

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 950 FR.  
3 MAANDEN 520 FR. — BUITENLAND 2.200 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN  
REDACTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30,  
8400 OOSTENDE — TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44  
OF BANK 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST,  
8400 OOSTENDE — B.T.W. 412.522.588  
VERANTW. UITGEVER : P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

# het visserijblad

Versijnt wekelijks  
Vrijdag 24 september 1982 - Nr. 36

## FRANSE STEUN VOOR DE VISSERIJ WAAR BLIJVEN DE ERNSTIGE BESLISSINGEN VAN DE E.E.G. ?

Dat er regelmatig door de regeringen van de partnerlanden op één of andere manier en dikwijls zo bedekt mogelijk, steun aan de visserij wordt verleend, blijkt nog eens duidelijk uit de vraag die door de heer Kirk, lid van het Europees Parlement aan de EEG-Commissie gesteld werd.

We herhalen hier dan ook, dat het schijnheilig is vanwege de Commissie te Brussel en meer speciaal vanwege het commissariaat voor de visserij, zich weg te steken achter een regel om tot geen algemene steunmaatregelen over te gaan. Hier wordt nogmaals bewezen, dat dit alleen maar aanleiding kan geven tot afzonderlijke, zoveel mogelijk gekamoufleerde steunmaatregelen waarop dan werkelijk geen gemeenschapscontrole mogelijk is. Het is juist dergelijk systeem dat de diskriminatie in de hand werkt, terwijl de EEG nu juist dergelijke diskriminatie wil vermijden. Dat men dus alle schijnheiligheid laat varen en gezamenlijke maatregelen vaststelt voor steun aan de visserij die men in alle landen dringend nodig heeft tengevolge van de zware brandstofkosten. Het zal inderdaad niet zolang meer duren dat de vissersvaartuigen ten slotte zullen moeten gaan opliggen omdat ze de rekening van de brandstof niet meer, zelfs onmogelijk nog zullen kunnen betalen. Het is meer dan vijf minuten voor twaalf en we vragen ons af waarop men wacht.

Alhoewel de vraag om inlichtingen uitgaande van de heer Kirk geen betrekking heeft op de brandstof, laat het toch aan duidelijkheid niets te wensen over. Indien men de prijs van de brandstof van één derde zou verminderen en ten laste nemen van de Gemeenschap, dan zouden er terug toekomstmogelijkheden zijn voor de visserijbedrijven.

Op vandaag noteert de officiële prijs voor gasolie reeds 14,16 fr. Een schip dat van uit een Belgische haven naar het Kanaal afreist, heeft voor een 15-daagse reis minstens 50 duizend liter nodig, welke 700.000 fr. kost. Als dit schip 1.300.000 fr. besomd zoals de O.33 deze week, dan is daarvan reeds 700 duizend frank aan gasoel, 33 th op de bruto besomming aan lonen, 17 th aan sociale lasten en 10 th aan mijn-, dok-, afslagrechten, enz., zonder te spreken van de verzekeringspremie, het vistuig, herstellingen en allerhande benodigdheden.

We hopen in ons volgend nummer, gezien de lakshied van onze minister van landbouw, hierop breedvoerig terug te komen.

Hierna de vraag van de h. Kirk :

**Betreft :** Franse steun voor de visserij.

De Franse minister van Vervoer maakte op 26 augustus een aantal maatregelen bekend ter ondersteuning van de Franse visserij-industrie. Deze maatregelen omvatten volgens mededelingen in de pers onder meer scherpere controle op de gezondheid van de naar de Franse markt

geëxporteerde vis en een voorschot van de Franse Regering ter financiering van de prijsstijgingen van visserijproducten van 15 % in het najaar van 1980.

Kan de Commissie, met het oog op bovenstaande, mededelen hoe zij denkt te verzekeren dat de scherpere controle op de gezondheid van de naar Frankrijk geëxporteerde vis geen belemmering zal gaan vormen voor de vrije handel in visserijproducten en dat de lening van de Franse Regering ter financiering van de prijsstijgingen niet het EEG-marktprijsstelsel voor vis zal ondermijnen ?

**Aanvullend antwoord van de heer Narjes  
namens de Commissie**  
(12 augustus 1982)

Als aanvulling op haar antwoord van 7 november 1980 kan de Commissie het geachte Parlements lid mededelen dat zij de betrokken Lidstaat in oktober 1980 en april 1981 heeft verzocht de nodige specifieke gegevens te verstrekken om op zijn vraag te kunnen antwoorden. Tot dusver is op dit verzoek geen reactie gekomen, zodat de Commissie tot haar spijt

geen antwoord kan geven op de vraag van het geachte Parlements lid.

Wel kan de Commissie mededelen dat zij in dit verband reeds is opgetreden tegen een regeling die voorafging aan de in de vraag genoemde maatregelen. Aangezien zij deze regeling, die betrekking had op de voorwaarden voor de invoer in Frankrijk van zee- en zoetwaterproducten voor menselijke consumptie, strijdig achtte met artikel 30 en volgende van het EEG-Verdrag, heeft zij tegen Frankrijk de procedure van artikel 169 van het Verdrag ingeleid. Het antwoord van de Franse autoriteiten, dat aan de gelaedeerde partijen is medegedeeld, wordt thans door de diensten van de Commissie onderzocht.

Voorts heeft de Commissie zopas de in artikel 93, lid 2, van het EEG-Verdrag vermelde onderzoekprocedure geopend ten aanzien van verschillende Franse maatregelen — waaronder met name die welke genoemd is door het geachte Parlements lid — die onverenigbaar zijn met de gemeenschappelijke ordening der markten in de sector visserijproducten.

## SPECIALE B.T.W.-VOORDELEN VOOR BRANDSTOFBEVOORRADING VOOR LAND- EN TUINBOUW EN WAT VOOR DE VISSERIJ?

Over de radio en via de media konden we opnieuw vernemen, dat er een speciale B.T.W.-regeling getroffen werd voor de brandstofbestellingen aan de landbouw- en tuinbouwbedrijven wat de toepassing van de BTW betreft.

Voor de land- en tuinbouw wordt de BTW in België op 6% terug gebracht, omdat in deze sectoren de brandstof een bijzondere kostende uitbatingfaktor darstelt (?). Voor de landbouw kwestie van de landbouwtraktoren en voor de tuinbouw kwestie verwarming in de winter!

Voor de visserij leeft men op... hoop voor de toekomst, precies of maatregelen voor de visserij niet terzelfdertijd konden genomen worden, namelijk onder vorm van een verlenging van de vroeger genomen maatregelen.

Inderdaad is de brandstof, zeker in de landbouw, niet een dergelijk overheersende kostende faktor, zoals dit het geval is voor de zeevisserij. De tuinbouw, waar het om serres

en over verwarmde grond gaat, is er heel wat meer gevoelig aan.

De visserij is echter, tegenover de landbouw, slechts een klein zwak broertje wat de uitgestrektheid van deze sektor aangaat en wat het aan kiesklüenteel vertegenwoordigt. Maar anderzijds, hoe kleiner en betrekkelijker deze sektor is, hoe minder de last voor een speciale tussenkomst te dragen, bijzonderlijk als men nu een minister heeft, die alleen de man is van de Boerenbond, een bierbrouwerij, en de visserij aan zijn hielen lapt.

Nooit heeft de visserij ministers van Landbouw gekend, die de visserij zo stiefmoederlijk behandelden. Aan zijn voorgangers mag hij zeker een lesje nemen. Zijn beleid is alleen ingegeven door een ongepast en ongemotiveerd egoïsme, waarin de boeren en dus hij als boer het voor het zeggen hebben.

Moest hij het als minister aftrappen, dan kan de visserij zeker niet denken met een opvolger er slechter aan toe te zijn.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE

☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en dephouder voor de visserij :

## Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

# AVIA

N.V. ROSSEEL  
BRUGGE

(050) 33.99.14



Alle  
petroleumprodukten  
en smeermiddelen

Verzekerde  
bevoorrading



Stipte bediening

Vertegenwoordiger :  
**HERMAN FAICT**  
Steenovenstraat 28,  
8401 Bredene  
☎ (059) 32 16 76

# SERVICE

ABC-diesels hebben de betere faam slechts bekomen door hun grotere betrouwbaarheid en hun minimaal verbruik aan wisselstukken.

Jaar in, jaar uit leveren ABC-motoren het vermogen op land en op zee, zowat overal in de wereld.

Maar zelfs de beste motor behoeft soms een wisselstuk of een onderhoudsbeurt. Als dat nodig is, staat ABC klaar om snel de nodige service te verstrekken, zowel vanuit onze onderneming in België als vanuit onze strategisch verspreide servicediensten of agenten.

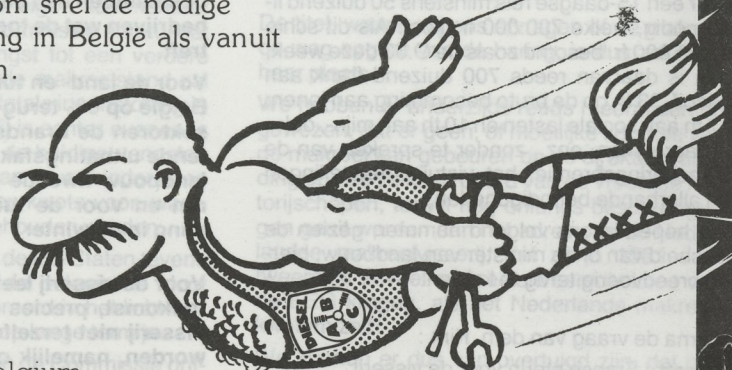
**Dat noemt ABC «Betere Service».**



Anglo Belgian Corporation

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent, Belgium.

Tel: 091/234541 Telex: 11298



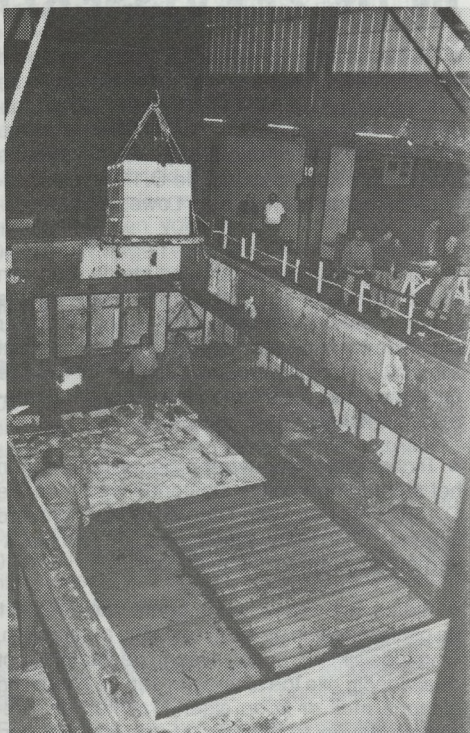
# PLUS!

# IJSLANDSE CARGO BRACHT IJSLANDSE VIS

## BEVREDIGEND RESULTAAT

Voor de eerste maal sinds verscheidene jaren kregen we te Oostende terug IJslandse vis die niet gevestigd werd door onze eigen schepen aan de afslag. De vis die door de zorgen van „Morubel” en meer bepaald, dank zij de heer Debruyckere Roland, tevens voorzitter van de groothandelarenbond, naar Oostende gebracht werd, bestond hoofdzakelijk uit rode poon, kabeljauw, een beperkte hoeveelheid koolvis en verder een paar tientallen bennen varia.

Zeggen we onmiddellijk, dat de visprijzen op



Zicht op de cargo die donderdagavond IJslandvis aanvoerde in de vismijn van Oostende. (Foto Peter Maenhoudt)

een bevredigende middelmaat lagen, vooral omdat de Oostendse afslag sinds lang zo geen overvloedige hoeveelheid rode poon meer te zien kreeg en de opnamecapaciteit voor een bepaalde vissoort dan ook zo heel hoog niet meer ligt.

De aangebrachte hoeveelheden voor de meest gebrachte soort waren:

- 1) rode poon: 924 bennen
- 2) kabeljauw en gul: 150 bennen
- 3) koolvis: 72 bennen
- 4) varia: enkele tiental bennen.

Rode poon ging praktisch niet onder de 2.000 fr. de ben, behalve een koop door de groothandel „Levecke Jean” aan 1.930 fr. De meeste bennen werden echter afgenomen iets boven de 2.000 fr. met een uitloper tot 2.100 fr. De kleinere soort haalde van 1.400 tot 1.500 de ben. De 924 bennen gaven een brutobesomming van 1.728.230 fr.

De 150 bennen kabeljauw en gul kregen een gemiddelde prijs van 2.225 fr. de ben en werden verkocht voor in totaal 337.909 fr. Koolvis werd verkocht aan een gemiddelde prijs van 1.600 fr. of in totaal voor de 72 bennen een besomming van 115.846 fr. Uiteindelijk besomde de aangeboden vis, rekening gehouden met de opbrengst van de varia, een totaal van 2.345.658 fr.

Ingewonnen inlichtingen laten veronderstellen dat Oostende de kans loopt binnen een paar weken een nieuwe hoeveelheid IJslandse vis aan de afslag te krijgen. Hopen we dat de handel fatsoenlijke prijzen aanbiedt, want het is duidelijk dat één enkele poging om van een groot aanbod te willen profiteren, de deur waarschijnlijk voor goed zal dicht doen en er geen IJslandse vis meer zal aangeboden worden door IJslandse rederijen. Wijzen we er nog op dat het in vele pakhuisen volle bak was en een grote activiteit heerste, hetgeen ook een pluspunt is voor de handelaars en visbewerkende bedrijven. We zien dan ook verlangend uit naar een volgende beurt.



Een 160 kg. wegende heilbot was een gedeelte van de cargo IJslandvis die donderdagavond in de vismijn van Oostende werd aangevoerd. (Foto Peter Maenhoudt)

## WEER IJSLANDSE VIS TE OOSTENDE

Voor de tweede keer in anderhalve week tijd zal een IJslandse cargo de Oostendse vismijn bevoorraden in vis, gevangen in de IJslandse wateren. Reeds vorige week vrijdag meldde een eerste cargo zich met 1.220 manden vis van zeer goede kwaliteit. Maandag zal de vangst echter merkbaar groter zijn want volgens inlichtingen zou het gaan om een hoeveelheid van 2.300 manden waaronder 2.000 manden rode zeebaars, 200 manden blauwe leng en 100 manden varia. Zoals bekend gebeurt die aanvoer op initiatief van de NV. Morubel onder impuls van de h. Roland Debruyckere. Deze laatste toonde zich gelukkig met de prijzen die bekomen werden tijdens de eerste verkoop. Vandaar dat beslist werd het initiatief verder te zetten.

