fr./kg., tongschar 90 à 156 fr./kg. Robaard 60 à 70 fr./kg. en rode soldaten eveneens 60 à 70 fr./kg.

Grote pladijs noteerde men aan 2.250 tot 2.750 fr. de ben, drieling- of middenslag pladijs aan 2.250 tot 2.600 fr. de ben en visjes 1.200 à 1.400 fr. de ben. Kabeljauw kocht men tegen 3.250 à 3.750 fr. de ben en gul tegen 2.000 à 3.000 fr. de ben.

De weinig aangevoerde rog werd tegen 80 à 90 fr./kg. aangekocht. Grote wijting boekte men aan 2.500 tot 3.000 fr. de ben en kleine wijting aan 1.600 tot 2.000 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 1.000 à 1.500 fr. de ben, kleine zandschar 850 à 1.000 fr. de ben en knorhaan 1.500 à 2.000 fr. de ben.

Zeehond werd tegen 2000 à 2250 fr. de ben genoteerd, doorn- of speurhaai tegen 2500 à 3000 fr. de ben en zandhaai tegen 800 à 1000 fr. de ben.

De maandagmarkt werd gekenmerkt door een kleine aanvoer, met ruime belangstelling vanwege de handelaars en een goede prijsnotering.

WOENSDAG 3 JUNI 1981

N.22	29 kg.	11.188 fr.
N.349	196 kg.	8.128 fr.
N.720	3.098 kg.	109.110 fr.
N.738	5.876 kg.	177.646 fr.
N.579	2.920 kg.	327.302 fr.
N.788	227 kg.	40.807 fr.
N.700	406 kg.	10.944 fr.
N.88	407 kg.	27.765 fr.
N.211	117 kg.	7.101 fr.

Twee vaartuigen van de West, één bokkewisser en vijf kustvaartuigen (lossen) hun vangst op de woensdagmarkt. Tong variatie en Westvis werden op matige wijze aangevoerd. Tong nr. 1 haalde 196 à 202 fr./kg. en tong nr. 2 248 à 264 fr./kg. Voor tong nr. 3 of bloktong boekte men 287 à 314 fr./kg. Tong nr. 4 of fruittong bewam

286 à 318 fr.-kg en tong nr. 5 280 à 315 fr.-kg, wijll men voor kleine tong 260 à 285 fr.-kg betaalde. Grote tarbot noteerde men aan 290 tot 328 fr.-kg, middenslag tarbot aan 240 tot 280 fr.-kg en griet à 180 tot 230 fr.-kg. Staartvis kreeg 240 à 258 fr.-kg, zonnevis 250 à 268 fr.-kg en tongschar 90 à 148 fr.-kg. Robaard kocht men tegen 60 à 70 fr.-kg aan, rode soldaten tegen 55 à 70 fr.-kg en knorhaan tegen 17 à 20 fr.-kg. Grote pladijs haalde 2750 à 3000 fr. de ben, middenslag of drieling pladijs 2500 à 2750 fr. de ben en visjes 1000 à 1300 fr. de ben. Kabeljauw boekte men aan 3500 tot 3750 fr. de ben en gul aan 2500 tot 3000 fr. de ben. Moerrog kreeg 3300 à 3500 fr. de ben, tillen 3000 à 3500 fr. de ben en scherpsstaarten 3000 à 3250 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 2800 à 3100 fr. de ben opgekocht, kleine wijting tegen 1850 à 2100 fr. de ben. Voor grote zandschar betaalde men 1500 à 1800 fr. de ben en voor kleine zandschar 1200 à 1300 fr. de ben. Zeehond haalde slechts 450 à 1000 fr. de ben, doorn- of speurhaai 2250 à 2500 fr. de ben en zandhaai 350 à 500 fr. de ben. Samen werden ong. 13000 kg vis aangevoerd voor een bruto-waarde van 709.000 fr., dit tegen een middelmatige prijsnotering.

## SCHADEGEVALLEN

● Tijdens de visserij werd aan boord van de Z.14 zoetwaterverlies vastgesteld. Gezien dit steeds toenam en bovendien abnormale geluiden gehoord werden rond het kleppenstelsel van cilinder 4 werd de visserij gestaakt. Op eigen kracht werd de Zebrugse haven bereikt maar nadien diende de Z.14 door de Z.44 van dezelfde rederij opgesleept te worden naar Oostende voor de nodige herstellingen. ● Aan boord van de N.106 kreeg men af te rekenen met een defekte koelwaterpomp. Assistentie was nodig maar gezien de treiler niet voorzien is van een radio werd een vuurpijl afgeschoten. Het was de redeboot van Nieuwpoort die langszij kwam en het onklaar geraakte vaartuig naar Nieuwpoort opsleepte.

