



1933 - 1983

# HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 10 JUNI 1983 - NR. 22



# BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE  
BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN :  
EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD !

KNIELAARS		402
LAARS gevoerd met wol		389
DIJLAARS		705
HEUPLAARS		919
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	675
	maat 58	739
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	402
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	419
	maat 58	453
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	641
	maat 56	692
JUMPERS blauw goed		
small en medium		517
large		517
extra-large		517
ZUIDWESTER (lange kap)		192
OLIEHEMD zonder kap		568
met kap		675
OLIESCHORT		543
GUTTERS		73
AIRCOAT BROEKEN		470
broeken met bretel		
maat 42 - 54		906
56 - 58		996
60		1.030
JUMPERS aircoat		470

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende  
of bij HAND IN HAND Zeebrugge

ALLE ANDERE WERKNEMERS KUNNEN DEZE WERKKLEDIJ OOK BEKOMEN AAN DEZELFDE PRIJS !

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. – 6 MAANDEN 1.000 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.  
REDAKTIE, 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 BRUSSEL LAMBERT 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

# DE BESCHERMING VAN DE VISSTAND

## Dient het kwotasysteem opgeheven en door wat vervangen? Wat leerden ons de Visserijdagen in Bergen (N. Holland) en Lord Battersby te Oostende?

Sedert men vooral in de E.E.G. en ook op wereldvlak tot de bescherming van de visstand is moeten overgaan, schijnt het enig zaliggevend middel tot nu toe gebruikt, het kwotasysteem geweest, gepaard gaande met enkele onefficiënte maatregelen in toepassing gebracht op bepaalde soorten vis en op de netmaaswijdten, maar weinig verbod bepalende viszones tijdelijk te sluiten, tenzij in verre zeeën.

Biologische, economische en sociale argumenten hiervoor ingeroepen, hebben nochtans bewezen dat men het, inzake effectieve bescherming van de visstand, nog niet veel verder heeft gebracht, dan vijf jaar terug, maar dat men integendeel nog strenger meent te moeten optreden, door het voortdurende verminderen van de kwota van elk land in functie van de belangrijkheid van hun, in vroegere jaren bedreven visserij. Dit alles om toch maar te kunnen melden dat een klein resultaat werd bereikt.

Alleen in de Europese Gemeenschap en in het Europees Parlement schijnt men nog altijd niet te beseffen, dat het kwotasysteem een totale mislukking werd, omdat het niet te controleren is. Dat het behoud van die visstand bij middel van quota een volledige mislukking is geworden, voelt iedereen en tracht men nu te camoufleren door met hetzelfde systeem, naar effectiever middelen te zoeken, door de quota's te verminderen, een meldingssysteem in voege te brengen, enz.

Al met al, zullen straks onze kapiteins op de zeevisserij, niet alleen goede vissers moeten zijn, maar terzelfdertijd geleerde bollen, die zich dagelijks op zee meer bezig zullen te houden hebben met het invullen van logboeken en papieren dan de visserij te kunnen bedrijven. Dit zal zeer zeker het rendement van het vaartuig drukken.

Zal dit strakker toepassen van het kwotasysteem meer aanvoer laten blijken? Misschien wel, maar niet met het vooropgestelde doel en mits veel strafmaatregelen, sancties en misnoegen. En welke controle, door elk der lidstaten, dan nog overkoepeld door een E.E.G.-controle, zal hiermede op zee niet mede moeten gepaard gaan om zowel eigen als vreemde vissersvaartuigen te controleren of... te beschermen. Wie zal er aan ontsnappen en wat zal dit nationaal en kommunautair kosten? Het is een gekend feit, dat elke maatregel door een tegenmaatregel beantwoord en geneutraliseerd wordt. Wij hebben dit reeds genoeg ondervonden in het opvoeren van 50 tot 70 Brt van de brutotonmaat voor de vissersvaartuigen in de 12-mijlszone, waarbij dan nog een loopje genomen wordt in het bepalen en officieel vaststellen van

de maksimumgrens, via officieel gedoogd kunst- en vliegwerk. Het voorbehouden van de 12-mijlszone aan de kleine kustvisserij, werd hierdoor een lachertje.