## MARITIEME PRIJS

Op dinsdag 19 oktober wordt te 18 uur in de salons van de Kamer van Koophandel overgegaan tot de uitreiking van de jaarlijkse maritieme prijs „Graaf Daniel de Grielle”.

## TER OVERNAME GEZOCHT:

# MARKTEN

in België en Nederland  
voor de verkoop  
van verse vis.

Schrijven kantoor blad onder  
nr. 8908

## HET DRAMA DER BRANDSTOFFPRIJZEN

Heden woensdag zijn de brandstofprijzen opnieuw gestegen.

Voor de visserij en koopvaardij betekent dit opnieuw een verhoging van 0,27 fr. per liter, zodat de huidige officiële prijs 14,16 fr. betekent.

Daarover hebben we het in een ander artikel.

Voor de rest werden de brandstofprijzen sedert heden woensdag 22 september, de volgende:

|                    | Wijziging | Nieuwe prijs<br>(BTW inbegr.) |
|--------------------|-----------|-------------------------------|
| Gasolie wegvervoer | zone 0    | 24,50 fr/l                    |
|                    | zone 1    | 24,54 fr/l                    |
|                    | zone 2    | 24,59 fr/l                    |
| Gasolie verwarming | zone 0    | 16,49 fr/l                    |
|                    | zone 1    | 16,52 fr/l                    |
|                    | zone 2    | 16,57 fr/l                    |
| Lichte stookolie   | zone 0    | 16,42 fr/l                    |
|                    | zone 1    | 16,45 fr/l                    |
|                    | zone 2    | 16,50 fr/l                    |
| Butaan in flessen  | + 0,42    | 34,04 fr/kg                   |
| Propana in flessen | + 0,52    | 39,11 fr/kg                   |
| Propana in bulk    | + 0,51    | 31,06 fr/kg                   |
| LPG                | + 0,27    | 18,95 fr/kg                   |

# ANTWERPS SCHEEPVAARTMUSEUM VERWERFT ZELDZAAM VAARTUIG

Het heeft heel wat voeten in de aarde gehad, maar uiteindelijk is het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen er toch in geslaagd zijn verzameling met een zeldzaam stuk, een „coracle” te verrijken.

De coracle is een huidboot die nu nog in Wales, Schotland en Ierland in gebruik is voor de riviervisserij op zalm. Het is nochtans één van de primitiefste vaartuigen uit de geschiedenis – er is reeds sprake van dit type sloopje in de Romeinse periode – dat bovendien, onder verschillende benamingen, in vele delen van de wereld voorkomt. De bouwtechniek bleef, merkwaardig genoeg tot op heden praktisch onveranderd.

Hoewel het vaartuigje dus nog sporadisch gebruikt wordt, werd het eerder toevallig ontdekt door de h. Van Beylen tijdens een verblijf in Wales verleden jaar. Sindsdien werd getracht een dergelijk exemplaar voor het museum aan te schaffen. Erg gemakkelijk bleek dit niet te zijn en het is slechts dank zij heel wat inspanningen dat het Antwerps museum tenslotte een huidboot kon verwerven. De vzw „Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum”, waarvan de voorzitter, de h. Mermans, een korte historische schets van het sloopje gaf tijdens de plechtige overhandiging, zorgde voor de nodige financiële steun. Het overbrengen van de coracle naar de Scheldehaven, eveneens een ingewikkelde en dure zaak, werd geregeld dank zij de bemiddeling van de h. David H. Westcott, directeur van de firma Westcott Shipping te Antwerpen die, samen met de firma B. Ackerley & Son Ltd. uit Liverpool, bereid gevonden werden het vaartuig gratis naar de Scheldehaven te brengen.

Tijdens de overhandigingsplechtigheid, die eveneens werd bijgewoond door havenscheper Huyghebaert en diverse personaliteiten uit de maritieme wereld, werd eveneens het woord gevoerd door schepen voor Cultuur L. Detiege, die het privé-mecenaat prees.

Naast het scheepvaartmuseum rijst een afdeling uit de grond waar een industrieel-archeologisch luik over het scheepvaartgebeuren in en rond de haven uit de grond rijst. In de afgelopen

jaren werden hiervoor reeds enkele interessante stukken vergaard en momenteel zijn er nog onderhandelingen aan de gang voor de aankoop van o.m. een „houten Waal”. (V.O.F.)

## BOEK OVER DE OOSTENDE-DOVERLIJN

De Oostendenaar Raymond Borrey is bezig de laatste hand te leggen aan een boek dat heel speciaal de historiek van de zeevaarlijn Oostende-Dover zal belichten. Verwacht wordt dat het ongeveer 120 bladzijden dikke werk, met ongeveer 100 tekeningen van eigen hand, in november a.s. van de pers zal komen. Zoals gezegd is dit boek gewijd aan de verbindingen tussen Oostende en Dover. Het was op 28 augustus 1838 dat, buiten de muren van Oostende, de treinverbinding Oostende-Brussel werd ingewijd en dat was meteen de start voor de uitbouw van de toekomstige zeevaarlijn Oostende-Dover. Dat is gelijk ook de eerste periode die in het boek wordt behandeld, strekkende tot in 1982. In deze historiek wordt het belang van deze lijn voor de Belgische kust uit de doeken gedaan. Voor zijn informatie putte Raymond Borrey veel gegevens uit boeken en tijdschriften maar alleen de belangrijkste feiten en gebeurtenissen worden weergegeven in chronologische volgorde. Men kan aldus de evolutie mee maken vanaf de raderboot tot de hedendaagse Jetfoil.

Raymond Borrey heeft op een schitterende manier alle eenheden die dienst deden op de Oostende-Doverlijn, gaande van de „Diamant” in 1846 tot de „Stena Nautica” in 1982, in tekening gebracht. Vermelden wij nog dat dit zeer interessante boekwerk niet in de handel verkrijgbaar zal zijn. Bij voorintekening en voorbetaling (vóór 1 november) is de aankoopprijs 450 fr.; nadien wordt dat 500 fr. tot de voorraad strekt. Men kan starten op rekening 000-1036006-46 van R. Borrey-Verburgh te Oostende. Er zijn geen verzendingskosten binnen een straal van 20 km. van Oostende.

## „VLAANDEREN XXI” WORDT TE WATER GELATEN TE OOSTENDE

Op donderdag 14 oktober om 17 u. wordt op de Scheepswerven Beliard Oostende NV de splitsleephopperzuiger „Vlaanderen XXI” te water gelaten. Dit vaartuig is in aanbouw voor de Baggerwerken Decloedt & Zn. Het is mevrouw R. Simoen, echtgenote van de inspecteur-generaal van Bruggen en Wegen, die het meterschaap heeft aanvaard.

## SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Na het winden van de netten werd aan boord van de N.45 vastgesteld dat de oliedruk van de keerkoppeling gedaald was tot het nulpunt, zodat de schroef niet meer kon bediend worden. Gezien herstellen onmogelijk was, werd de sleephulp ingeroepen van de O.118 die het onklaar geraakte vaartuig naar Lowestoft opsleepte.

■ Op weg naar de thuishaven stelde men aan boord van de O.101 vast dat het alarm van de motor in werking was getreden. Men slaagde er niet in de oorzaak van het defect te vinden zodat sleephulp werd ingeroepen van de O.455. De opsleping naar Oostende verliep zonder verdere moeilijkheden.

■ Tijdens het manoeuvreren om af te meren in het Montgomerydok te Oostende werd door de O.148 averij berokkend aan de aldaar gemeerd liggende O.491. De stuurboordzijde van laatstvernoemd vaartuig liep averij op.

■ Tijdens het vissen is aan boord van de Z.181 de olieleiding van de keerkoppeling afgebroken. Onmiddellijk werd de visserij gestaakt. Door overvloedig olie toe te voegen aan de koppeling slaagde men er in op eigen krachten de Zeebrugse haven te bereiken. Een redeboot verrichtte de opsleping tot aan de meerplaats.

■ Bij het wegzetten van de netten kwamen deze in de schroef terecht. Hierdoor lag de Z.430 stuurloos en diende de sleephulp ingeroepen van de Z.533 die het onklaar geraakte vaartuig naar Zeebrugge sleepte.

■ Aan boord van de O.481 brak tijdens de visserij de topas van de vislier. Via de VHF werd contact genomen met de O.599. De schipper was bereid de netten te winden maar pas nadat hij zelf de visserij had voortgezet tot in de morgen. Dat gebeurde nadien inderdaad. In de haven werden de netten weer overgegeven aan boord van de O.481.

■ Tijdens de visserij hoorde men aan boord van de Z.578 een klop in het achterschip. De temperatuur van de motor steeg terwijl het toerental daalde. Men poogde door voor- en achteruit te slaan de schroef vrij te krijgen maar dat lukte niet en het kloppen bleef aanhouden. In de thuishaven werd vastgesteld dat drie schroefbladen beschadigd waren en een stuk net zich op de schroef had vastgezet.

■ Aan boord van de Z.584 hoorde men plots harde kloppen in de motor. Een onderzoek wees uit dat het geklop kwam uit de vierde en zesde cilinder. Gezien de oorzaak niet kon achterhaald worden werd koers gezet naar de thuishaven. Daar bleek dat de kamas los zat.

## ONTVANGKANTOOR DER DOMEINEN

Sint Janstraat 8, 8000 BRUGGE

Op dinsdag 28 september 1982, te 14u00 in het „Hotel de Londres”, 't Zand 15, opening van de gesloten aanbiedingen voor de

### OPENBARE VERKOPING

van: oud ijzer-Scrap, electrisch & electronisch materieel, machine onderdelen, ledige olietanken (60 l.), niet magnetisch materieel, batterijen en lood, staaldraad, touwwerk, vlaggen-lederzeildoek, enz., mijnveegkabel, motoren-onderdelen-werktuigen, dek- en keukenmaterieel - persoonlijke kledij - allerlei - 1 werkboot (jol) - 2 walvissloepen - 2 Dinghyboten, oliegoed-leder-rubber, wol.

Alles verdeeld in 21 loten die zich bevinden bij de Zeemacht, Oostende, Esplanadestraat, 1.  
1 lot van 20.000 jerricans van 20 l. stuk - 4 zware vaten met ringen (200 l. stuk - 22 lichte vaten (200 l. stuk), zich bevindende in 93 Bataljon Logistiek - 932 Dep., Veerbootstraat 20, Zeebrugge.

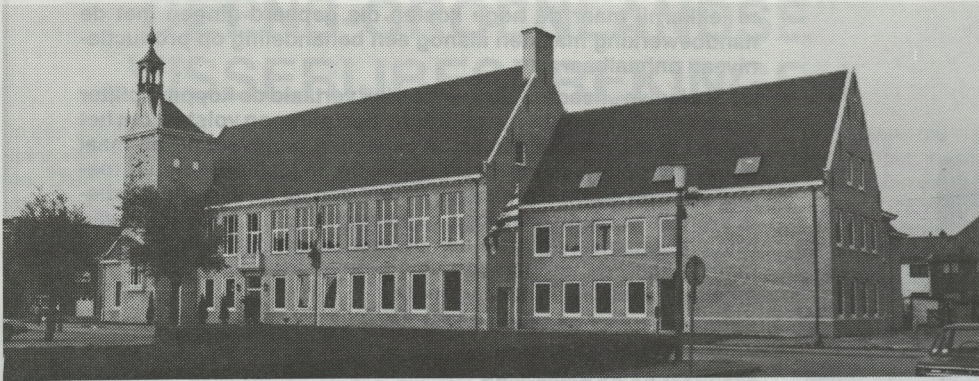
1 lot van ± 990 kgr. aluminium - 1 lot van ± 317,5 kgr. messing - 1 lot van ± 24.517 kgr. ijzer - 1 lot van 276 kgr. rood koper - 1 lot van ± 120 kgr. zink, die zich bevinden in 93 Bataljon Logistiek - 934 Dep. Vloethelmveld, 12, Zedelgem.

1 lot bestaande uit een auto dubbel gebruik PEUGEOT 504, bj. 1973, autosleutels en inschrijvingsbewijs, ondergebracht bij de Zeevaartinspektie Sir Winston Churchillkaai 2, Oostende.

Kosten: 20 t.h. behalve voor het autovoertuig: 5 t.h.

Voor alle verdere inlichtingen en bekomen van kosteloos kataloog en kohier van lasten en voorwaarden, bel naar voormeld kantoor (tel. 050/33.17.50).

# EEN NIEUW GEMEENSCHAPSHUIS TE ZEEBRUGGE



## OOK VAN GROOT NUT VOOR ONZE VISSERSMENSEN

Vrijdag 17 september werd in Zeebrugge het nieuw gemeenschapshuis officieel geopend. Het vorig stadsbestuur had al plannen voor een nieuw gemeentelijk administratief gebouw te Zeebrugge, maar deze werden nooit uitgevoerd. In 1979 gaf het huidige bestuur, onder voorzitterschap van burgemeester Frank Van Akker aan architect Piet Viérin de opdracht om die vroegere plannen om te werken en uit te breiden tot een volledig Gemeenschapshuis. De werken vingen aan op 1 december 1980.

### WAT IS NU ALLEMAAL ONDERGEBRACHT IN DIT KOMPLEX?

Op het gelijkvloers is een ruime hall voorzien, die toegang verleent tot het administratief gedeelte en een ontvangstkabinet met vergaderplaats, voor Burgemeester en Schepenen.

Een ruime trap leidt naar een hall-zitplaats en een ruime feestzaal op de 1ste verdieping, die geschikt is voor allerhande festiviteiten, zoals film, toneel, voordracht, enz., en plaats biedt aan 240 personen.

Op het gelijkvloers is er verder een filiaal van de stedelijke bibliotheek, met een jeugdafdeling, die plaats biedt voor min. 10.000 boeken.

Een afdeling van het muziekkonservatorium is gehuisvest op de 1ste en 2de verdieping van een afzonderlijke vleugel en telt 6 klassen. Onder het dak van het hoofdgebouw moet het museum over de geschiedenis van Zeebrugge en zijn haven komen. Die tentoonstelling bestrijkt volgende thema's: de bouw van de haven, de inhuldiging in 1907, het toerisme, de visserij, de Zeebrugse haven in de eerste en in de tweede wereldoorlog, urbanisatie in Zeebrugge, enz.

Verder is in het Gemeenschapshuis een lokaal voorzien voor de uitbetaling van de werklozen en een woning voor de huisbewaarder.

En tenslotte ook allerhande bijkomende lokalen, zoals burelen, spreekplaatsen, dienstkeukens, toiletten en speciale toiletten aangepast voor minder-validen.