● Vissend in de buurt van de Noordhinder kreeg men aan boord van de N.470 een stuk tros in de schroef. Pogingen om de tros te verwijderen bleken vruchteloos zodat sleephulp werd ingeroepen van de N.738. De sleep verliep zonder verdere moeilijkheden naar Nieuwpoort.

● Op de visgronden kreeg Z.484 averij te verduren van de Z.492. Dat gebeurde toen beide vaartuigen langszij kwamen om een gasverdelers over te geven. De reling van de Z.484 werd geplooid.

● Tijdens het wegzetten van de netten aan boord van de O.491 is de stuurboordboei onder het schip door gegaan en kwam de kuil in de schroef terecht. Alle pogingen om de kuil vrij te krijgen mislukten zodat men sleephulp van de O.520 moest inroepen. In de haven van Oostende werd de kuil uit de schroef verwijderd en werd geen schade vastgesteld.

# Ernstige moeilijkheden op de garnaalmarkt te Zeebrugge met zeer schadelijke gevolgen voor reders en vissers

Dat de syndikaten ook hier niet weten wat gedaan om te tonen dat ze er voor iets zijn, is maandag bij de garnaalverkoop te Zeebrugge onverwachts gebleken.

Na jarenlange rust en verkoop op een verstandige manier, willen de syndikaten niet meer dat de verkochte garnaal door de visser tot aan het pakhuis 20 of 30 meter verder gedragen wordt.

Ook hebben ze nu het middel gevonden om de vissers op te ruïen de garnaal niet meer te ziften in twee of drie soorten, wat nochtans het geval zou moeten zijn, moest de Belgische garnaalaanvoer onder toepassing vallen van de EEG-nor-

men, waardoor veel strenger maatregelen zouden toegepast.

Maar de syndikaten moeten tonen, dat ze er voor iets zijn, en waar het goed gaat, de eenvoudige weerloze mensen opruien en de zaken naar de vaantjes helpen.

Men schrijft ons dienaangaande het volgende:

« Net zoals zo vele anderen werden we maandag 1 juni, opgeschrikt door een dwaas feit dat zich voordeed in de vismijn te Zeebrugge en dat, als beide partijen voet bij stek houden, triestige en schadelijke vooruitzichten kan daartellen voor de toekomst der garnaalreders en vissers.

De syndikaten willen dat vanaf 1 juni het reglement van de garnaalverkoop strikt naar de letter wordt toegepast. Wij staken ons licht op bij de mijndirectie en dit reglement stipuleert: « Alle aangekochte garnaal na de afslag moet uiteindelijk en onmiddellijk door de aankopers uit de mijn verwijderd worden, tenzij er een overeenkomst bestaat tussen kopers en vissers ».

Sedert jaren was er stilzwijgende overeenkomst en brachten de garnaalvissers hun verkochte waar zelf naar de firma's. Dit willen de syndikaten nu niet meer. Ook wordt de garnaal nu aan de man gebracht in kisten van 35 kg. en niet meer gesorteerd aan boord in zoverre dat de eerste verkochte garnaal,

welke steeds van groter slag was, immer een hoger prijs bekwaam. Deze nieuwe verkoopwijze wordt eveneens zo toegepast te Oostende en te Nieuwpoort, al mag men het aangebrachte quantum daar niet vergelijken met dit te Zeebrugge, waar dit enorm veel groter is en de verkoop zoals ze tot op heden gebeurde, voor de prijs zeer voordelig was

De grootfirma's zijn vooral gegriefd dat er nimmer hiërover door beide partijen besprekingen zijn geweest, en zij zonder meer voor het feit werden gesteld. « Mensen spreken toch mensen », opperde o.a. de heer Desutter. Wij ondervroegen eveneens Mw Huysseune en beiden zijn de aangekochte garnaal onmiddellijk met hun eigen transportmogelijkheden uit de mijn gaan halen. Het sop is de kool niet waard.

Waar ze echter niet mede akkoord gaan, is dat de garnaal niet langer meer enigszins gesorteerd van boord komt naar de veiling en de nu verkochte waar, zelfs het uiterst kleine grut bevat, dat een minieme handelswaarde heeft. Maandag noch dinsdag waren de kopers van de grootfirma's te zien op hun normale plaatsen bij de « bak » en hebben ze zich bevoorrad te Oostende, Nieuwpoort en Breskens.

Ondertussen gingen de prijzen te Oostende en te Nieuwpoort de hoogte in, en te Zeebrugge daalden deze.