### OMZEILING VAN HET KWOTASYSTEEM

Als typisch voorbeeld van het omzeilen van het kwotasysteem en bijgevolg van het waardeloze hiervan, geven we onder meer het voorbeeld van de witte, grijze en zwarte vis bij onze noordburen, de Nederlanders. Alleen de witte vis, die officieel in de Nederlandse afslagen geplaatst wordt, komt in aanmerking voor het bepalen van de individuele als de totale kwota. De grijze vis is deze die eveneens in de afslag geplaatst wordt, maar onder een codenaam, die alleen de afslag kent en de fiscale diensten. Deze vis telt dus niet mee voor de berekening van de kwota. Wat de zwarte vis betreft, is dit de vis, die buiten de afslag de weg naar de verbruiker zoekt en die onlangs aanleiding heeft gegeven tot het berucht proces van Middelburg omdat de Hollandse fiscale diensten er hun aandeel in wensten te hebben.

Wijzen we er in dit verband eveneens op dat de grote Hollandse diepvrieshektralers enorm meer subsidies opstreken wegens uitvoerpremies van makreel naar landen zoals Egypte, Nigeria, enz., dan het totale Nederlandse kwotum bedroeg. Hollandse schepen die Belgische of vreemde havens aandoen, gingen er hun vangsten in lorries overladen met allerlei bestemmingen en zonder dat men, op 50% na, het gewicht en de vissoort bepaald had. Deense vaartuigen gingen officieel met kleine netmaaswijdte op

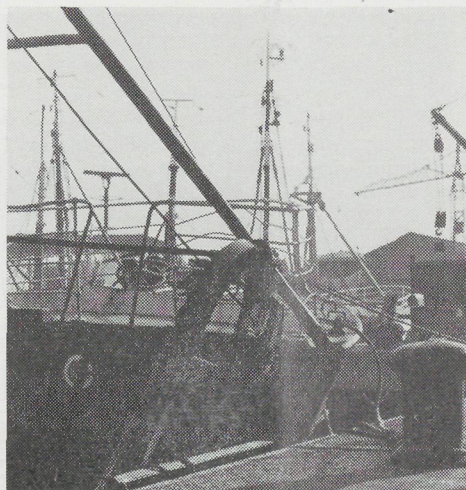
sprot vissen voor vismeeldoelinden, namelijk op een vissoort, die niet aan beperkte vangst onderhevig is en dus ook niet aan kwota, maar hun bijvangst aan jonge haring, wijting, enz., die officieel de 10% niet mocht overtreffen, behelste hiervan een veelvoud. In Frankrijk kwam men te Boulogne de haring in een periode dat er nog een totaal verbod heerste, onder de ramen van de Kamers van Koophandel lossen, die daar de controle over de aangevoerde vis moest uitoefenen en geen enkel van de betrokken bedienden en ambtenaren had ooit een haringje zien lossen. België heeft slechts drie vissershavens, waardoor de controle op de aangevoerde vis heel wat efficiënter gebeurt. Daarbij is er over de drie havens een verplicht ingesteld, alhoewel het een publiek geheim is, dat sommige ook hier, al naar gelang hun financiële toestand, er een gedeelte zwart van maken, alhoewel zeker kleinschalig vanwege het toezicht en het belang dat de overheden er hebben opdat alles officieel verkocht zou worden, kwestie van de vismijnrechten, die op de brutobesomming gegeven worden, enz.

In sommige vissershavens wordt de aanvoer van gekwoteerde vissoorten, opdat bepaalde kwota niet te gemakkelijk zouden overschreden worden, als „varia” genoteerd van vis die niet aan kwotering onderhevig is.

We zouden nog talrijke voorbeelden kunnen aanhalen om aan te tonen dat het kwotasysteem, zoniet volledig, dan toch grotendeels gefaald heeft en ons inziens zal blijven falen, omdat een zet altijd een tegenzet uitlokt.

Wie te Bergen de Hollandse E. Woltjer, lid van het Europees parlement hoorde en te Oostende Lord Battersby, o.-voorzitter van de E.E.G. visserijcommissie, zal zich zeker de vraag gesteld hebben of het op die wijze is dat de visstand en de visserij in Europa zal gered worden, al dient erkend dat de Engelsman zeer goed aanvoelde, waar het kwaad zit, maar door niemand de vraag gesteld werd of daar met andere maatregelen niet kon aan verholpen worden. Want waar in zake toekenning van een quota nog vooral mee dient rekening gehouden, is de eis van elk land voor zich zelf, waar niet gedacht wordt aan het gemeenschappelijk ideaal en noodzaak maar aan wat het eigen land uit de gemeenschappelijke pot behoefte heeft, of wil halen zonder zich te bekommeren of gebuur daardoor benadeeld wordt en zelfs de eigen vismeelindustrie met commerciële verbruiksvissers, hoe nadelig ook voor de gemeenschap, tracht in leven te houden.