Wij zijn overtuigd dat ook voor onze vissersfamilies die er veelvuldig wonen, dit een goede zaak zal zijn, en hopen dat de bibliotheek welke men er zal onderbrengen, benevens de geschiedenis van Zeebrugge als haven en vissershaven ook allerlei technische werken onze vissersjeugd aanbelangend, er zal onderbrengen omdat het groot tijd wordt dat deze belangrijke tekortkoming de moderne techniek beter kenbaar maken, langs hier om nuttig werk zal kunnen verrichten. We zijn overtuigd dat burgemeester Frank Vanacker, die vrijdag met een zekere gewettigde fierheid de opening deed, met zijn bestuur hieraan zal denken.

Ook te Oostende heeft men daaraan een groot tekort.

Wat nu Brugge betreft, mogen we zeggen dat

## TWEE VOTIEFMODELLEN VOOR ST. NIKLAASKERK TE OOSTDUINKERKE

Vorige week greep te Oostduinkerke de vissersmis plaats waarbij hulde werd gebracht aan de op zee omgekomen vissers. De dienst werd bijgewoond door een massale belangstelling. In de marge van deze gebeurtenis werden bovendien twee scheepsmakettes geschonken aan de Sint Niklaaskerk in opdracht van de „Vrienden van het Visserijmuseum”. Beide scheepsmodellen werden gemaakt, voor wat de scheepsromp betreft, door Gaston Desnerck, conservator van het museum terwijl de tuigage werd verzorgd door Marcel Vermote. Het ene vaartuig is een IJslandse galette waarmee destijds de vissers uit de Westhoek, aangemonsterd in het Franse Duinkerken, naar de IJslandse visserijgronden trokken voor een periode van vijf, zes maanden. Het tweede scheepsmodel is een Oostduinkerke koter; dat is met name een zeilvaartuig dat bestemd was voor de garnaal-, sprot- en haringvisserij in de kustwateren en in

die tijd veel door de Oostduinkerke vissers werd aangekocht of gebouwd in Oostende. Het gaat hier dus wel om getrouwe weergaven van de beide types vaartuigen, gekonstrueerd aan de hand van informatie die werd verkregen bij Pieter Coulier, broer van Henri Coulier, bijgenaamd de „Zeevent”. Eerstvernoemde speelde deze informatie door aan Jef Verbanck, voorzitter van het Visserijmuseum te Oostduinkerke. Jef Verbanck tekende deze gegevens nauwkeurig op en, samen met een tekening, werden deze overgemaakt aan het Museum.

De beide scheepsmodellen werden opgehangen, links en rechts van de middenbeuk van de Sint Niklaaskerk.

Na de vissersmis greep nog een hulde plaats op het Ereparck van het Visserijmuseum, gevolgd door een bloemenhulde en ook deze gebeurtenis werd door een massa volk, waaronder vele toeristen, bijgewoond.



De twee votiefmodellen, binnen gedragen in de Sint Niklaaskerk te Oostduinkerke, door jongens van het K.W. Ibis.

### ”HET VISSERIJBLAD”

”Het Visserijblad” is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.



## NIEUW TOESTEL VOOR VERVAARDIGEN VAN „KAAKJES EN KEELTJES”

De IJslandse onderneming Kvikk heeft zopas een nieuw toestel op de markt gebracht dat speciaal is uitgerust voor het vervaardigen van de bij ons gekende delicatessen „Kaakjes en keeltjes”. Het toestel slaagt er op een perfecte manier in de tong en de kaak te verwijderen van de rest van de kop. Voor die bewerking wordt vooral kabeljauw aangewend. Ook in de andere Noord-Europese landen staan de „kaakjes en keeltjes” aangeschreven als een wa-

re lekkernij maar de hoge kosten die gepaard gingen met de handbewerking maakten alsnog een behandeling op productieniveau onhaalbaar.

Deze nieuwe „headsplitter” – letterlijk vertaald de koppensplijter – heeft hierin verandering gebracht. Eén persoon volstaat om het toestel te bedienen waarvan de capaciteit ongeveer dertig maal hoger ligt dan de manuele behandeling. In IJsland werd dit toestel op luide hoera's onthaald; vooral dan bij de verwerkingsbedrijven die er mede daardoor in geslaagd zijn het rendement van hun produkt met ongeveer tien procent te verhogen. Vroeger immers gingen de koppen van de vis onveranderlijk naar de vismeelfabrieken tegen een lage prijs.

bovenaan het toestel; onderaan het resultaat na de bewerking.



## LIPS n.v. *scheepsschroeven*

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN  
Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :

**JAMES A. LAMBERT**

Werfkaai 43,

8380 Zeebrugge

Tel. (050) 54.64.26

Privé (02) 731.74.66

## VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voór inlichtingen en formaliteiten :  
Beroepsvereniging

# HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

Ø (050) 54 41 17 - 54 41 92

- volledig en deskundig advies en bijstand -

REDERS en  
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle  
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

# HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01

## GESLAAGDE „DUITSE - DEENS-GROENLANDSE” VISSERIJBESPREKINGEN

In een vorige uitgave wezen we op de moeilijke gang van zaken bij de Duitse besprekingen met een Deens-Groenlandse afvaardiging. Doel van deze besprekingen was het toekennen van een contingent kabeljauw voor de Duitse diepzeevloot voor de kust van West-Groenland.

Verleden week had dan een laatste maratonzitting plaats, die duurde tot in de nacht van dinsdag 14 op woensdag 15 september en eindigde op een, voor beide partijen bevredigende oplossing. Uiteindelijk bekwam de Duitse minister van landbouw en visserij, de heer Ertl in samenwerking met zijn kollega van Buitenlandse Zaken, de heer Gensher, een kwotum kabeljauw van 5 duizend ton. Langs de andere kant was het de nieuwe Deense minister van Buitenlandse Zaken Uffe Elleman Jensens samen met de Deense minister voor Groenlandse Zaken en twee bewindsmannen uit Groenland die aan tafel zaten.

Deze bilaterale resultaten moeten nu echter ook door de EEG erkend en aanvaard worden en daarom waren de betrokken Deense en Duitse bewindsmannen terzelfdertijd overeen gekomen om de besprekingen die op 22 september te Luxemburg moesten doorgaan voor een gemeenschappelijk visserijbeleid, trachten te doen uitstellen tot 31 oktober. Dat deze besprekingen gingen uitgesteld worden, lag echter reeds een tijd voor de hand, niet zozeer vanwege de Duits-Deense besprekingen, maar vooral omdat Denemarken een nieuwe regering kreeg met hierdoor een nieuwe Deense minister voor de visserij. Daar deze laatste voorzitter is van de EEG-Raad in de visserijbesprekingen, was het duidelijk dat de besprekingen van 22 september, om deze redenen alleen reeds te dicht lagen. De nieuwe minister dient zich inderdaad ook nog te omringen met een staf medewerkers, die niet noodzakelijk dezelfde is als deze van de scheidende minister.

Het nieuws van het toegekend kwotum van 5 duizend ton was vooral welkom in de Duitse diepzeevisserijmiddens. Dit zal hen toelaten, samen met het kwotum voor de oostkust van Groenland, een renderende visserij te kunnen uitoefenen.

Omgekeerd trekt Duitsland zijn klacht tegen Denemarken voor het Hof van Justitie te Luxemburg in wegens overtreding door de Denen van EEG-bepalingen. Terzelfdertijd heeft Duitsland zich bereid betoond om de opdeling van de gemeenschappelijk kwota in nationale kwota te herzien, zonder definitief stelling ter zake te nemen.

Anderzijds wenst Denemarken, die aan geen IJslandse kabeljauwvisserij doet, het totaal kwotum voor kabeljauw voor de Groenlandse kust te verminderen van 75 duizend ton tot 62 duizend ton. Dit laatste om tegemoet te komen aan de Groenlandse visserij, die vreest dat aan overbevissing gedaan wordt en dat de EEG aan een soort uitverkoop van de rijke visbestanden in de Groenlandse wateren doet, met landen buiten de EEG (Noorwegen en de Faroë) waarmee dan bilaterale visserij-overeenkomsten ten voordele van de partnerlanden afgesloten worden, voornamelijk ten voordele van Groot-Brittannië en anderen.

Duitsland heeft zich min of meer verbonden, hetzij Denemarken hierin, ofwel te steunen, of minstens geen stokken in de wielen te gaan steken. Of dit anderzijds terug aanleiding zal geven tot onenigheid in de EEG en hierdoor een kans gelopen wordt dat men tot geen gemeenschappelijk visserijbeleid komt vóór eind '82, valt nog af te wachten. Het zal in elk geval een overeenkomst niet vergemakkelijken.





- brandbeveiliging in machinekamer
- snelblussers, nazicht en hervulling
- Somati 100 % Belgische firma
- wendt U tot S.V. SCAP

somati

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

## SPECIAAL VERVOER VAN ELEMENT VAN BOORPLATFORM

Eén enkel elementje van... 743 ton van een gedeelte van de brug van een olieplatform is vanaf een werf uit Duinkerke, over land naar de haven gebracht. Hiervoor benodigde men een aanhangwagen van... 140 ton eigen gewicht. Vertrrokken in de morgen om 8 uur, kwam het gevaarte ter bestemming dezelfde dag om 22 uur. Het... elementje is bestemd voor een boorplatform gelegen ter hoogte van de Shetland-eilanden in de Noordzee. Het had volgende afmetingen: lengte 38 m., breedte 9 m. en hoogte (3 verdiepingen) 13 meter. De aanhangwagen was uitgerust met 20 assen en... 320 wielen en heeft een nuttig draagvermogen van 1.200 ton. Twee tractoren van elk 500 pk. zorgden voor het vervoer, terwijl een reservetractor van 380 pk ter beschikking werd gehouden.

Vooraf heeft men op de weg naar de haven elektrische leidingen moeten afkoppelen van trams en bij het oversteken van overwegen, zelfs van de treinen. Verder heeft men heel wat wegsignalen, verkeerslichten, enz. moeten afnemen en terug opzetten. Het vervoer benodigde een ganse coördinatie van verscheidene diensten voor het vrij maken van de weg zowel van belemmeringen als van het verkeer.

In 1983 zal zelfs een element van 3.000 ton de werkhuizen verlaten om naar de dokken overgebracht te worden. De haven van Duinkerke is anderzijds speciaal ingericht voor het laden en lossen van zeer zwaar en omvangrijk materiaal. Het transport trok anderzijds zeer veel kijkklustigen, die zich speciaal langs de weg van het vervoer hadden opgesteld.

# AVIA

---

## N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★  
Alle  
petroleumproducten  
en smeermiddelen

---

Verzekerde  
bevoorrading

★  
Stipte bediening

---

Vertegenwoordiger :  
**HERMAN FAICT**  
Steenovenstraat 28,  
8401 Bredene  
☎ (059) 32 16 76

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Vrijdag reeds kregen we een meer dan normaal grote aanvoer toen een hoeveelheid IJslandse vis gelost werd door een dito cargo. Die dag ook vis van de Noordzee en van de West. Maandag dan kregen we zowat een driekwartmijn vis, meest schelvis en totten van de Monkey Bank. Eerder weinig tong die toch niet overdreven duur verkocht werden. Dinsdag een vangst van de Monkey Bank waarvoor iets hogere prijzen betaald werden. Alleen de kleine totten bleken het niet te doen en dienden opgevangen te worden. Woensdag werden nog eens twee vangsten van de Monkey Bank gebracht samen met een Westvangst. Aan schelvis is er dus zeker geen gebrek geweest. Wel wat weinig rog terwijl ook haai niet erg veel voorhanden was. Voor de kreeftjes van de enige Kreeftenputter werden erg flauwe prijzen betaald. Kleine sortering zakte zelfs tot rond de 35 fr.

De wijtingprijs is deze week erg grillig geweest. De partij van de Kreeftenput diende opgevangen te worden, de kleine sortering van de West kreeg nochtans tot 1.430 fr. terwijl grote wijting bij de 60 fr. haalde.

De Westschepen geraakten aan geen erg grote vangsten. De gulprijs bleef gelukkig nog op een behoorlijk peil zodat de resultaten nog „in de reden“ waren. Voor rog werd een erg goede prijs betaald, de grote sortering van de West kreeg tot 90 fr. Kanaalrog was zoals steeds goedkoper.

Voor de IJslandse vis werd vrijdag een nog vrij goede prijs betaald. De rode zeebaars haalde een gemiddelde van ruim 37 fr. het kg., dit omdat er een dikke 200 bennen kleine sortering slechts rond de 30 fr. kreeg. Grote sortering werd doorgaans verkocht rond de 40 fr. het kg. De kabeljauw werd opgekocht voor de uitvoer en blauwe leng kreeg rond de 60 fr.

Voor de kustvisserij viel het vrijdag nogal tegen wat de garnaalprijs betreft. Die prijs viel toen terug tot 9 fr. het kg. terwijl de duurste aan 35 fr. verkocht werd. Dinsdag lagen de prijzen duidelijk hoger en werd tot 73 fr. betaald.