Hopelijk blijft deze toestand niet lang duren, want bij een reusachtige aanvoer te Zeebrugge, zou deze door de kleinhandelaars niet kunnen worden opgevangen. Nochtans zijn wij ervan overtuigd dat de reders en vissers, met naar syndikale raad te luisteren, hun eigen ruiten inslaan, en met een openlijk gesprek te voeren aan deze toestand tot eenieders bevrediging kan verholpen worden.

Door de groothandel werd ook de wens uitgedrukt dat de garnaalverkoop te 9.30 uur in plaats van te 10 uur zou plaats grijpen, wat voor de verzending van belang is. Verder blijven zij bij hun standpunt

de kwaliteit van de garnaal in « de bak » goed zichtbaar te houden, net zoals het vroeger het geval was, wat toch normaal is, daar op die wijze men ziet wat men koopt en het een feit is, dat het anders steeds tot moeilijkheden omtrent kwaliteit kan aanleiding geven.

## ZEEBRUGGE

**DONDERDAG 21 MEI 1981**

KRP				
Z.563	10			32.875
Z.313	3.100	140		1.128.052
Z.162	1.000	40		696.398
Z.12	1.000	50		458.024
Z.500	350	25		188.550
				<b>2.503.899</b>

**VRIJDAG 22 MEI 1981**

Z.560	30			138.281
Z.16	4.500	190		1.623.656
				<b>1.761.937</b>

**MAANDAG 25 MEI 1981**

W				
Z.600	25	8		80.000
K				
Z.570	80	8		140.270
W				
Z.584	2.300	70	16	1.086.800
Z.596	1.500	50	14	757.636
Z.574	2.500	70	14	903.633
KN				
Z.126	2.500	100	20	1.036.936
W				
Z.55	250	65	8	266.680
Z.574	150	50	6	153.580
Z.176	2.200	60	13	768.332
KRP				
Z.38	135	10		390.962
W				
Z.465	1.600	100	13	575.540
KRP				
Z.431	135	10		457.816
				<b>6.618.185</b>

**DINSDAG 26 MEI 1981**

W				
Z.559	2.500	75		514.076
KRP				
Z.189	115			868.484
Z.427	170			286.945
KN				
Z.506	3.000	220		1.219.554
				<b>2.889.059</b>

**WOENSDAG 27 MEI 1981**

KRP				
Z.181	170	10		411.862

Z.41	150	10		494.211
W				
Z.525	1.000	45	11	319.450
Z.533	75	10		257.420
K				
Z.30	2.200	220	18	1.195.296
				<b>2.678.239</b>

**VRIJDAG 29 MEI 1981**

K				
Z.580	700	50	10	282.990
W				
Z.408	2.000	80	10	606.360
KRP				
Z.510	—	180	11	537.160
Z.40	—	80	9	316.399
Z.576	3.000	80	—	1.223.899
				<b>2.966.808</b>

**MAANDAG 1 JUNI 1981**

W				
Z.321	1.000	70	—	470.068
K				
Z.578	800	70	10	320.350
Z.474	50	20	2	69.350
Z.563	650	60	9	297.760
Z.512	100	125	5	355.020
Z.319	3.500	150	—	1.319.930
KRP				
Z.402	—	150	10	428.357
W				
Z.196	1.500	200	9	1.079.780
				<b>4.340.615</b>

**DINSDAG 2 JUNI 1981**

K				
Z.12	300	40	3	143.930
Z.462	1.400	235	19	1.053.267
Z.55	200	20	6	123.780
Z.526	1.600	160	14	748.100
KRP				
Z.563	—	125	10	464.367
Z.497	1.500	100	14	689.710
Z.507	1.300	80	13	496.896
KN				
Z.186	2.800	300	17	1.453.990
Z.84	1.500	200	12	1.055.399
Z.560	50	40	6	233.960
				<b>6.466.399</b>

**WOENSDAG 3 JUNI 1981**

KN				
Z.200	2.800	140	18	1.130.374
Z.331	600	120	15	562.055
Z.19	2.000	260	19	1.196.439
Z.99	4.500	190	18	1.672.333
N				
Z.289	1.000	260	11	1.020.045
W				
Z.324	1.500	180	15	723.018
KN				
Z.92	3.000	350	16	1.410.434
KRP				
Z.307	—	180	10	660.550
W				
Z.484	2.000	80	9	691.130
Z.582	400	35	9	372.478
				<b>9.438.856</b>

**PUBLICITEIT**

**IN**

**HET**

**VISSERIJBLAD**

**DOET**

**UW**

**ZAKENCIJFER**

**STIJGEN**

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
<b>VISAANVOER TE NIEUWPOORT</b>						
21- 5	3	7.291	879.093			
22- 5	8	9.786	315.061			
23- 5	1	87	10.631			
25- 5	5	11.400	403.451			
27- 5	7	9.064	553.544			
29- 5	5	2.456	131.227			
30- 5	1	147	160.011			
1- 6	4	12.700	535.873			
2- 6	2	320	17.497			
3- 6	8	13.247	709.983			