(Vervolg op blz. 2)



Typischer voorbeelden dan deze van IJsland, alhoewel zijn grootste bestaansmiddel de vis is, maar vooral Denemarken, kan niet geciteerd, vermits ten koste van alles en vooral ten koste van de visstand, de Deense vismeelfabrieken op volle toeren moeten blijven draaien, zodat hiervoor alleen al de Deense haringvisserij in leven zou dienen gehouden moeten worden.

De nochtans nuttige uiteenzetting van Lord Battersby te Oostende, die bewust was van de noodzakelijkheid van de visstocks in de gemeenschapswateren te beschermen, liet ons niet toe vast te stellen dat, om dit te bereiken, er andere effectievere methoden zouden kunnen zijn. Niemand in de zaal scheen het aangedurfd te hebben, hem die vraag te stellen, zoals niemand te Bergen (Holland) de Heer E. Woltjer er op wees dat zijn licentiesysteem een financieel gesjacher voor gevolg zou hebben en door iets veel effectiever zou kunnen vervangen worden.

Want, welke visgronden dienen bevestigd, welke schepen en gedurende welke tijdstippen van het jaar en welk quantum dient aan elk dezer schepen toegekend?

Zoveel vragen met zoveel onbekende en zeker niet voldoende gevende antwoorden. In de E.E.G.-commissie voor de visserij, schijnt men maar al te gemakkelijk de visserij naar dezelfde normen voor de landbouw vastgesteld, te behandelen. Tussen visserij ter zee en landbouw ten lande is een enorm verschil, want waar in de landbouw alleen de natuurelementen een oogst kunnen doen gelukken of mislukken, weet men er toch altijd over welke gronden men beschikt voor welke produkten ze kunnen in aanmerking komen. Er zijn daar geen paar gronden te beschermen en kan alles met de ondervinding welke men op wereldvlak heeft opgedaan praktisch schikkingen genomen dan met de vis in die nog onbekende visgronden en paaiplaatsen. Mooier voorbeelden dan deze van de haring kunnen we zeker niet aanhalen.

En dan spreken wij niet van de enorme administratieve kosten, welke dit alles zal meebrengen met een ambtenarij die het op internationaal niveau op haar gemakjes neemt, hoe onaangenaam ook om horen voor wie het aangaat.

Het is ten andere een openbaar geheim dat de E.E.G. gebukt gaat onder een ongehoorde administratieve rompslomp, waarin veel Europese politiekers, voor het doel welke nagestreefd moet worden, begrijpelijkerwijze niet thuis horen en er alleen zijn om zware representatie- en verblijfskosten op te rapen, zonder te spreken van het luxueuze honorarium er aan verbonden.

Zeer rijk betaalde ambtenaren die met de grote trom zwaaien, maar ver van bevoegd zijn in vergelijking met deze te lande, die dagelijks met de visserij geconfronteerd worden.

Het volstaat zo'n mensen te horen, te lezen en aan 't werk te zien om nog maar een klein idee te hebben van de enorme tijd welke daardoor verspild wordt en de veelal onbegrijpelijke maatregelen welke voorgesteld of genomen worden.

## MAAR WELKE OPLOSSING?

Het is ons allen bekend dat vóór de oorlog en nadien, de Engelsen ons een mooie praktische aanwijzing gaven met de „Moray Firth”, waar vooral uitstekende kwaliteit werd gevangen en gedurende bepaalde perioden van het jaar, voor alle vissersvaartuigen, tot welke natie ze ook behoorden, het verboden was er te gaan vissen. Dit had een zeer praktisch en nuttig gevolg. Ook toen bestonden er biologen die hun job niet minder goed kenden dan dezen van nu, die maar al te gemakkelijk bekritiseerd en over het hoofd gezien werden, omdat het eigen belang van diegenen die hun landgenoten het maximum van de koek trachten te bezorgen, het alleen uit commercieel oogpunt en uit eigen belang bekij-

ken. Sommige zogezegde vaktijdschriften, die de eersten zouden moeten zijn om de biologen met hun kleine fouten maar nuttige gaven, bij te treden verrichten hier meer kwaad dan goed, daar het voor sommigen er maar op aankomt hun lezers niet te grieven en hen toch wat kritiek en show mee te geven.