## VRIJDAG 17 SEPTEMBER 1982

|             | dag. | vis | tong  | fr.       |
|-------------|------|-----|-------|-----------|
| NOORD       |      |     |       |           |
| O.83        | —    | 310 | 590   | 648.508   |
| WEST        |      |     |       |           |
| O.131       | —    | 230 | 2.550 | 814.122   |
| NOORDZEE    |      |     |       |           |
| O.318       | —    | 950 | —     | 1.150.352 |
| KREEFTENPUT |      |     |       |           |
| Z.38        | —    | 175 | 2.400 | 486.413   |

## MAANDAG 20 SEPTEMBER 1982

|             |    |     |       |           |
|-------------|----|-----|-------|-----------|
| KANAAL      |    |     |       |           |
| O.33        | 18 | 260 | 2.830 | 1.212.426 |
| MONKEY BANK |    |     |       |           |
| O.134       | —  | 335 | —     | 539.442   |
| N.706       | —  | 310 | —     | 589.893   |
| O.275       | —  | 300 | —     | 615.164   |
| WEST        |    |     |       |           |
| O.275       | —  | 300 | —     | 615.164   |
| O.128       | —  | 170 | —     | 308.052   |
| O.229       | —  | 210 | —     | 425.539   |
| N.3         | —  | 275 | —     | 591.447   |
| O.123       | —  | 265 | —     | 641.462   |
| NOORD       |    |     |       |           |
| O.705       | —  | 480 | 340   | 175.789   |
| KREEFTENPUT |    |     |       |           |
| N.723       | —  | 45  | 3.525 | 316.135   |

## DINSDAG 22 SEPTEMBER 1982

|             |   |     |   |         |
|-------------|---|-----|---|---------|
| MONKEY BANK |   |     |   |         |
| O.135       | — | 305 | — | 521.386 |

## WOENSDAG 23 SEPTEMBER 1982

|             |   |     |   |         |
|-------------|---|-----|---|---------|
| MONKEY BANK |   |     |   |         |
| O.141       | — | 385 | — | 819.072 |
| O.274       | — | 270 | — | 514.158 |
| WEST        |   |     |   |         |
| O.303       | — | 120 | — | 272.656 |
| O.279       | — | 195 | — | 426.755 |

## Verwachtingen

### VRIJDAG 24 SEPTEMBER

WEST : O.35 (270 m waarvan 215 gul)  
MONKEY BANK : O.285 (340 m waarvan 200 schelvis en totten)

### MAANDAG 27 SEPTEMBER

IJSLAND : IJslandse cargo met 2300 manden waarvan 2000 bonen, 200 blauwe leng, 100 varia)

KANAAL : Z.499  
MONKEY BANK : O.232 - N.719  
WEST : O.127 - N.346 - N.45 - O.470 - N.736

### DINSDAG 28 SEPTEMBER

WEST : O.26  
MONKEY BANK : O.243  
KANAAL : Z.502

### WOENSDAG 29 SEPTEMBER

WEST : O.206  
KANAAL : Z.39 (vermoedelijk)

## ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

### DONDERDAG 16 SEPTEMBER 1982

|       |   |     |     |    |                  |
|-------|---|-----|-----|----|------------------|
| Z.483 | 8 | 600 | 200 | 13 | 588.640          |
| Z.27  | — | 500 | 420 | 13 | 1.035.625        |
| Z.462 | — | 700 | 300 | 12 | 697.829          |
| Z.209 | — | —   | 200 | 10 | 618.620          |
| Z.289 | — | 400 | 300 | 14 | 987.630          |
|       |   |     |     |    | <b>3.928.344</b> |

### VRIJDAG 17 SEPTEMBER 1982

|       |     |       |     |    |                  |
|-------|-----|-------|-----|----|------------------|
| Z.408 | W   | 600   | 50  | 8  | 376.920          |
| Z.44  | W   | 1.400 | 140 | 14 | 609.046          |
| Z.569 | KRP | —     | 130 | 8  | 282.195          |
|       |     |       |     |    | <b>1.268.161</b> |

### MAANDAG 20 SEPTEMBER 1982

|       |     |       |     |   |                  |
|-------|-----|-------|-----|---|------------------|
| Z.564 | K   | 1.000 | 70  | — | 594.880          |
| Z.507 | K   | 500   | 15  | — | 171.260          |
| Z.560 | W   | —     | 55  | — | 241.210          |
| Z.200 | KN  | 2.000 | 200 | — | 941.319          |
| Z.525 | K   | 700   | 50  | — | 313.310          |
| Z.296 | W   | 2.000 | 150 | — | 879.540          |
| Z.519 | W   | 600   | 230 | — | 549.330          |
| Z.162 | KN  | 3.000 | 360 | — | 1.457.126        |
| Z.559 | KRP | —     | 210 | — | 596.410          |
|       |     |       |     |   | <b>5.744.385</b> |

### DINSDAG 21 SEPTEMBER 1982

|       |     |   |     |   |                |
|-------|-----|---|-----|---|----------------|
| Z.99  | K   | — | 60  | — | 486.170        |
| Z.582 | KRP | — | 120 | — | 495.086        |
|       |     |   |     |   | <b>981.256</b> |

## WOENSDAG 22 SEPTEMBER 1982

|       |    |   |     |    |                  |
|-------|----|---|-----|----|------------------|
| Z.571 | KN | — | 200 | 19 | 828.768          |
| Z.14  | KN | — | 170 | 15 | 1.058.135        |
| N.15  | W  | — | —   | 12 | 1.185.030        |
| Z.573 | —  | — | 200 | —  | 611.176          |
| Z.506 | —  | — | 250 | —  | 944.190          |
| Z.431 | —  | — | 200 | —  | 634.540          |
|       |    |   |     |    | <b>5.261.839</b> |

## NIEUWPOORT

### DONDERDAG 16 SEPTEMBER 1982

|         |         |            |  |  |
|---------|---------|------------|--|--|
| GARNAAL |         |            |  |  |
| N.22    | 370 kg. | 15.314 fr. |  |  |
| N.211   | 399 kg. | 13.248 fr. |  |  |
| N.700   | 218 kg. | 9.565 fr.  |  |  |

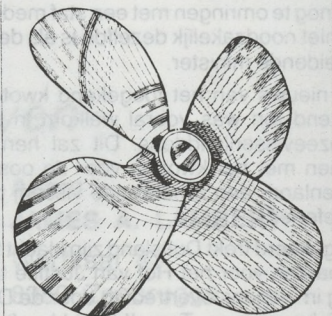
### VRIJDAG 17 SEPTEMBER 1982

|         |         |            |  |  |
|---------|---------|------------|--|--|
| GARNAAL |         |            |  |  |
| N.211   | 408 kg. | 20.127 fr. |  |  |
| N.22    | 249 kg. | 12.988 fr. |  |  |

## VANVOORDEN GROEP

### Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø  
Mangaanbrons en  
nikkelaluminiumbrons



**VORDAP**

Van Voorden Zaltbommel b.v.

Tel.: 00-31-4180-2654  
Postbus 67  
5300 AB Zaltbommel  
Nederland  
Telex 50140

Vertegenwoordiger België

J. Theunissen  
Terneuzen Nederland  
Tel.: 00-31-1150-94117

Reparatie  
Van Voorden België  
Scheepswerf van  
Rupelmonde N.V.  
Dijkstraat 7  
Rupelmonde  
Tel.: 031-742051

|       |         |            |
|-------|---------|------------|
| N.700 | 296 kg. | 15.405 fr. |
| N.782 | 180 kg. | 8.723 fr.  |
| N.349 | 296 kg. | 10.952 fr. |

#### ZATERDAG 18 SEPTEMBER 1982

##### GARNAAL

|       |         |            |
|-------|---------|------------|
| N.211 | 263 kg. | 11.429 fr. |
| N.700 | 294 kg. | 12.173 fr. |
| N.349 | 451 kg. | 14.782 fr. |
| N.22  | 193 kg. | 8.505 fr.  |
| N.106 | 144 kg. | 5.647 fr.  |

#### MAANDAG 20 SEPTEMBER 1982

##### VIS

|       |           |             |
|-------|-----------|-------------|
| N.551 | 598 kg.   | 70.240 fr.  |
| N.590 | 3.324 kg. | 168.232 fr. |
| N.88  | 115 kg.   | 15.392 fr.  |
| N.788 | 154 kg.   | 23.000 fr.  |
| N.710 | 300 kg.   | 39.537 fr.  |
| N.575 | 448 kg.   | 50.935 fr.  |

##### GARNAAL

|       |         |            |
|-------|---------|------------|
| N.211 | 399 kg. | 13.133 fr. |
| N.349 | 341 kg. | 10.240 fr. |
| N.782 | 169 kg. | 7.307 fr.  |
| N.22  | 356 kg. | 17.310 fr. |
| N.106 | 169 kg. | 7.492 fr.  |

Een vaartuig van de West en vijf kustvaartuigen losten samen ongeveer 5000 kg vis op de maandagmarkt. Tong der sortering 1 à 2 haalde 298 à 306 fr./kg. Voor tong nr. 3 of bloktong werd 300 à 310 fr./kg betaald en voor tong nr. 4 of fruittong 256 à 270 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 190 à 198 fr./kg en kleine tong 170 à 185 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 338 à 348 fr./kg opgekocht, middenslag tarbot tegen 230 à 280 fr./kg, varia tegen 180 à 200 fr./kg en griet tegen 190 à 258 fr./kg. Tongschar noteerde men aan 76 à 130 fr./kg, rode soldaten aan 75 tot 85 fr./kg, robaard aan 70 tot 80 fr./kg en knorhaan aan 1300 tot 1500 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 65 à 75 fr./kg opgekocht, drieling- of middenslagpladijs tegen 3000 à 3500 fr. de ben en visjes tegen 1500 à 1750 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4250 à 4750 fr. de ben geveild en gul tegen 2000 à 4250 fr. de ben, dit volgens grote en sortering. Voor grote wijting werd 3850 à 3950 fr. de ben neergepend en voor kleine wijting 2600 à 2700 fr. de ben. Grote zandschar haalde 45 à 50 fr./kg en kleine zandschar 1600 à 1750 fr. de ben. Moerrog kreeg 3650 à 3750 fr. de ben als marktwaarde, tilten 3050 à 3200 fr. de ben en scherpstaarten 3000 à 3250 fr. de ben. Zeehond noteerde men aan 2000 tot 2500 fr. de ben en zeehaai aan 1500 tot 1750 fr. de ben. Een ruime interesse vanwege de handelaars en een lonende prijsnotering kenmerkten de maandagmarkt.

#### DINSDAG 21 SEPTEMBER 1982

##### GARNAAL

|       |         |            |
|-------|---------|------------|
| N.22  | 486 kg. | 22.842 fr. |
| N.106 | 102 kg. | 4.344 fr.  |

#### WOENSDAG 22 SEPTEMBER 1982

##### VIS

|       |           |             |
|-------|-----------|-------------|
| N.575 | 275 kg.   | 22.930 fr.  |
| Z.512 | 1.898 kg. | 168.855 fr. |

Slechts één vaartuig van de Kust en één bokkennisser losten hun vangst op de woensdag-

markt. Tong nr. 1 kreeg 280 à 290 fr./kg en tong nr. 2 338 à 340 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 301 à 305 fr./kg en fruittong of tong nr. 4 255 à 265 fr./kg. Voor tong nr 5 werd 180 à 198 fr./kg betaald en voor kleine tong 145 à 154 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 310 à 360 fr./kg aangekocht, middenslagtarbot tegen 195 à 259 fr./kg, varia tegen 100 à 150 fr./kg en griet tegen 180 à 230 fr./kg. Grote pladijs bekam 2300 à 3200 fr. de ben, middenslag- of drielingpladijs 1900 à 2200 fr. de ben en visjes 1500 à 1750 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 85 à 95 fr./kg geboekt en gul tegen 60 à 85 fr./kg. Tongschar kreeg 80 à 120 fr./kg als marktwaarde, grote zandschar 2100 à 2250 fr. de ben en kleine zandschar 1600 à 1750 fr. de ben, wijl voor knorhaan 1500 à 1750 fr. de ben werd betaald. De slechte weersomstandigheden verhinderden de garnaalvaartuigen hun visserij naar behoren te bedrijven, zodat er geen garnaal werd aangevoerd.

## VISAANVOER

### NIEUWPOORT

|          | (1) | (2) | (3)   | (4)     |
|----------|-----|-----|-------|---------|
| 20 sept. |     |     | 4.954 | 371.803 |
| 22 sept. |     |     | 2.173 | 191.785 |

## GARNAALANVOER

### NIEUWPOORT

|          | (1) | (2)   | (3)    | (4) | (5) | (6) |
|----------|-----|-------|--------|-----|-----|-----|
| 16 sept. | —   | 987   | 37.287 | 32  | 48  |     |
| 17 sept. | —   | 1.429 | 66.839 | 37  | 56  |     |
| 18 sept. | —   | 1.345 | 51.341 | 25  | 47  |     |
| 20 sept. | —   | 1.434 | 52.215 | 24  | 46  |     |
| 21 sept. | —   | 588   | 27.186 | 39  | 48  |     |

(1) Datum; (2) Vangsten; (3) Kgr.; (4) Fr.; (5) Minimum; (6) Maximum.

### ALLERLEI

■ De EEG-visserijbesprekingen die op 22 en 23 september onder het voorzitterschap van Denemarken te Luxemburg zouden doorgaan, werden uitgesteld tot 4 oktober, dit in de eerste plaats om de nieuwe Deense minister voor de visserij toe te laten, samen met zijn staf, zich in de visserijproblemen in te werken.

■ Het slechte weder en de storm op zee van de voorbije dagen vooral in de wateren van de Duitse Bocht, hebben ten minste dit voordeel gehad, dat de bovenste rijke zuurstofflagen zich vermengd hebben met de onderste lagen en door het onderzoekingsvaartuig van het Duitse Hydrografisch Instituut vastgesteld werd, dat de zuurstof op alle waterdiepten thans 90% bereikt heeft van verzadiging. Alleen noordelijk van de Witte Bank, zijn nog waterlagen met een te klein gehalte zuurstof aanwezig.

■ Na de dood van de heer Ernst Stabel, IJslandse konsul in Cuxhaven, en tevens een zeer gekend maritiem deskundige, werd deze post een tijdlang niet bezet. Door het aandoen van Cuxhaven door heel wat IJslandse treilers, en om de IJslandse belangen te verzorgen, werd thans een nieuwe konsul in Cuxhaven aangesteld, na-

melijk de heer Wolf-Rudiger Dick. „Hulp in Nood” verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen, heeft bij gelegenheid, met de heer Stabel belangenbetrekkingen onderhouden.

■ Op de Oostkust van Friesland hebben de garnaalvisserij thans met grote hoeveelheden zee-gras te kampen, die de netten na korte tijd onbruikbaar maken. Er worden volle zakken zee-gras met moeite aan boord gehaald en het vrijmaken van netten neemt zoveel tijd in beslag, dat de garnaalvisserij praktisch niet meer haalbaar is.

■ Het Duitse visserij-onderzoekingsvaartuig „Walther Herwig” is verleden week uit Bremershaven vertrokken om voor de oostkust van Groenland, voornamelijk op de Dohrnbank, aan onderzoekingen te doen om de sterkte van de jaarklassen van kabeljauw, rode zeebaars en blauwe wijting vast te stellen. Het is onder meer op basis van deze onderzoekingen dat dan de te vissen kwota bepaald worden.

## UURTABEL DER OVERVAARTEN SCHEPEN

Voor de week van 26.9 tot 2.10.82

### Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 10.05 en te 14.50 u.
- Dagelijks te 07.35 behalve op 26.9 en 2.10.82.

### Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 14.00 u.
- Dagelijks te 05.00 u., behalve op 26 en 27.9.82
- Op 26.9.82 bijk. afv. te 08.00 en te 11.00 u.
- Op 1 en 2.10.82 bijk. afv. te 08.00 u.
- Op 2.10.82 bijk. afv. te 20.00 u.
- Dagelijks te 17.00, te 18.45 en te 23.00 u., behalve op 2.10.82.

### Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

- Dagelijks te 01.15 u. behalve op 26.9.82.
- Dagelijks te 05.15 en te 06.45 u., behalve op 26.9.82
- Op 26.9.82 bijk. afv. te 01.30 u.

### Afvaarten uit Dover Western Docks :

- Dagelijks te 12.40, te 16.30 en te 20.10 u.

### Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 01.00 en te 19.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 26.9.82
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 26.9 en 2.10.82
- Dagelijks te 10.00 behalve op 26 en 27.9.82.
- Op 26.9 en op 1 en 2.10.82 bijk. afv. te 13.00 u.
- Op 26.9.82 bijk. afv. te 16.00 u.
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 2.10.82.

### Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 23.45 u.
- Dagelijks te 01.10 u., behalve op 26.9.82.
- Op 1.10.82 bijk. afv. te 20.55 u.

## JETFOIL

(draagvleugelboten)

### Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 08.40, te 11.50, te 13.50, te 16.35 en te 19.40 u.

### Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

- Dagelijks te 10.35, te 13.20, te 15.40, te 17.50 en te 20.55 u.

# Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN !

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

|                   | 21 september | 22 september | 23 september |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|
| Lappen .....      | 269 289      | .....        | .....        |
| Grote .....       | 314 347      | .....        | .....        |
| 3/4 .....         | 254 282      | .....        | .....        |
| Bloktongen .....  | 192 200      | .....        | .....        |
| Vóór-kleine ..... | 157 167      | .....        | .....        |
| Kleine .....      | 146 159      | .....        | .....        |
| Slips .....       | 136 145      | .....        | .....        |

### ZEEBRUGGE

|                     | 21 september | 22 september | 23 september |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|
| Grote .....         | 274 286      | 262 266      | 260 290      |
| Bloktongen .....    | 333 374      | 383 387      | 335 358      |
| Fruittongen .....   | 264 295      | 283 297      | 278 315      |
| Schone kleine ..... | 121 187      | 210 223      | 186 195      |
| Kleine .....        | 121 142      | 119 173      | 126 144      |
| Tout petit .....    | 111 126      | 146 156      | 107 118      |
| Slips .....         | 102 121      | .....        | .....        |

### NIUWPOORT

|                     | 21 september | 22 september | 23 september |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|
| Tong I .....        | 298          | .....        | 280 290      |
| Tong II .....       | 306          | .....        | 338 340      |
| Tong III .....      | 300 310      | .....        | 301 305      |
| Tong IV .....       | 256 270      | .....        | 255 265      |
| Tong V .....        | 190 198      | .....        | 180 198      |
| Kleine tongen ..... | 170 185      | .....        | 145 154      |

## PLADIJS

### OOSTENDE

|                       | 21 september | 22 september | 23 september |
|-----------------------|--------------|--------------|--------------|
| Platen .....          | 41 46        | .....        | .....        |
| Iek (groot-klein) ... | 38 43        | .....        | .....        |
| Derde slag .....      | 28 36        | .....        | .....        |
| Platjes .....         | 22           | .....        | .....        |

### ZEEBRUGGE

|           | 21 september | 22 september | 23 september |
|-----------|--------------|--------------|--------------|
| I .....   | 30 48        | 48 57        | 40 44        |
| II .....  | 30 50        | 52 54        | 40 47        |
| III ..... | 30 36        | 38 47        | 36 40        |
| IV .....  | 21 24        | 22           | 22 24        |
| V .....   | .....        | .....        | .....        |

### NIUWPOORT

|                     | 21 september | 22 september | 23 september |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|
| Moeien .....        | .....        | .....        | .....        |
| Grote pladijs ..... | 65 75        | .....        | 46 64        |
| Platjes .....       | 30 35        | .....        | 30 35        |
| Drielingen .....    | 60 70        | .....        | 38 44        |

## DE ELEKTRISCHE VISSERIJ OP PLATVIS

Aan „Visserij”, het voorlichtingsblad voor de Nederlandse Visserij, ontleen we een artikel van de hand van Ir. H. Janssens, van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek, Afdeling Technisch Onderzoek te IJmuiden.

Graag geven we dit artikel weer ten gerieve van onze lezers omdat uit een en ander blijkt dat men toch op de goede weg is met de elektrische visserij. Bijzonder goed nieuws zou dit zijn omdat dan niet meer zo zware motoren zouden nodig zijn om de grond te doorploegen.

### De stand van zaken in 1979

Het laatste artikel in „Visserij” gaf een overzicht van de onderzoekactiviteiten tot en met 1978. Het elektrisch visserijonderzoek dat in nauwe samenwerking met Duitse en Schotse collega's werd uitgevoerd, kon toen tot op zekere hoogte als afgerond worden beschouwd. Gezien de resultaten, die nog niet voldoende geacht werden, zou het onderzoek nog voortgezet moeten worden, maar het spoor tot een verbetering scheen niet verder te lopen. Het was niet mogelijk bleken de vangsten van de elektrische boomkor met die van de kor met wekkerkettingen te evenaren.

### Een nieuwe impuls

Toen vond een gebeurtenis plaats die een geheel nieuwe ontwikkeling voor het elektrisch visserijonderzoek inluidde. Het RIVO was in 1978 gestart met een onderzoek naar de mogelijkheid tot het tegenhouden van vis bij inlaten van

koelwaterinstallaties van waterleidingbedrijven met behulp van een elektrische viswering, een soort schrikdraad voor vis. Daartoe zijn in 1979 in een stromingsgoot van het Waterloopkundig Laboratorium experimenten uitgevoerd om tot een optimale viswering te komen. In „Visserij” is hier het één en ander over geschreven (lit. 2). Uit deze experimenten kwam naar voren dat vis heel snel en heftig reageerde op korte pulsen met een hoge spanning.

Genoemde korte pulsen waren ongeveer vijfmaal korter dan de pulsen van het systeem <1979>.

Al spoedig werd geprobeerd de nieuwe vondst van deze korte pulsen toe te passen in de experimenten van 1980.

De vangstresultaten met een omgebouwde pulsgenerator waren al beter dan die met het systeem <1979>; er werd nu, gemiddeld genomen, goed gevangen met een „normale” visnelheid, ongeveer 0,75 maal zoveel tong werd gevangen als met wekkerkettingen. Dit ondanks het feit dat de spanning voor deze korte pulsen niet voldoende hoog was, omdat zoals gezegd, de pulsgenerator niet voor het opwekken van kortere pulsen met hogere spanningen was gemaakt. De resultaten van 1980 waren van dien aard dat het een goede basis was om op de nieuw ingeslagen weg verder te gaan.

Er werd een zwaardere transformator aangeschaft, zodat de pulsgenerator een tweemaal zo hoge spanning (300 V) kon leveren. In 1981 zijn hiermee verdere experimenten uitgevoerd.

De vangstresultaten waren veelbelovend.

's Nachts werd met de elektrische boomkor gemiddeld meer gevangen dan met de kor met de wekkerkettingen. Overdag bleven de vangsten met de elektrische kor nog achter; deze waren 60 procent van die met de kor met wekkerkettingen. Het werk van de heer Agricola, die de experimenten met de daarin verwerkte nieuwe ideeën op zee uitvoerde, tezamen met de heer Kraayenoord en de bemanning van de UK 141, en de heer Bais, die de pulsgenerator heeft ontwikkeld, is belooft.

Om niet verder met een overbelaste pulsgenerator te hoeven werken, wordt op dit moment door het RIVO een nieuwe pulsgenerator gebouwd, die korte pulsen met een, hopelijk, voldoende hoge spanning kan leveren en verder nog wat meer mogelijkheden biedt om voldoende speelruimte te hebben om de dagvangsten te verhogen. Hopelijk is deze pulsgenerator ten behoeve van de nieuwe experimenten, die dit jaar in juni weer aanvangen, klaar.

Het RIVO gaat op de nieuw ingeslagen weg verder. In feite is men opnieuw begonnen, want het spoor van de korte impulsen is een ander spoor, met een andere wijze van stimulering.

Hopelijk zijn er na afloop van de onderzoeksperiode van dit jaar reeds nieuwe gegevens te melden.

Vermelden we nog in dit verband als literatuur „Onderzoek naar de mogelijkheden van toepassing van elektrische visserij op garnalen en platvis” van de heer Boonstra G.P. en de „Werking van elektrische viswering” van Ir Jansen H. en Dr. Wakeren J.H.A.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

|                        | Oostende |          | Zeebrugge |          | Oostende |          | Zeebrugge |          | Oostende |          | Zeebrugge |          | Nieuwpoort |          | Nieuwpoort |          |
|------------------------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|-----------|----------|------------|----------|------------|----------|
|                        | 21 sept. | 31 sept. | 21 sept.  | 31 sept. | 22 sept. | 31 sept. | 22 sept.  | 31 sept. | 23 sept. | 31 sept. | 23 sept.  | 31 sept. | 21 sept.   | 31 sept. | 21 sept.   | 31 sept. |
| Tarbot grote           | 308      | 311      | 324       | 368      | .....    | .....    | 309       | 379      | 379      | .....    | 327       | 396      | 338        | 348      | 310        | 360      |
| Tarbot middel          | 201      | 259      | 235       | 245      | .....    | .....    | 249       | 279      | .....    | .....    | 278       | 234      | 230        | 280      | 195        | 250      |
| Tarbot klein           | 124      | 143      | 115       | 125      | .....    | .....    | 207       | 225      | .....    | .....    | 210       | 217      | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Griet groot            | 165      | 198      | 245       | 283      | .....    | .....    | 265       | 267      | 201      | .....    | 231       | 238      | 190        | 258      | 180        | 230      |
| Griet middel           | 118      | 158      | 211       | 156      | .....    | .....    | 155       | 177      | .....    | .....    | 184       | 184      | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Griet klein            | 77       | 143      | 94        | 112      | .....    | .....    | 106       | 110      | .....    | .....    | 124       | 135      | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Schelvis groot         | 60       | 64       | .....     | .....    | 68       | .....    | .....     | .....    | 53       | 57       | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Schelvis middel        | 43       | 52       | .....     | .....    | 44       | 52       | .....     | .....    | 42       | 46       | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Schelvis klein         | 18       | 29       | .....     | .....    | 18       | 29       | .....     | .....    | 18       | 26       | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Heek grote             | 102      | 124      | .....     | .....    | 117      | .....    | .....     | .....    | 100      | 122      | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Heek middel            | 85       | 96       | .....     | .....    | 91       | .....    | .....     | .....    | 92       | 102      | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Heek klein             | 60       | 71       | .....     | .....    | 61       | 73       | .....     | .....    | 81       | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Lom                    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Leng                   | 62       | 67       | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | 57       | 60       | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Rog I                  | 62       | 91       | 54        | 63       | .....    | .....    | 63        | .....    | 86       | 86       | 84        | 86       | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Keilrog                | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | 85        | 69       | .....    | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Rog                    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | 73         | 75       | .....      | .....    |
| Tilten                 | 60       | 86       | 54        | 62       | .....    | .....    | 39        | .....    | 73       | 80       | 60        | 65       | 61         | 64       | .....      | .....    |
| Scherpstaart           | 42       | 81       | 58        | 78       | .....    | .....    | 73        | .....    | .....    | .....    | 90        | 96       | 60         | 65       | .....      | .....    |
| Halve mans             | .....    | .....    | 48        | 52       | .....    | .....    | 50        | .....    | .....    | .....    | 60        | 63       | 60         | .....    | .....      | .....    |
| Teelt                  | .....    | .....    | 44        | 53       | .....    | .....    | 52        | .....    | .....    | .....    | 58        | 60       | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Katrog                 | 16       | .....    | 20        | 25       | .....    | .....    | 30        | 33       | .....    | .....    | 21        | 24       | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Kabeljauw              | 62       | 68       | 78        | 84       | 60       | 76       | 79        | .....    | 58       | 64       | 70        | 74       | 85         | 95       | 85         | 95       |
| Gul (groot)            | 57       | 63       | 68        | 80       | 60       | 64       | 79        | .....    | 64       | 68       | 70        | 74       | 40         | 85       | 60         | 85       |
| Gul (middel)           | 53       | 58       | 68        | 80       | 53       | 59       | 79        | .....    | 57       | 63       | 68        | 70       | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Gul (klein)            | 22       | 46       | 56        | 67       | 24       | 46       | 65        | 69       | 24       | 43       | 57        | 62       | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Hozemondhamme          | 107      | 292      | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | 294      | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Wijting groot          | 58       | 63       | 48        | 54       | 53       | .....    | 53        | .....    | 52       | 57       | .....     | .....    | 46         | 52       | 77         | 79       |
| Wijting klein          | 21       | 29       | 17        | 24       | 26       | 28       | 17        | 22       | .....    | .....    | 17        | 21       | 52         | 54       | .....      | .....    |
| Schar                  | 16       | 19       | 14        | 17       | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | 19        | 21       | 35         | 48       | 35         | 45       |
| Steenschol             | 17       | 86       | 43        | 54       | .....    | .....    | 80        | .....    | 24       | 107      | 87        | 91       | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Zeehaai                | 56       | 61       | 45        | 51       | .....    | .....    | .....     | .....    | 56       | .....    | 54        | 56       | 30         | 35       | .....      | .....    |
| Hondshaai              | 13       | 19       | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Doornhaai              | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Pieterman              | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Makreel                | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Horsmakreel            | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Zeekreeft              | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Schaat                 | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Zeebaars (klipvis)     | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Kongeraal              | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Schartong              | 31       | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | 76         | 130      | 80         | 120      |
| Volle haring           | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Ijle haring            | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Haringshaai            | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Steenholk              | 9        | 19       | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | 16       | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Heilbot                | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | 240      | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Steur                  | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Koolvis                | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Zeewolf                | 31       | 68       | .....     | .....    | 39       | 66       | .....     | .....    | 31       | 72       | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Pollak                 | 61       | 67       | .....     | .....    | 63       | 68       | .....     | .....    | 54       | 64       | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Zonnevis               | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Koningsvis             | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | 168      | 185      | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Vlaswijting            | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Zeeduivel              | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Schotse schol          | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Zeehond                | .....    | .....    | 20        | 27       | .....    | .....    | 34        | .....    | .....    | .....    | 20        | 24       | 40         | 50       | .....      | .....    |
| Bot                    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | 12         | 15       | 15         | 18       |
| Rode Poon (roobaard)   | 31       | 46       | 46        | 50       | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | 70         | 80       | .....      | .....    |
| Grauwe poon (knorhaan) | 6        | 9        | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | 8        | 10       | .....     | .....    | 26         | 30       | 30         | 35       |
| Rode knorhaan          | 6        | 83       | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | 65       | 87       | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |
| Posten                 | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....    | .....    | .....     | .....    | .....      | .....    | .....      | .....    |

# NEDERLAND

## IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

**Aan de dinsdagmarkt van 14 september werd aangevoerd:** 980 kg. tong, 114 kg. aal, 5 kisten tarbot en griet, 10 kisten kabeljauw, 7 kisten wijting, 54 kisten schol, 4 kisten schar en 63 kisten diversen.

**Prijzen in guldens, per 1 kg.:** aal 9,20, grote tong 20,63-20,51; grootmiddel tong 23,00-19,31, kleinmiddel tong 13,43-11,49, tong één 9,44-8,28; tong twee 8,60-7,01.