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
<b>GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT</b>						
21- 5	4	444	46.783	97,—	114,—	
22- 5	3	113	16.404	111,—	130,—	
23- 5	2	256	30.999	119,—	122,—	
25- 5	1	42	5.586	133,—	133,—	
26- 5	1	82	9.661	115,—	126,—	
27- 5	2	160	22.330	129,—	155,—	
29- 5	2	115	17.971	156,—	157,—	
30- 5	1	99	10.890	110,—	110,—	
1- 6	2	233	29.824	124,—	137,—	
2- 6	2	60	7.760	127,—	133,—	
3- 6	2	213	28.096	122,—	136,—	

## Tong- en pladijsprijzen

### TONG

#### Oostende

	1-6-1981	2-6-1981	3-6-1981
Lappen	190 -196	176 -182	189 -193
Grote	239 -253	238 -240	239 -246
3/4	255 -289	249 -262	265 -271
Blok	260 -300	256 -269	263 -272
Voor-kleine	262 -297	263 -275	265 -268
Kleine	258 -270	258 -261	263 -270
Slips			

#### Zeebrugge

	1-6-1981	2-6-1981	3-6-1981
Grote	199 -203	188 -196	185 -195
Blok	251 -268	248 -257	249 -256
Fruït	288 -302	264 -202	258 -271
Schone kleine	276 -312	263 -268	263 -279
Kleine	278 -280	272 -274	273 -277
Tout petit	271 -272	263 -273	273 -276
Slips	257 -262	256 -259	246 -268

#### Nieuwpoort

	1-6-1981	2-6-1981	3-6-1981
I	190 -204		196 -202
II	260 -268		248 -264
III	310 -324		287 -314
IV	320 -336		286 -318
V	305 -316		280 -315
Kleine	280 -290		260 -215

### PLADIJS

#### Oostende

	1-6-1981	2-6-1981	3-6-1981
Grote	50,—55,—	58,—60,—	44,—46,—
Grote iek	50,—55,—	43,—53,—	27,—32,—
Kleine iek	25,—37,—	25,—30,—	23,—27,—
Derde slag			
Platjes	22,—31,—	20,—25,—	20,—25,—

#### Zeebrugge

	1-6-1981	2-6-1981	3-6-1981
I	60,—62,—	50,—57,—	35,—41,—
II	58,—60,—	43,—54,—	30,—31,—
III	40,—48,—	34,—36,—	24,—26,—
IV	29,—32,—	23,—30,—	20,—22,—
V			

#### Nieuwpoort

	1-6-1981	2-6-1981	3-6-1981
Grote pladijs			
Platjes	45,—55,—		55,—60,—
Drielingen	45,—52,—		50,—55,—
Moeien	24,—28,—		20,—26,—

# VERDERE INEENSTORTING VAN DE KABELJAUWMARKT IN GRIMSBY

De laatste dagen van de maand mei heeft de prijsinzinking in de afslag van Grimsby voor kabeljauw en voornamelijk voor de kleine gulsoorten nog groter afmetingen genomen. Van Noordzeegullen van de kleine soort viel de prijs zelfs terug tot 10 pond het kit, zijnde in onze munt en in bennen van 50 kg. uitgedrukt, tot ongeveer 630 B. fr. de ben. De reders en vissers verweeten de grote kopers afwezig te blijven op de verkoop, maar dit gebrek aan belangstelling, zal wel liggen in het feit dat er een overaanbieding en een eenzijdige aanvoer van dezelfde soort geschiedt. Niettegenstaande de prijzen in de Belgische afslagen voor kabeljauw en gul hoger liggen dan in Groot-Brittannië, klaagt men toch ook onder de kopers over de eenzijdige aanvoer in onze afslagen. Anderzijds is het dan wel enigszins verbazend, dat de O.231 die tot een variatie bracht van mooie meid, rog, schotse schol en staart, toch niet de prijzen haalde, die de reder en de visser redelijk had mogen verwachten. Ondervraagd door bepaalde marktinformanten over het gebrek aan belangstelling van de kopers te Grimsby voor de kabeljauwsoorten, wezen heel wat kopers op de groter belangstelling van de huisvrouwen voor klaar gemaakte bereide visschotels. Bij onze overburen haalden heel wat paartams met het seinenet, amper voldoende niettegenstaande groter aanvoer, om juist uit de kosten te komen. Alleen deze treilers die zich, onder meer speciaal voor de platvisvangst uitgerust hadden en hierop visiten, evenals op de steenschol, kwamen boven de anderen uit. Dit duidt nu ook weer niet, dat allen op de pladijvangst dienen te gaan inzetten, want dan loopt het voor deze soort wegens overaanbod terug falikant uit. Dit alles bewijst terzelfdertijd nog eens hoe de visserij toch een zeer groot risikodragend beroep is, waarmede de overheid niet voldoende rekening houdt voor wat marktordening en aanvoer betreft. Het waren vooral de zware aanvoeren van gul van Helgoland die de marktprijzen van de middenslagtreiler naar omlaag haalden. Behalve gul werd door de middenslagtreilers ook nog al wat schelvis en haai- en zeehond aangevoerd.