Ook op IJsland en in sommige andere landen, zoals Duitsland en Noorwegen was en is een tijdelijke bescherming van bepaalde zones het geval. De vraag stelt zich dus, rekening houdend met de directieven door de biologen gegeven, waarom men thans hetzelfde niet zou doen.

Het is hen en ook de vissers zeer goed bekend, waar en wanneer bepaalde visgronden zouden dienen gesloten, voor hoelang en voor welke vistuigen en schepen.

Voeg daarbij behoorlijke maatregelen inzake de maaswijdten der netten, maatregelen waaraan het vistuig moet beantwoorden, enz.

Schakel bovendien langzaam maar zeker de industriële visserij uit, die veel meer nadelen dan voordelen inhoudt, mits een tijdelijke toelagen voor de ontmanteling van bepaalde bedrijven.

Kom in E.E.G.-verband overeen om de toepassing van strenge en onverbiddelijke controlemaatregelen op het naleven er van, met zware sankties en uitschakeling van de rederij bij herhaalde overtredingen. Neem daarin ten huidige dage een voorbeeld aan de Engelsen en Duitsers, zonder te spreken van het kleine IJsland.

Bescherm daarenboven op strengere wijze de 12 mijlszone en bega de onvergeeflijke fout niet om voor allerlei egoïstische redenen bijv. een brutotonnemaat van 50 op 70 brt te brengen met al de gevolgen welke wij deze winter daarvan ondervonden hebben. Zoals wij reeds schreven, moeten de vissers tegen hun eigen foutieve handelwijze beschermd worden.

Lord Battersby zelf liet ten andere verstaan, dat hij er persoonlijk niet van overtuigd was, dat, welke quota maatregelen ook, deze een doeltreffende beschermingsmaatregelen daarstellen.

Indien zo, waarom dan als voorzitter van de Visserijcommissie van het Europees Parlement geen ander stelsel gewaagd, dat ons inziens geen slechter resultaten kan opleveren dan nu en de vissers niet zal verplichten allerlei middel-tjes te gebruiken om die belachelijke quota-maatregelen te omzeilen en elk land niet zal moeten trachten wat meer dan gerechtvaardigd van de koek te bekomen.

Zorg er tenslotte voor, al was het maar tijdelijk, dat de brutotonnemaat en PK van de visserijvloot van elke natie, deze niet mag te boven gaan van het jaar X, dat aldus de vangstcapaciteit van de nationale vloten aangepast blijft bin-



nen het kader van de toegekende kwota en er niet boven uitgroeit zoals vooral bij onze noorderburen.

En dan zal, wij zijn er van overtuigd, men veel vlugger een stap dichterbij tot de redding van de beoogde visstand komen in 't belang zelf van hen die er om den brode hun bedrijf van hebben gemaakt. Vergissingen zoals met het quotastelsel begaan zijn steeds mogelijk. Met het invoeren van de door ons voorgestelde idee, zal men zeker geen grotere vergissingen kunnen begaan, maar zal men de huidige onmogelijkheid te controleren diefstal op grote schaal, vermijden met de technische controlemiddelen waarover elk land beschikt, controlemiddelen die van nature met behulp van een zeemacht veel minder zouden kosten dan nu het geval is en in de toekomst nog veel groter zal zijn.

Zo wij ons niet vergissen, heeft onze Staatssecretaris van Landbouw en Visserij, de Heer Dekeersmaeker, alhoewel zelf landbouwer, hetzelfde idee reeds aan collega's doorgespeeld.

Mochten de landen aan de Noordzee hun eigen nationalistisch fanatisme daarvoor op zij zetten en werkelijk Europees handelen, dan zouden ze in dit verband een gelukkige maatregel hebben genomen.

P. VANDENBERGHE

## IN DE OOSTENDSE VISMIJN

Sedert vorige week donderdag heeft de Kredietbank, ten einde de kwaliteit van haar dienstverlening in de vismijn te Oostende te verhogen, ter plaatse een kantoor heropend. Men kan er terecht voor alle bankverrichtingen en kleingeld, ook voor buitenlandse betalingen, financieringen en beleggingen.

's Maandags is het kantoor geopend van 10.15 uur tot 13 uur en is kantoordirecteur Daniël Tourlamain ter beschikking.

Van de dinsdag tot en met de vrijdag is de heer Christian Lapere van dienst van 10.15-12.15 U.