**Per 40 kg.:** tarbot 749-409; groet 460-282; kabeljauw twee 294; kabeljauw drie 208; kabeljauw vier en vijf 186; schol één en twee 170-134; schol drie 132-108; schol vier 86-49; wijting drie 92-65; schar 100-80; bot 32-28; steenbolk 68-42; krabbepoten 146; horsmakreel 49-45.

**Aan de woensdagmarkt van 15 september werd aangevoerd:** 930 kg. tong; 2 kisten tarbot en griet; 2 kisten kabeljauw; 4 kisten wijting; 47 kisten schol; 3 kisten schar en 75 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg.:** aal 4,40; grote tong 21,30-20,80; grootmiddel tong 20,99-19,62; kleinmiddel tong 14,22-12,50; tong een 9,40-8,59; tong twee 8,59-6,79.

**Per 40 kg.:** tarbot 738-408; griet 300-216; kabeljauw vijf 128; schol een en twee 194-164; schol drie 130-118; schol vier 84-72; wijting drie 128-90; rode poon drie 142-118; bot 30-26.

**Aan de donderdagmarkt van 16 september werd aangevoerd:** 2.840 kg. tong; 43 kg. aal; 10 kisten tarbot en griet; 199 kisten kabeljauw; 36 kisten schelvis; 348 kisten wijting; 271 kisten schol; 44 kisten schar; 1 kist makreel en 91 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg.:** aal 6,00; tarbot 20,39-19,44; grote tong 87-20,41; grootmiddel tong 20,38-19,22; kleinmiddel tong 13,01-11,21; tong een 10,01-8,52; tong twee 8,25-7,28.

**Per 40 kg.:** rode poon twee 172-120; rode poon drie 59-47; kleine kreeft 360; tongschar 124-76; tarbot 744-383; griet 536-321; kabeljauw een 216-162; kabeljauw twee 244-210; kabeljauw drie 224-182; kabeljauw vier 208-192; kabeljauw vijf 132-88; schol een en twee 188-120; schol drie 118-100; schol vier 78-56; schelvis vier 104-75; wijting drie 85-50; makreel twee 35; schar 87-65; hake 250-176; bot 26-10; horsmakreel 46-45; haai 132; steenbolk 47-40.

**Aan de vrijdagmarkt van 17 september werd aangevoerd:** 13.110 kg. tong; 122 kisten tarbot en griet; 1.095 kisten kabeljauw; 75 kisten schelvis; 982 kisten wijting; 1.040 kisten schol; 100 kisten schar; 7 kisten makreel en 145 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg.:** kleine kreeft 376-244; tongschar 228-26; hake 246-118; leng 110; roggen 234-86; bot 26-15; steenbolk 50-41; haai 120-96; krab 36-32; tarbot 702-380; griet 526-276; kabeljauw één 196-165; kabeljauw twee 176-164; kabeljauw drie 178-156; kabeljauw vier 176-146; kabeljauw vijf 148-59; schelvis drie 176-112; schelvis vier 106-48; schol één 166-118; schol twee 140-114; schol drie 118-96; schol vier 81-57; wijting drie 85-32; makreel twee 39-22; schar 88-30; horsmakreel 59; rode poon één en twee 210-202; rode poon drie 120-54; pootjes 31-26.

**Aan de maandagmarkt van 20 september werd aangevoerd:** 9.095 kg. tong; 158 kisten tarbot en griet; 1.980 kisten kabeljauw; 2 kisten koolvis; 280 kisten schelvis; 1.369 kisten wijting; 2.116 kisten schol; 87 kisten schar; 29 kisten makreel en 319 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg.:** tarbot 15,85-14,51; bot 17,01; grote tong 20,10-19,08; grootmiddel tong 19,15-18,79; kleinmiddel tong 10,90-10,44; tong één 7,83-7,33; tong twee 6,74-6,45; zalm 13,96.

**Per 40 kg.:** pootjes 27-26; krabben 29-22; steenbolk 35; koolvis twee 118; hammen zonder kop 604; hake 246-124; tongschar 198-56; tarbot 590-333; griet 516-240; kabeljauw één 168-132; kabeljauw twee 210-138; kabeljauw drie 190-148; kabeljauw vier 176-146; kabeljauw vijf 146-44; schelvis twee 150-130; schelvis drie 150-112; schelvis vier 60-46; schol één 136-114; schol twee 126-104; schol drie 108-94; schol vier 70-61; wijting drie 80-32; makreel twee 36-22; schar 76-42; haai 96-56; kleine kreeft 162; rode poon drie 66.

Gezien het Nederlands contingent tong in het Skagerak, het Kattegat en het Sont uitgeput is, heeft de Nederlandse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, de heer De Koning, de visserij op tong in deze gebieden verboden. Ook de visserij op pladijs werd om dezelfde reden in het Skagerak verboden. Het ging hier om een contingent van 50 ton tong en 1.500 ton pladijs.

■ De Nederlandse Wadden zijn ongeveer 240 duizend ha groot (2.400 km<sup>2</sup>). De totale kustlengte langs de Nederlandse Waddenzee bedraagt ongeveer 360 km., waarvan 200 km. uiterst geschikt zijn voor de sportvisserij. De sportvisserij gebeurt op drie manieren, namelijk vanaf de oever, per kleine open boot en per sportvissersvaartuig.

■ Onlangs kwam een mosselkweker voor de rechtbank te Middelburg omdat hij van Zeeland naar de Waddenzee via de Noordzee, dus buitenom, gevaren was. Dit is natuurlijk een veel korter weg en de mosselen komen ook frisser op de percelen in Zeeland aan. De betrokken mosselkweker bezit echter geen bewijs van deugdelijkheid voor zijn mosselschip om over zee te varen en werd dan ook door de inspectie in overtreding genomen. Dit kost hem een boete van 150 gulden met nog 30 gulden er boven op omdat hij geweigerd had bepaalde documenten te aanvaarden. Elders in ons blad wijdden we aan dit verbod om buitenom te varen, een speciaal artikel.

■ Reeds meer dan 60 firmanten zijn ingeschreven voor de tentoonstelling „Vis 1982” die doorgaat te Hilversum op 27 en 28 september e.k. Het gaat hier voornamelijk om be- en verwerkte vis onder al zijn vormen, ingelegd, gerookt, gekruid, enz. Ook verpakkingsmateriaal, koelkasten, koelkamers, visbewerkingsmachines, ijsmachines, enz. Of er veel nieuws zal te vinden zijn, betwijfelen we ten eerste, want ook in België zijn bepaalde firma's reeds ultra modern ingericht.

■ Nederland is de grootste uitvoerder van vis volgens de hoeveelheid, hierin gevolgd door Denemarken. Voor Nederland is dit te danken aan de hoog opgelopen aanvoeren van makreel en horsmakreel, vooral bestemd voor de uitvoer naar de West-Afrikaanse kustlanden.

■ Het stadswapen van de Nederlandse gemeente Urk bewijst het visserijverleden hiervan. Inderdaad werd in 1819 aan Urk een wapen verleend. Het bestaat uit een azuren veld met hierop een... schelvis in natuurlijke kleur. Urk is altijd zijn bindingen met de (schel)-vis trouw gebleven en is heden ten dage nog altijd een van Nederlands belangrijkste visserijhavens alhoewel veel in Lauwersoog en Delfzijl aangelegd wordt en de vis over land naar de Urkse afslag gevoerd wordt.

■ De Nederlandse grote zeevisserij bestaat uit 24 trawlers. Bij de nieuwe Nederlandse vrieshektrawlers treffen we motoren aan van 3 tot 4 duizend PK! Van de huidige 24 trawlers zijn er in de laatste twee jaren 4 nieuw gebouwd en 13 gemoderniseerd waardoor 71% van de vloot als modern mag beschouwd worden. De meeste van deze schepen zijn volledig op de makreel- en horsmakreelvisserij ingericht. Zij zullen zich echter gemakkelijk kunnen aanpassen aan een eventuele haringvisserij wanneer in de Noordzee grotere vangstkota zouden vrijgegeven worden.

Ook in Nederland beklagt men er zich over, dat de visserij in de verkiezingsprogramma's van de politieke partijen, praktisch niet aan bod komen. Ondergebracht bij het departement van Landbouw, krijgt de visserij in Nederland ter nauwer nood aandacht. Men kan dan best begrijpen, wat dit in België is, voor een visserij die aanzienlijk kleiner is dan deze bij onze Noorderburen en dus van nog minder electoraal belang. Ook bij ons is de visserij de assepoester van landbouw.

## GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

### Aanvoerbericht

Door de kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

| Hoeveelheid        | Vissoort  | Opbrengst             | Prijs in kg.           |
|--------------------|-----------|-----------------------|------------------------|
| 63.776 kg.         | Tong      | f 593.303,10          | van f 21,86 tot f 6,50 |
| 18.074 kg.         | Tarbot    | f 235.544,94          | van f 21,78 tot f 6,39 |
| 190.785 kg.        | Schol     | f 386.625,85          | van f 3,45 tot f 1,04  |
| 30.425 kg.         | Kabeljauw | f 57.622,38           | van f 4,80 tot f 0,98  |
| 2.982 kg.          | Griet     | f 25.550,57           | van f 10,66 tot f 3,30 |
| 12.810 kg.         | Schar     | f 18.939,81           | van f 2,51 tot f 1,03  |
| 13.520 kg.         | Wijting   | f 12.604,53           | van f 2,00 tot f 6,57  |
| 151.225 kg.        | Diversen  | f 767.881,96          |                        |
| <b>483.597 kg.</b> |           | <b>f 2.098.073,14</b> |                        |

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## GROOT-BRITANNIË

■ Ook te Fleetwood houdt men voor het ogenblik een lokale producentenorganisatie over de doopvont. Het zijn de kustvissers, die hiertoe besloten hebben. De meeste van de leden waren lid van de British Fishing Federation, maar hebben hierin hun ontslag gegeven. De kleine visserij heeft tot het oprichten van een eigen producentenorganisatie besloten omdat de BFF-PO waartoe zij behoorden, de opvangregelingen telkens in het voordeel van de grote schepen stelt. De nieuwe producentenorganisatie zal ook trachten voordeliger dok-, aanleg- en lossingsrechten te bekomen aangepast aan de kleinere vaartuigen.

## DENEMARKEN

■ De Denen hebben een nieuwe minister voor de visserij benoemd, namelijk de heer Henning Grove. Betrokken nieuwe minister die meteen het voorzitterschap tot einde 1982 van de visserij-ministers uit de EEG zal waarnemen, is een veearts. Men ziet nu nieuwsgierig uit naar de diagnose die de nieuwe Deense minister voor de visserij zal kunnen stellen. In elk geval zou hij minder afhankelijk zijn ten overstaan van de Deense visserij-lobby dan dit met zijn voorganger het geval was.

## DUITSLAND

■ De West-Duitse hekreiler „Marbourg” gebouwd in 1966 en uitgerust met twee motoren voor een totale capaciteit van 3.200 pk., zal omgebouwd worden in Zweden voor de kruisvaart van een Noorse maatschappij. De gewezen treiler is 88 m. lang, en zal na de ombouw plaats bieden aan 170 passagiers en voorzien zijn van 80 kabiënen. In de zomer zal men naar Spitsbergen varen en in de winter naar de Middellandse Zee.

■ Een zand- en grintvaartuig dat in het Franse Douarnenez aan de kade lag, is ter plaatse gezonken nadat een zware kraan die door zijn remmen ging, op het schip terecht kwam.

## NOORWEGEN

■ Noorwegen zal een visserij-onderzoekingsvaartuig van 54 m. bouwen voor China in het kader van de ontwikkelingshulp. De plannen werden opgesteld in samenwerking met Chinese marine-eksperten. Het vaartuig verleent accommodatie aan 28 personen, bemanning en onderzoekers inbegrepen. Er is een laboratorium aan boord en koeltanks voor de gevangen vis. Het vaartuig wordt uitgerust zowel voor de visserij met het Seinenet als voor de bodemvisserij. Kostprijs van dit duur beestje: 700 miljoen B.fr.!

■ Slechts 34% van de totale aanvoer door Noorwegen in 1981 was bestemd voor menselijk verbruik. Gezien de aanvoer van dit land meer dan 2,5 miljoen ton is, dat wil zeggen nagenoeg 65 maal onze eigen Belgische aanvoer, is het gedeelte bestemd voor vismeelverbruik vrij aanzienlijk, namelijk 1,65 miljoen ton. Het gaat hier hoofdzakelijk over blauwe wijting en capelin.

## THAILAND

■ Thailand heeft bij de Japanse regering aangeklopt voor hulp en voorlichting bij de bouw van een onderzoekings- en opleidingsvaartuig voor de visserij. Het is duidelijk dat een vissende natie zoals Japan, de eerste op de lijst van de wereldaanvoerders, deze gelegenheid te baat zal nemen voor het afsluiten van een bilaterale visserij-overeenkomst.

## GEEN TEGEMOETKOMING VOOR NEDERLANDSE MOSSELSCHEPEN OM BUITENOM TE VAREN

Bij herhaling heeft het Nederlands mosselbedrijf, minstens diegenen die niet over een recent en modern mosselschip beschikken, aan de minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, gevraagd om buitenom, dat wil zeggen via de open zee naar de Waddenzee te mogen varen om hun mosselen te halen. Tot nog toe was dit slechts aan enkelen mogelijk die een recent schip lieten bouwen en aldus over een bewijs van zeevaardigheid beschikken.

Heel wat minder recente mosselschepen kunnen het echter gemakkelijk aan om eveneens, via de Noordzee, naar de Waddenzee te varen maar deze vaartuigen werden in feite niet gebouwd om op de open zee te varen en voldoen dan ook, laat ons zeggen niet voldoende genoeg om het bewijs van deugdelijkheid te kunnen bekomen. Deze mosselschepen moeten ook langs binnen naar de Waddenzee varen en dit neemt meer tijd in beslag. Vandaar het voortdurend aandringen bij minister De Koning om maatregelen die het mogelijk zouden maken voor heel wat mosselschepen om buitenom te varen, al was het maar met een soort bewijs van deugdelijkheid tweede categorie, bv. afhankelijk van de weersomstandigheden, van de hoeveelheid vracht en zo meer.

Dat de mosselschepen in feite over geen bewijs van deugdelijkheid moeten beschikken van dezelfde categorie, of getoetst aan dezelfde normen van de vissersvaartuigen, is anderzijds toch aanvaardbaar. Deze schepen moeten immers geen netten uitwerpen op de Noordzee, geen netten trekken, worden ook minder in gevaar gebracht door vastslaan van netten en hun stabiliteit stelt dan ook minder normen.