Voor al kleine haai en zeehond kreeg gebrek aan belangstelling, zodat het hiervoor slechts 5 pond werd voor een kit of 310 fr. de ben. Voegen wij hier de grote losingskosten aan toe, die men in

Groot-Brittannië hoofdzakelijk te wijten heeft aan de dokkersyndikaten met hun onmogelijke eisen en voordelen, hun tasje thee om de paar uur en dito meer. In elk geval is het voor het ogenblik zeker niet meer aangewezen om in Groot-Brittannië te gaan verkopen.

## Uurtabel der afvaarten

Voor de week van 7.6.1981 tot 13.6.1981

#### Afvaarten uit Oostende naar

##### Dover Western Docks :

- Dagelijks te 10u05 en te 14u50
- Dagelijks van 07u35, behalve op 7.6.1981
- Dagelijks te 19u45, behalve op 13.6.1981
- Dagelijks te 08u40, te 13u50 en te 19u45 (Jetfoil)

#### Afvaarten uit Oostende naar

##### Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 05u00, te 08u00, te 14u00, te 17u00 en te 20u00
- Dagelijks te 02u00, behalve op 7 en 8.6.1981
- Op 7, 8 en 13.6.1981 bijk. afv. te 11u00
- Dagelijks te 23u00, behalve op 13.6.1981

#### Afvaarten uit Oostende naar

##### naar Folkestone :

- Dagelijks te 01u45
- Dagelijks te 03u30 en te 05u15, behalve op 7.6.1981

#### Afvaarten uit Dover Western Docks :

- Dagelijks te 00u30, te 11u40 en te 15u45
- Op 7, 8, 12 en 13.6.1981 bijk. afv. te 10u10
- Dagelijks te 19u10, behalve op 13.6.1981
- Dagelijks te 10u25, te 15u25 en te 21u05 (Jetfoil)

#### Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 09u00, te 12u00, te 18u00, te 21u00 in te 23u59
- Op 7, 8 en 13.6.1981 bijk. afv. te 15u00
- Dagelijks te 03u00, behalve op 7.6.1981
- Dagelijks te 06u00, behalve op 7 en 8.6.1981

#### Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 19u00
- Dagelijks te 20u55 en te 22u45, behalve op 13.6.1981

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	1-6-1981	1-6-1981	2-6-1981	2-6-1981	3-6-1981	3-6-1981	1-6-1981	3-6-1981	1-6-1981	3-6-1981	1-6-1981	3-6-1981	1-6-1981	3-6-1981
Grote tarbot	230 -279	243 -287	125 -240	277 -297	168 -230	255 -270	280 -330	290 -328						
Middelmatige tarbot		226 -247		233 -235		199 -228	248 -280	240 -280						
Kleine tarbot		200 -216		208 -222		171 -176								
Grote griet	115 -233	215 -222	199 -220	204 -208	96, -171	191 -197	200 -240	180 -230						
Middelmatige griet		188 -201		165 -167		150 -154								
Kleine griet		145 -169		135 -139		127 -130								
Grote schelvis														
Middelmatige schelvis	41, -													
Kleine schelvis	19, -27, -		32, -37, -											
Grote heek				24, -82, -		8, -38, -								
Middelmatige heek														
Kleine heek														
Lom														
Leng		38, -	29, -	28, -13, -		24, -								
Rog	40, -91, -		30, -91, -		14, -61, -		80, -90, -	66, -70, -						
Keilrog				85, -		101 -104								
Rog		110 -		96, -		91, -97, -								
Tilten		78, -84, -		86, -		81, -96, -	85, -	60, -70, -						
Scherpstaarten		100 -105		95, -		90, -95, -	80, -	60, -65, -						
Halve mans		60, -64, -		66, -		50, -52, -	80, -	60, -						
Teelt		60, -62, -		68, -		50, -51, -								
Katrog		38, -41, -		20, -		16, -19, -								
Kabeljauw	36, -72, -	42, -44, -	31, -47, -	40, -44, -	33, -39, -	40, -42, -	65, -75, -	70, -75, -						
Grote gul	15, -60, -	40, -42, -	13, -37, -	38, -40, -	17, -36, -	37, -40, -	40, -60, -	50, -60, -						
Middelmatige gul		34, -37, -		34, -37, -		32, -36, -								
Kleine gul		30, -34, -		24, -26, -		20, -26, -								
Hozemondhamme														
Grote wijting	22, -59, -	30, -32, -	44, -60, -	32, -36, -	30, -40, -	48, -50, -	50, -60, -	56, -62, -						
Kleine wijting		14, -17, -		16, -20, -		28, -31, -	32, -40, -	37, -42, -						
Schar	13, -32, -	20, -23, -	11, -	24, -	6, -30, -	16, -20, -	20, -30, -	25, -35, -						
Steeschol	58, -110	160 -164	31, -152	136 -140	7, -120	72, -120								
Zeehaai	41, -45, -	48, -51, -		38, -40, -		38, -	16, -20, -	7, -10, -						
Hondshaai	29, -33, -		26, -29, -		7, -10, -									
Doornhaai							50, -60, -	45, -50, -						
Pieterman														
Makreel														
Horsmakreel														
Zeekeeft														
Schaat														
Zeebaars (klipvis)														
Kongeraal				19, -		12, -								
Schartong							90, -156	90, -148						
Volle haring														
IJle haring														
Haringshaai														
Steenholk			18, -		8, -									
Heilbot														
Steur														
Koolvis														
Zeewolf														
Pollak														
Zonnevis													250 -268	
Koningsvis														
Vlaswijting														
Zeeduivel	123 -231	116 -262	110 -244	80, -242	85, -210	122 -204	234 -248	240 -258						
Schotse schol			20, -52, -	45, -48, -	7, -44, -	29, -								
Zeehond		20, -30, -				9, -								
Bot														
Rode poon (roobaard)	41, -52, -	45, -62, -	58, -	36, -	22, -31, -	42, -48, -	60, -70, -	60, -70, -						
Grauwe poon (knorhaan)	29, -42, -	18, -		6, -	6, 9, -	6, 9, -	30, -40, -	17, -20, -						
Rode knorhaan			40, -72, -		6, -32, -									
Posten														

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

## VAN DAG TOT DAG

Aan de vrijdagmarkt van 29 mei werd aangevoerd: 3.170 kg. tong; 108 kisten tarbot en griet; 1.520 kisten kabeljauw; 2 kisten koolvis; 65 kisten schelvis; 331 kisten wijting; 794 kisten schol; 131 kisten schar; 62 kisten makreel en 239 kisten diversen.

**PRIJZEN IN GULDENS:** Per 1 kg.: heilbot 9,51, tarbot 13,34-11,71, grote tong 14,60-14,21, grootmiddel 19,29-18,66, kleinmiddel 19,59-19,44, tong één 21,08-20,70, tong twee 20,54-20,41, zalm 12,51.

Per 40 kg.: horsmakreel 40, wolf 140-124, hammen met kop 204-116, hake 170-126, witte koolvis drie 100, tarbot 534-446, griet 508-360, kabeljauw één 147-93, kabeljauw twee 152-72, kabeljauw drie 112-80, kabeljauw vier 80-62, kabeljauw vijf 66-50, schelvis één 84-57, schelvis twee 90-67, schelvis drie 84-66, schelvis vier 84-66, schelvis vijf 144-70, schol één 110-80, schol twee 114-104, schol drie 124-106, schol vier 100-84, wijting 124-76, makreel twee 87-51, schar 72-24, steenbolk 52-46, rode poot één 264-208, rode poot twee 174-168, rode poot 154-90, krab 39-37, pootjes 38-24, mulllets 640, haai 80, tong-schar 386-154.

**DE BESOMMINGEN WAREN:** KW 25 f 53.400, KW 34 f 53.500, KW 45 f 23.900, KW 77 f 11.100, KW 185 f 11.600, UK 135 + UK 145 f 4.600, IJM 2 f 8.800, IJM 3 f 17.300, IJM 14 f 3.900, IJM 18 f 4.600, IJM 20 f 8.800, IJM 27 f 5.500, IJM 39 f 990, IJM 154 f 14.900; verder twee Goedereeders en vier Texelaars met een totale besomming van f 112.000.

**IJmuiden.** - Aan de maandagmarkt van 1 juni werd aangevoerd: 3980 kg. tong; 213 kisten tarbot en griet; 1655 kisten kabeljauw; 15 kisten koolvis; 19 kisten schelvis; 550 kisten wijting; 1319 kisten schol; 91 kisten makreel; 4 kisten haring en 123 kisten diversen.