Thans vernemen we dat het departement van Landbouw en Visserij eindelijk geantwoord heeft op het verzoek om buitenom te mogen varen, en zoals men het reeds een tijdlang kon vermoeden is het „njet” geworden. Afgewezen dus, hetgeen wil zeggen dat de strakke normen toepasselijk op de visserij, eveneens van toepassing blijven op de mosselschepen. Bevreemdend lijkt voor bepaalde mensen dat het departement met dit antwoord gewacht heeft tot na de verkiezingen. Was men misschien bang

dat het afwijzend antwoord niet goed zou ontvangen worden door het overgroot gedeelte van het mosselbedrijf?

Men is anderzijds heel ruim voor allerlei sportvissers, met kleine open bootjes, voor kleine jachten en zelfs voor surfplankers. Voor de mosselschepen kan dit niet en moet men de scheepvaartinspectie in de ogen kijken op basis van de te strenge normen.

# AVIA

## N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★  
Alle  
petroleumprodukten  
en smeermiddelen

Verzekerde  
bevoorrading

★  
Stipte bediening

Vertegenwoordiger :  
**HERMAN FAICT**  
Steenovenstraat 28,  
8401 Bredene  
☎ (059) 32 16 76

## NEDERLAND VERNIEUWT ONGESTOORD VERDER

De optimistische kijk van onze Nederlandse burenen op de toekomstmogelijkheden van het visserijbedrijf, gaat onverminderd door.

Kort geleden gingen op de Gdynia-werven te Polen inderdaad terug twee casco's voor Nederlandse rederijen te water.

Het gaat over de HD 226 „Gilles Senior” voor een rederij uit Den Helder. Deze treiler heeft een lengte van 40 meter. Verder ging de LE 64 „Hoop Op Zegen” eveneens te water. Dit nieuw vaartuig werd gebouwd voor de rederij „Pieter Elizabeth” uit Lemmer. Deze treiler heeft een lengte van 42 meter. Beide casco's werden gebouwd in Polen voor order van de bekende machinefabriek „Maaskant” waar zij verder afge-

bouwd zullen worden.

Met deze twee nieuwe treilers gaat de nieuwbouw van grote eenheden in Nederland onverstoord voort. Treilers met een lengte waarvan men in België zeker niet durft dromen, gezien bij ons de maksimumlengte van de nieuwe kotters en treilers de 34 m. niet overtreft. We spreken dan nog niet van de nieuwe Nederlandse hekdiepvriestrelers van in de zeventig meter, waarvan er ook reeds enkele in bedrijf zijn, vooral in de makreelvisserij. Nederlands „Roem” of Nederlandse „Lef”? Hopen we maar dat de Nederlandse durvers en investeerders gelijk krijgen en er geen jaren „74-75” terug komen met een uitsanering die vele reders pijn deed.

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## GROOT-BRITANNIË

■ De Britse regering overweegt het tot stand brengen van een zalmranch in de inhammen en binnenwateren van de Falklands. Dit projekt zou 48 miljoen B.fr. kosten en op maksimum-uitbating goed zijn voor een jaarlijkse opbrengst van 82 miljoen B.fr.! Eigenaardig, dat men de Falklandoorlog heeft moeten afwachten om regeringsbelangstelling voor visserijprojecten op de Falklands mogelijk te maken. Of die projecten echter een begin van uitvoering zullen krijgen, valt af te wachten vooral, omdat dit projekt een opwarming betekent van een biologisch en marine-onderzoek uit 1976. Een 200 mijls-uitbreiding veronderstelt echter een konstante bewaking van een zeer uitgestrekt visserijgebied en nu kan men zich wel de vraag stellen of het sop de kool waard is? Projecten vallen immers niet altijd gunstig uit.

■ De grote Britse rederij J. Marr & Son probeerde het in de Witte Zee, waar Groot-Britannië een kontingent Noorse vis heeft, met een niet-diepvrieshektrailer, namelijk met de nochtans zeer modern uitgeruste „Gavina”. Na een 23-daagse reis werd het tenslotte een flop omdat slechts 1.130 van onze bennen werden aangevoerd, hoofdzakelijk kabeljauw en rode poon, voor een brutobesomming van 2,5 miljoen B.fr. Volgens de schipper is het zeer moeilijk de vis te vinden wanneer men als eenzaam in de Witte Zee opereert. De kwaliteit van de vis was goed evenals de prijzen, maar voor een trailer van dergelijk formaat komt men niet uit de kosten, bijzonderlijk nu de brandstofprijzen enorm duur zijn.

■ De Fleetwood-schipper-eigenaar van de 15 meter lange kusttreiler „Bella”, wiens vaartuig verleden maand in de Morecambe-baai verging, bekende, dat hij zijn vaartuig zelf aan de grond stak. De „Bella” was een niet zo nieuw, houten vaartuig dat hij een drietal jaar terug voor 1.325.000 B.fr. gekocht had. De schipper-eigenaar had geen eis bij de verzekeringsmaatschappij voor vergoeding ingediend en dat verwekte enigszins argwaan. Ondervraagd, zegde hij geen claim te hebben ingediend en het ook niet te willen doen, omdat hij zelf het vaartuig in de grond stak. Hij kon geen geldige reden geven waarom hij dit deed. Hij had wel een uitnodiging van de bank gekregen om een schuld te betalen, maar dit was niet het probleem, aldus de reder!

■ Verleden week waren de makreelvangsten op de Minch heel wat beter. De prijs per ton aangeboden door de faktorijschepen bleef op 9 fr. het kg. Topklasse makreel in de afslagen door de handel aangekocht, prijsde 15 fr. het kg. Toch waren er Britse vaartuigen die de overzeese prijzen in Denemarken verkozen en Deense havens aandeden. Waarom begrijpen we niet.

■ Op de Minch vangt men voor het ogenblik grote makreel waarvan men de leeftijd op 15 jaar schat. Het zijn echter zeer snelle zwemmers, volgens inlichtingen door de vissers doorgegeven, die het zelfs op de snelheid van het net halen en aldus terug ontsnappen! Daarbij beweren de betrokken vissers, moeten makrelen met dergelijke ouderdom reeds een zekere onderverinding voor het ontsnappen van het net, opgedaan hebben waarvoor zij uiterst voorzichtig zijn en onmiddellijk reageren!

■ De machtige Schotse Redersfederatie en de nationale vereniging van Britse producentenor-

ganisaties hebben hun krachten gebundeld om de Britse minister voor de visserij, Peter Walker, onder druk te zetten in de komende EEG-onderhandelingen te Luxemburg over een gemeenschappelijk EEG-visserijbeleid. Zij wensen een algemene exclusieve 12-mijlszone omheen de Britse kusten voor de eigen visserij en niet een 6-mijls exclusieve zone met voor een paar gebieden uitgebreid tot 12 mijl.

■ De Britse regering behandelt een regeringsverslag dat voor de Falklands de uitbreiding van de visserijlimieten tot 200 mijl voorziet en een visserij-uitbatingproject ten bedrage van 1,6 miljard B.fr.! Deze limieten omvatten de 5 miljoen ton heek, inktvis en blauwe wijting, die nu voor het ogenblik vooral door Polen bevestigd wordt. Deze zouden dan ook de voornaamste slachtoffers worden van de 200 mijlsuitbreiding.

■ In Groot-Britannië hebben vertegenwoordigers van de visserij zich bij de regering beklagend over het voortdurend innemen van nieuwe zones voor de oliewinning in de Noordzee. Een bijeenkomst van vertegenwoordigers van de visserij op het departement van Energie gaf natuurlijk geen resultaat omdat het belang van de oliewinning boven dit van de visserij gesteld wordt. Alleen kon bekomen worden, dat de voor de visserij gedekreterde verboden zones zo klein mogelijk zullen gehouden worden. Dit wil zeggen, dat de visserij met een kluitje in het riet weggestuurd werd en men haar blij wenst te maken met een dode mus.

■ Op de stichtingsmeeting van de Shetland Producentenorganisatie, waren 34 vaartuigen vertegenwoordigd. Praktisch allen hiervan zijn nog aangesloten tot de 31 december '82 bij de grote Schotse S.F.O. Vastgesteld wordt, dat er meer en meer lokale producentenorganisaties geboren of hersticht worden, zowel bij onze overbu-

ren als bij onze Franse zuiderburen omdat een enkele organisatie onmogelijk de belangen kan verdedigen van de verschillende bedrijfstakken zoals de verre visserij, de middenslagvisserij, de kustvisserij, de schelpen-, kreeften- en garnaalvisserij, enz.

■ Met het verbeteren van de makreelvangsten rond de Minch, zijn ook heel wat meer vaartuigen ingezet. Thans telt men er 85. Makreelscholen werden thans ook gesignaleerd rond de Shiant-Banks van Lewis. In Loch Broom zijn er thans 44 faktorijschepen tegenover slechts 27 bij het begin van de makreelvisserij.

■ Verleden week bereikte de afslag te Peterhead weerom grote cijfers, bijna één miljoen pond, hetzij meer dan 80 miljoen B.fr. Voor 1982 werd dit aldus in totaal tot op dit ogenblik, reeds 2,6 miljard B.fr. tegenover slechts iets meer dan 2 miljard B.fr. over dezelfde periode in 1981. Vergeleken met onze afslagen enorme cijfers. Niet te verwonderen als men vorige week alleen reeds 218 aanvoeren telde, goed voor 43.500 van onze bennen.

■ Met kleine schelvis heeft men nog altijd veel moeite op de afslag van Peterhead. Meer dan 1.300 bennen zijn er de laatste week te Peterhead opgevangen evenals 120 bakken wijting en 116 bakken koolvis.

■ Te Grimsby is een schipper voor de duur van vijf jaar zijn brevet afgenomen. Hij was met zijn vaartuig aan de grond gelopen waarna het zonk. De bevoegde rechtbank bevond de schipper schuldig aan wangedrag en aan een volledig gemis aan bevoegdheid. Men schijnt daar strenger op te treden dan voor onze maritieme rechtbank, waar de syndikaten, die geen technische maritieme bevoegdheid hebben, alles trachten te verdoezelen.

## GEEN PLAATS MEER VOOR VREEMDE FAKTORIJSCHEPEN OP ENGELSE ZUID-WESTKUST

Met het nieuw Brits vergunningssysteem voor makreelvisserij op de zuid-westkust en de strikte limitering voor individuele makreelkwota tot 90 ton per vaartuig, is er praktisch geen plaats meer voor de faktorijschepen, overwegend uit het Oostblok, om de makreelvangsten op zee zelf over te nemen.

Inderdaad door het begrenzen van de individuele makreelkwota per vaartuig tot 90 ton, wordt de purseseinevloot praktisch uitgesloten. Daar hebben zij geen boterham aan.

De Britse regering heeft dit vergunnings- en begrenzingsstelsel uitgevaardigd om een overaanvoer te vermijden met als gevolg dat het overgroot gedeelte van de gevangen makreel naar de vismeelfabrieken gaat. De regering wenst dat men de vangsten zodanig beperkt dat zij kunnen opgenomen worden door de handel.

Deze nieuwe regeling heeft reeds heel wat protesten uitgelokt en natuurlijk in de eerste plaats vanwege de Schotse Redersfederatie waar de grote purse-seiners bij aangesloten zijn. Als deze nu niet meer renderend kunnen ingezet worden, dan mag terzelfdertijd de vloot vreemde faktorijschepen ophoepelen.

Herhaaldelijk werd er in Groot-Britannië door

de marinebiologie op een te grote overbevissing van de makreelstocks gewezen en op het gevaar dat dit visbestand ten slotte dezelfde weg zou opgaan van de haring. Het is dus duidelijk dat de Britse regering hierop ingespeeld heeft. Het is immers genoegzaam geweten dat de overladingen op zee aan boord van de faktorijschepen niet genoegzaam kunnen gecontroleerd worden en dat heel wat gevangen makreel niet gerapporteerd wordt. Ook komt de Britse regering hier terzelfdertijd tegemoet aan de wensen van de lokale traditionele makreelvissers uit Cornwall zelf die door de grote Schotse seine-reilers praktisch uitgerangeerd werden.

Anderzijds werd door de Schotse Redersfederatie er op gewezen dat men dan ook niet meer weg kan met de vangsten horsmakreel, wanneer de faktorijschepen er niet meer zijn. Deze namen eveneens de horsmakreel (onze poer) over, maar er wordt niet voldoende horsmakreel gevangen, noch voor een renderende purseseine-reiler, noch voor de opnamecapaciteit van de faktorijschepen. het eventueel wegblijven van de faktorijschepen is ook een streep door de rekening van de plaatselijke middenstand waar de betrokken faktorijschepen die een honderdkop-pige bemanning aan boord kunnen hebben, zich regelmatig kwamen bevoorraden.

## FRANKRIJK

■ Op 25 en 26 september '82 wordt in het Franse St.-Nazaire vergadering gehouden waaraan door de heer Le Penec, minister van de Zee, zal deelgenomen worden. Het gaat hier om de voorbereiding van een nieuwe maritieme wet, die zowel rekening zal houden met de visserij, de akwakultuur, het milieu als met de toeristische belangen. Eén en ander zal wel moeilijk samengaan, maar de socialisten hebben in Frankrijk vooral nood om hun tanende populariteit wat bij te werken.

■ Ongeveer 14 duizend baby-kreeftjes van 15 dagen oud en 1 cm. lengte zullen in een, voor de visserij verboden zone in zee, ter hoogte van de Abdij van het Franse Conquet, te water gelaten worden op plaatsen die voor kreeftjes geschikt zijn. Dit is een initiatief uitgaande van het lokaal Comité van Brest. Frankrijk doet toch iets voor de herpopulatie van de kreeftjes.

■ Het visserssyndicaat van het Franse Concarneau heeft, in zijn onderhoud met de directeur van de visserij, verscheidene eisen gesteld. Onder meer het recht op pensioen vanaf 50 jaar, gelijk te stellen met een volledige loopbaan; medische hulp op zee ten voordele van de tonijnvissers, toegang voor de Franse visserij tot de Afrikaanse kusten en geen nieuwe verhoging van de maaswijdte van de netten.

■ De Franse visserij wenst dat de hulp door de F.E.O.G.A. verleend voor de bouw van nieuwe vaartuigen niet zou beperkt blijven tot de 24-meter vaartuigen, maar uitgebreid tot vaartuigen met een maximum lengte van 34 m. Dit gaat in het bijzonder van visserijmiddelen uit het Franse Concarneau uit. Hierdoor zouden er mogelijkheden geschapen worden om de half-industriële visserij eveneens een kans te geven op vernieuwing.

■ Het visserij syndicaat te Concarneau is voorstander van de veralgemening van het wegen van de bakken vis, in plaats van dit te beperken tot bepaalde vissoorten. We menen niet dat dit veel voordelen zal bijbrengen voor de visserij omdat de kopers ook wel zien en het gewicht van de bakken, door de lange ondervinding praktisch juist kunnen schatten. Ze maken er dan ook hun prijs naar.