**Prijzen in guldens.** Per 1 kg.: tarbot 14,78-12,12; grote tong 15,02-14,43; groot-middel tong 19,26-17,56; klein-middel tong 19,79-18,48 tong één 21,77-20,00; tong twee 21,25-19,32; zalm 25,54-12,51. Per 40 kg.: harders 142; kleine kreeft 192-120; krabbepoten 96; baars 92; krab 81-74; rode poot drie 81-74; hake 200-160; tarbot 544-419; griet 508-394; kabeljauw één 168-98; kabeljauw twee 146-106; kabeljauw drie 124-72; kabeljauw vier 82-64; kabeljauw vijf 80-61; schelvis drie 81; schelvis vier 120-66; koolvis vier 59-50; schol één 144-102; schol twee 142-108; schol drie 142-110; schol vier 110-84; wijting drie 94-50; makreel twee 92-80; haring één 66; schar 66-32; inktvis 42; haai 112-64; tong-schar 360-120.

**De besommingen waren:** KW 4 f 26.800,-; KW 11 f 40.300; KW 29 f 11.900; KW 51 f 51.300; KW 88 f 28.200; KW 113 f 19.500; KW 145

f 42.200; KW 149 f 14.300; KW 152 f 6.300; KW 167 f 22.100; KW 194 f 34.800; KW 214 f 24.300; KW 221 f 11.800; KW 226 f 13.500; WR 32 f 32.800; SKH 256 f 9.800; IJM 24 f 19.800; IJM 44 f 22.000; IJM 115 f 24.800; IJM 207 + IJM 209 f 22.400; IJM 39 f 2.200; KW 137 f 18.300.

**Den Helder.** 1 In de periode van 25 tot en met 29 mei werden door 83 Kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd.

Tong 31032 kg f 557.433,68 van f 21,81 - f 13,52; Tarbot 8745 kg f 108.643,35 van f 14,13 - f 9,18; Schol 51395 kg f 135.670,97 van f 4,75 - f 1,80; Kabeljauw 32615 kg f 48.315,01 van f 4,93 - f 0,94; Griet 2924 kg f 33.003,45 van f 13,02 - f 9,20; Schar 12950 kg f 16.252,94 van f 1,70 - f 0,70; Wijting 4250 kg f 7.120,14 van f 2,95 - f 1,23; Diversen 85863 kg f 920.448,32. Totaal 229774 kg f 1.826.887,86.

x x x

Het Nautisch College Noorderhaaks, school voor Zeevisvaart, richtte op 19 mei de jaarlijkse Nationale Visserij Vijfkamp 1981, met zwemmen, vis-herkennen, netboeten en schiemanen, touwtrekken en roeien. Het was Den Helder die de vijfkamp won. Stellendam werd tweede, Katwijk derde, Urk werd vierde en Vlissingen vijfde (klinkt toch beter dan laatste). Iedere school had twintig leerlingen afgevaardigd die nog geten 17 jaar mochten zijn.

x x x

De school voor de Zeevisvaart kreeg op 18 mei koninklijk bezoek. Koningin Beatrix en Zijn Koninklijke Hoogheid Prins Claus waren er voor een officieel werkbezoek. De hoge bezoekers volgden eveneens het leerrondricht dat aan de leerlingen in de leslokalen verstrekt werd.

x x x

Niet tegenstaande de aanvoer in de Nederlandse Mosselkwekerijen in 80-81 met bijna 150 duizend ton terugliep tegenover 1979-80 werd er toch 45 miljoen B.fr. meer gescoord in brutobesomming. Ten overstaan van 78-79 werd zelfs 359 duizend ton min aangevoerd, maar toch 14,2 miljoen gulden of bijna 210 miljoen B.fr. meer besomd! De gemiddelde prijs moet dus wel gevoelig opgelopen zijn, maar dat houdt het gevaar in van een gevoelig afnemen van het verbruik, zoals de statistieken het trouwens uitwijzen. Men mag het hierin toch niet te ver laten komen.

x x x

De Nederlandse haringkottervisserij, of wat er van over blijft, kijkt dringend uit naar een definitieve

beslissing in verband met het vrijgeven van een contingent haring. Hopen we maar dat het vrijgege-

ven contingent voldoende zal zijn om van een klein haringseizoen te kunnen spreken.

## PALING EN AAL ONDERWORPEN AAN STRENGE KONTROLE

Leidschendam. - Sedert kort zijn paling en aal onderworpen aan een spoedmaatregel, waarin het maximaal toegestane gehalte PCB's (polychlorobifenylen) op vijf milligram per kilo is vastgesteld. Dit is vandaag door het ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne bekend gemaakt.

Uit onderzoeken is gebleken, dat aal en paling uit bepaalde wateren dusdanig met PCB's zijn verontreinigd dat consumptie een gevaar voor de gezondheid oplevert. De maatregel houdt in, dat de

Keuringsdienst van Waren en de Algemene Inspectiedienst bevoegd zijn op te treden tegen het in de handel brengen van paling en aal die het maximumgehalte aan PCB's overschrijden.

Beroepsvissers wordt ontraden op aal en paling te vissen in de Rijn, Maas, Waal, IJssel, Merwede, Lek, het Hollands Diep, het Haringvliet, de Biesbosch, Nieuwe Maas en Keltmeer. In andere wateren kan zonder bezwaar op paling en aal worden gevestigd, aldus het ministerie.

## DE SPAANSE VLOOT EN DE GEMEENSCHAPSVISSERIJ

Mevrouw Ewing die zich reeds herhaaldelijk liet opmerken in het Europees Parlement voor haar belangstelling in de visserijproblemen van de Gemeenschap, heeft nu aan de Commissie te Brussel gevraagd welke voorstellen deze denkt in te dienen om er voor te zorgen, dat de Spaanse vissersvloot bij de toetreding tot de Gemeenschap, de kustvisserij geen schade berokkent.

Het antwoord van de Griekse commissaris, de h. Contogeorgis, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, was noch mossel noch vis. Dit luidt dat over de toekomstige rol van de Spaanse vloot in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid zal overleg gepleegd worden bij de onderhandelingen over de toetreding.

Als men het met dit antwoord moet stellen, dan weet men evenveel, of beter geschreven, evenmin als voorheen. Anderzijds wijzen wij er op, dat de belangstelling van mevrouw Ewing zich schijnbaar beperkt tot de schade die de Spaanse vissersvloot aan de kustvisserij zou kunnen berokkenen bij haar toetreding tot de Gemeenschap. Wij menen dat het hier niet alleen om de kustvisserij, maar evenzeer om de middenslagvisserij en om alle vormen van de visserij gaat. Daarbij zijn de Spaanse vissers bijzonder gekend om hun ontuchtvol optreden, waarbij zij een loopje nemen met alle regelgeleerden ter bescherming van de visstand. Als de Spaanse vissersvloot in haar totale of zelfs slechts gedeeltelijk losgelaten wordt op de gemeenschapswateren, dan is het voor velen van de landenlidstaten bekeken. Als daarbij mevrouw Ewing de vraag stelt welke voorstellen de Commissie zal indienen om er voor te zorgen, dat de toetreding van Spanje geen schade aan de kustvisserij berokkent, dan verliest zij uit het oog, dat er geen discriminatie mag gemaakt worden in de behandeling van de landenlidstaten en dat men bv. nooit zal

kunnen verhinderen, dat Spanje zelfde rechten laat gelden voor haar vissersvloot als de andere landen. Wat er ook van zij, staat het feit vast, dat de totale kwota dan zal moeten verdeeld worden onder één land meer.

Verder vernemen we uit het antwoord van de Griekse commissaris, dat de regeling met Spanje voor toelating van een betrekkelijke visserij in de wateren van de Gemeenschap sinds maart 1977 als volgt evolueerde: voor 1978, toekenning van 240 vergunningen voor de Spaanse trawlvloot, verder voor de jaren 1979, 1980 en 1981, respectievelijk teruggebracht tot 200, 168 en 142. Dit doet natuurlijk voor de Spaanse overheid het vraagstuk rijzen van de aanpassing van de visserijkapaciteit, zoals dit anderzijds eveneens reeds het geval was voor de landenlidstaten, die een uitsanering benaastigen en waarbij door middel van slopingpremies en andere, deze vermindering van de visserijkapaciteit in de hand gewerkt werd. Dat de Spaanse vissers moeilijk de verminderingen van vergunningen aanvaardden, wijst op de talrijke opgebrachte Spaanse vissersvaartuigen door de Franse marine in de Golf van Gascogne en vóór de Normandische en Bretoense kusten.

Ook andere protestmiddelen werden door de Spaanse vissers reeds in stelling gebracht, zoals het verhinderen van invoer van Franse vis in Spanje zelf. Er is dus niet alleen een landbouwprobleem dat zal ontstaan met het binnenbrengen van Spanje in de E.E.G., maar, relatief gezien, een nog groter probleem voor de gemeenschapsvisserij, alhoewel de visserij in E.E.G.-kringen, ten overstaan van de landbouw, een heel klein broertje is. We zijn echter overtuigd, dat vooral de reactie van de Britse en Ierse visserij tegen een overrompeling door de Spaanse vissersvloot zeker niet van de poes zal zijn.