■ Een vissersvaartuig van 23 m. met een Poyaud-motor van 650 pk, voorzien van de laatste moderne techniek, liep in het Franse Cherbourg van stapel. Dit vaartuig in 1981 in bouworder gegeven en thans overgedragen aan zijn eigenaar, kostte toen 31,50 miljoen frank. Zelfde eigenaar gaf terug een bouworder voor een zelfde vaartuig dat in 1983 van stapel zal lopen en klaar komen. Er zijn slechts lichte verschillen in het vaartuig, maar... het nieuw vaartuig kost nu 49 miljoen B.fr. ! Is het de werf die zich de eerste maal misrekende, of de oplopende inflatie. In elk geval is het een enorme bedrag voor een 23-meter!

■ Het lokaal comité van het Franse Lannion uit het gebied Bretagne-Normandië, heeft een bestelling voor ongeveer één miljoen baby-St Jacobsschelpen van 12 mm lengte in Ierland geplaatst, die in december '82 in de baaien van Lannion en Peros-Guirec, zullen te water gelaten worden. De bestelling en het te water zetten zal slechts 150 duizend B.fr. kosten.

■ Het verwerkende inlegbedrijf „Europêche” uit Lorient heeft praktisch de totaliteit van zijn wer-

nemers in opzeg geplaatst, nadat geruime tijd slechts één derde van het personeel bezigd werd. Het werknemerssyndicaat heeft reeds verzameling geblazen om tegenmaatregelen te nemen. Een ander inlegbedrijf uit Lorient „Europêche-Marée” heeft eveneens 6 werknemers in opzeg geplaatst.

■ Een klein Frans vissersvaartuig met als thuis haven Etaples, heeft vorig week-end een mijn opgevist, waarvan de antennes, bij het inhalen van het net door de netmazen heen staken. Het vaarde met zijn gevaarlijke lading met het net buiten boord, Boulogne binnen, maar kreeg onmiddellijk opdracht terug buiten te varen en voor de rede, buiten het verkeer, te gaan opliggen. De bemanning werd van boord gehaald en de ontminningsdienst verwittigd, die de mijn onschadelijk maakte, uit het net haalde en in zee liet ontploffen. Het vissersvaartuig heeft toch 48 uur moeten stilliggen op een afgelegen plaats op de rede.

■ Te Le Havre is nog een nog nooit geziene brand uitgebroken in de opslaghallen voor katoen, over een oppervlakte van 750 duizend m<sup>2</sup> (7,5 ha.). Het metalen gebinte is door de warmte als een verwrongen ijzermassa naar beneden gekomen. De brandweer was totaal machteloos. Men schat de schade op 3,5 miljard B.fr. ! De hallen zelf voor een waarde van 350 miljoen B.fr.; 1,4 miljard aan opgebrande of vernielde balen katoen en meer dan 2 miljard B.fr. voor het materiaal, lastarmen, kranen, rollende bruggen, vrachtwagens, burelen, enz.

■ De „Townsend-Thoresen” carferrylijn tussen Le Havre en Southampton heeft verleden week haar vijf miljoenste passagier gevierd bij aankomst te Le Havre. De lijn werd gestart in 1964, en is dus sinds achttien jaar ononderbroken in werking. Het was een dame die de eer te beurt viel. Zij was vergezeld van haar echtgenoot, een inspecteur van Lloyd Register.

## BRITSE SCHIPPER DREIGDE VISSERIJWACHTSCHIP IN DE GROND TE LOPEN

Een schipper-eigenaar van een Britse purse-seiner, de „Chris Andra” staat voor het ogenblik te Aberdeen terecht op beschuldiging zijn vaartuig op een koers gezet te hebben, om het visserijwachtschip „Norna” in de grond te lopen. Andere beschuldigingen zijn zijn dreigende houding tegenover de aan boord gekomen officieren van het visserijwachtschip en een bedreiging aan het adres van een officier van een ander visserijwachtschip, de „Skua” deze eveneens in de grond te zullen lopen.

Hij wordt eveneens beschuldigd opdracht aan zijn bemanning gegeven te hebben een elektrische stroom door de reling te doen lopen opdat de officieren niet aan boord zouden kunnen komen.

De betrokken officier getuigde voor de rechtbank dat, eens aan boord, de schipper beweerde slechts 90 ton makreel in zijn vistanks te hebben. De „Chris Andra” lag toen nevens een Bulgaars fabrieksschip in een beginstadium van overlading van zijn vangst. Er waren zes vistanks aan boord, waarvan drie zodanig vol met makreel dat de betrokken officier verklaarde dat

## GROOT-BRITANNIË

■ Groot-Brittannië is werkelijk het uitverkoren gebied voor herregistratie van vissersvaartuigen uit derde landen. Aldus krijgen wij onder meer weet van een Noors vaartuig dat hergeregistreerd werd op het eiland Guernsey onder de naam „Pegwell Dawn” en met een Noorse bemanning en Engelse schipper vaart.

■ De eerste week van de makreelvisserij op de Minch werd geteisterd door sterke winden, waardoor heel wat vaartuigen de visserij dienden stil te leggen, terwijl anderzijds de makreelscholen door de zware bries verspreid werden. De makreel is van het grote slag, van 600 tot 800 gram het stuk, met slechts 30 tot 40 makreel per bak van 25 kgr. De fabrieksschepen nemen de makreel op aan 9 fr. het kg., hetzij 450 fr. de ben van 50 kgr.

■ Niettegenstaande herhaald aandringen en bedreigingen met opliggen van de vissersvaartuigen zo geen regeringssteun verleend wordt aan de visserij, schijnt de regering niet geneigd te zijn over de brug te komen met financiële steun zoals zij dit reeds een paar malen heeft gedaan, waarbij het telkenmale om meer dan één miljard B.fr. ging. Volgens Austen Laing, de directeur-generaal van de Britse visserijfederatie moet deze binnen de eerste weken komen zo men wenst te vermijden dat de visserij in elkaar klapt.

■ Aubrey Moore, voorzitter van de Lowestoft redersfederatie in Groot-Brittannië, wijst er op dat verscheidene treilers in de haven stil liggen omdat zij in hun laatste reizen telkens gemiddeld van 100 tot 250 duizend B.fr. verlies per reis opliepen. Het stilliggen is daarbij gevaarlijk omdat het vaartuig verwaarloosd wordt en de bemanning zich op de lange duur verspreid, zodat men, wanneer het terug beter met de vangsten wordt dan met deze problemen gekonfronteerd wordt.

hij zo maar op de makreel kon staan. De drie andere tanks waren voor driekwart vol. Het was duidelijk dat er een veelvoud van de 90 ton aan boord was om overgeladen te worden. Terug aan boord van zijn wachtschip nam de bevelvoerende officier contact op met zijn overste die hem bevel gaf de tanks te meten. Toen de visserij-officier zich terug naar de „Chris Andra” begaf werd hij zwaar beledigd door de schipper en in hun werk gehinderd. Het was toen dat de schipper dreigde het visserijwachtschip in de grond te lopen.

Geen enkele van deze beschuldigingen wordt door de schipper voor de rechtbank erkend en hij pleit onschuldig. Of dit voldoende zal blijken te zijn zal moeten afgewacht worden tot de uitspraak. Ondertussen blijkt ook eens duidelijk dat er geen voldoende controle kan uitgeoefend worden op de overladings op zee aan boord van de fabrieksschepen en dat de Britten zeker ver het hun toegekend makreelcontingent overschrijden, alhoewel zij gewoon zijn op de vissers uit de partnerlanden af te geven voor het zich niet houden aan de kwota.

## REDERS WERDEN BEDROGEN IN GEWICHT BIJ OVERLADINGEN OP ZEE

Het staat nu vast, dat de vissers bij hun overladingen op zee van haring en makreel, regelmatig in het ootje genomen werden wat het gewicht betreft. Nametingen die gebeurden ter gelegenheid van het zomerharingseizoen op de Minch hadden uitgewezen, dat er tot 400 kg. per ton overgewicht in de maatketel aanwezig was die de afnemers, hoofdzakelijk fabrikschepen, hanteerden. De bakken waarmee de vis overgeladen werd, werden naderhand in manden van 50 kg. gegoten en aldus kwam men tot het verbijsterend resultaat, dat in bepaalde gevallen tot 400 kg. overgewicht vastgesteld werd.

Behalve het bedrog gepleegd tegenover de visser, zouden we graag eens de rekening willen zien van het totaal overgewicht over het heel haring- of makreelseizoen verspreid. Zonder het uiterste te nemen, namelijk de 400 kgr. mogen we toch veronderstellen, dat het gemiddeld om 250 kg. kan gaan, dat wil zeggen 25%. Het rechtstreeks gevolg hieruit is dan toch ook, dat, ongewild door de visser reeds 25% meer afgeleverd werd, dan de officiële toegekende kwota! Voeg daarbij nog dit gedeelte waarvan de visser, deze maal bewust, over zijn kwotum heen gaat, dan kan men zich best een idee vormen van de overbevissing van betrokken pelagische soorten. Het zal dan wel de honderd duizend ton kunnen benaderen bij een totaal kwotum van bijna 400 duizend ton.

In elk geval, wat het overgewicht betreft, waarvan de visser het slachtoffer was, hebben de verschillende producentenorganisaties samen met regeringsambtenaren, te volgen richtlijnen uitgedokterd. De vis zal nu overgeladen worden met bakken van één of twee kubieke meter. De bakken zelf zullen hiervan het certificaat dragen afgeleverd door de Britse diensten van maten en gewichten, met aanduiding van het aantal aan te rekenen kg. bij volle bak. Deze cijfers zullen in de bakken ingemerkt worden.

Per kubieke meter zal er 800 kg. aangerekend worden volgens voorstellen gedaan door de producentenorganisaties. De fabrikschepen zelf wensten dit echter op 700 kg. terug gebracht te zien, waarbij zij wezen op het water dat ook nog aanwezig is in de bak, de haast waarmee de bak gevuld werd en de over de rand van de bak verloren gaande vis wanneer de overlading gebeurt in slecht weder.

Ten slotte is men toch tot een akkoord gekomen op basis van de 800 kg. per bak voor een kubieke meter inhoud.

### FRANKRIJK

■ Bij de heropening van de klassen telden de Franse visserij scholen in september in totaal 1.272 leerlingen. Natuurlijk niet te vergelijken met de schoolbevolking van onze visserij scholen, maar de Franse visserij is ook zoveel malen uitgestrekter en belangrijker dan bij ons.

### ALLERLEI

■ Het water in de Atlantische Oceaan is praktisch om de 46 jaar volledig te vervangen door verdamping en door vernieuwing via stromen, rivieren en regenval op zee zelf. Zeker niets om zich op te roemen deze vervanging, hoofdzakelijk door vernieuwing via onze vervuilde stromen en rivieren. Voor de Indische Oceaan gebeurt deze vernieuwing om de 40 jaar en voor de Stille Oceaan om de 110 jaar!

■ Door EEG-verantwoordelijken werd medegedeeld dat het eventueel uittreden uit de EEG door Groenland, daardoor niet automatisch zal leiden tot het afsluiten van alle vormen van bijstand die dit land in het verleden via de EEG kreeg. Wij zelf zijn echter het standpunt toegedaan dat dit het enige valabel argument was die Groenland er tot nog toe van weerhield om onmiddellijk uit de EEG te stappen zodat we deze EEG-mededeling eerder aanzien als een argument ten gunste van een spoedige beslissing tot het verlaten van de EEG.

## VISSERIJ OP KOOLVIS IN NOORSE WATEREN VERBODEN

De E.E.G. werd op de hoogte gesteld door de Noorse regering dat, volgens de gegevens waarover zij beschikken, het contingent koolvis dat aan de Gemeenschap voor de partnerlanden toegekend werd, thans is opgevisd. Dit is voor de visserij op koolvis bezuiden de 62° noorderbreedte. Deze visserij werd reeds verboden met ingang van 12 september.

Zoals men weet moet elk vaartuig van de Gemeenschap dat de Noorse wateren binnenvaart, dit onmiddellijk aan de Noorse overheden melden. Tevens dienen zij een inventaris te houden van de vis die zij vangen, per vissoort.

per hoeveelheid en het visgebied aanduidend. Ze moeten ook de Noorse overheid verwittigen wanneer zij de Noorse wateren verlaten. Een en ander heeft reeds aanleiding gegeven tot het in overtreding nemen van schippers die zich hier niet aan hielden of niet volledig aan hielden. Denken wij in dit bepaald geval maar onze beide Belgische vaartuigen die onlangs nog tot een fikse boete veroordeeld werden. Het is dus oppassen geblazen want de Noorse marine houdt zeer streng de hand aan de betrokken bepalingen, ook al hebben deze omslachtige bepalingen veel weg van wat men bijna geneigd zou zijn, vitterijen te noemen.

## EEN KLEINE OVEREENKOMST ONDER DE GROTEN OP DE ZEERECHTKONFERENTIE

In de rand van de verschillende sessies gehouden voor het vaststellen van een aangepast Internationaal Zeerecht en waarbij de Verenigde Staten weigeren de slotakte te ondertekenen en bepaalde industrielanden voorbehoud hebben laten gelden, is er nu een kleine overeenkomst tot stand gekomen onder de Verenigde Staten, West-Duitsland, Frankrijk en Groot-Brittannië met betrekking tot de minerale stukken van zware metalen die zo naaar op de zeebodem liggen. Het gaat hier in hoofdzaak over mangaan, kobalt, nikkel, enz.

Bij dit onderling akkoord, hebben betrokken landen laten weten, dat dit niets afdoet van hun bereidheid, hetzij om de nieuwe overeenkomst op het Internationaal Zeerecht te ondertekenen,

hetzij om naar middelen te zoeken, zoals voor de Verenigde Staten om tot een kompromisoplossing te komen.

De minerale zware metalen die in korrelagglomeraten op de zeebodem op bepaalde gebieden liggen, zijn het minst moeilijk te bereiken en uit te baten. Vooral de Verenigde Staten beschikken over de technieken om hiertoe over te gaan en voor dit land is het dus van belang een overeenkomst met andere landen af te sluiten, waardoor het zich internationaal gedekt voelt of op steun kan rekenen.

Al deze zware metalen zijn van essentieel belang voor de industrie en voor, onder meer de vliegtuigindustrie, enz.

# AVIA

## N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★  
Alle  
petroleumprodukten  
en smeermiddelen

Verzekerde  
bevoorrading

★  
Stipte bediening

Vertegenwoordiger :  
**HERMAN FAICT**  
Steenovenstraat 28,  
8401 Bredene  
☎ (059) 32 16 76