**Familiaal**  
**3/4**

**▲ Apollinaris ▲**

- HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!
- NATUURLIJK GASHOUDEND MINERAAL WATER
- ZEER RIJK AAN MAGNESIUM

# ENERGIEBESPARENDE MAATREGELLEN IN DE ZEEVISSERIJ

Naar aanleiding van de goedkeuring door de Kabinetsraad van 3 juni 1983 van het globaal financieringsplan voor de volledige uitvoering van het beleid van steun voor energiebesparende maatregelen in de zeevisserij, volgt hieronder een persmededeling en een overzicht van de uitbetaalde toelagen door de ministeriële betrokken diensten.

## PERSMEDEDELING

Op voorstel van Staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw, P. De Keersmaecker keurde de Kabinetsraad op 3 juni 1983 het globaal financieringsplan goed voor de volledige uitvoering van het beleid van steun voor energiebesparende maatregelen in de landbouw, de tuinbouw en de zeevisserij; zoals het door de Regering in haar beslissingen in de loop van 1982 werd uitgebreid en geïntensifieerd.

Dit maakt de voorziene financiële tussenkomsten mogelijk in energiebesparende investeringen in deze sectoren gerealiseerd in de periode 1980-1983.

Het Departement van Landbouw behandelde tot op 31 maart 1983 in totaal reeds 11.846 aanvragen voor tussenkomsten in energiebesparende investeringen voor 3,5 miljard B.fr. in land- en tuinbouw en zeevisserij.

Deze investeringen zorgen voor een energiebesparing van 15 à 20%.

De toegekende overheidssteun zowel voor rechtstreekse steun aan brandstofbesparing als voor investeringen met het oog op brandstofbesparing op termijn bedroeg op 31 maart 1983 voor de landbouw 181.592.647 B.fr., 537.739.904 B.fr. voor tuinbouw en 138.000.000 B.fr. voor de zeevisserij.

Terzelfdertijd werd de termijn voor de energiebesparende investeringen in de visserij verlengd o.m. omwille van het feit dat deze investeringen slechts op bepaalde ogenblikken kunnen gebeuren (bv. als de boten in het droogdok komen).

## BRANDSTOPPREMIE VOOR DE ZEEVISSERIJ

Aan de reders werd een éénmalige tussenkomst uitbetaald voor de verwezenlijkte besparing op het gasolieverbruik in 1981.

Deze premie bedroeg 5 fr. per liter uitgespaarde brandstof en werd later, ingevolge een beslissing van de ministerraad van 2.8.1982, opgetrokken tot 8 fr./liter.

Totaal uitbetaalde premies: 137.446.262 fr.

## ENERGIEBESPARENDE INVESTERINGEN

Tussenkomst van 1/3 van de kosten voor energiebesparende investeringen op vissersvaartuigen.

Uitbetaalde toelagen: 1.384.168 fr.

## OPMERKING

De aandacht van de belangstellenden wordt erop gevestigd dat de aanvragen voor subsidiëring van energiebesparende investeringen uiterlijk op 31 juli 1983 moeten ingediend worden, behalve voor de zeevisserijsector, waar deze termijn onlangs verlengd werd tot 31 juli 1985.

De uitvoering van de investeringen dient te gebeuren vóór 1 januari 1984 (zeevisserijsector: 1 januari 1986).

We stellen vast dat nagenoeg 138 miljoen werd toegekend aan de zeevisserij wegens brandstofbesparing. Dit is een aanzienlijk bedrag dat de zeevisserij in de moeilijke tijden die deze te doorworstelen heeft, op de bres heeft gehouden. Wat de energiebesparende investeringen betreft, liggen de uitbetaalde toelagen aan de

zeer lage kant. Dit is natuurlijk een gevolg van het feit dat er slechts voor een goede 4 miljoen dergelijke investeringen gebeurden. Het bedrag op de begroting daarvoor voorzien is anderdeels slechts 16 miljoen fr.

Dit is zeker zeer aan de lage kant. We vragen ons dan ook af of dit komt door een gebrek aan voorlichting aan de betrokken sektor ofwel door een gebrek aan belangstelling vanwege de reders zelf, ofwel omdat de vooruitzichten op de realiseren besparingen op het brandstofverbruik onmogelijk de kosten van de investeringen waard zijn?

Onder energiebesparende investeringen wordt verstaan al wat zorgt voor een betere verbranding van de motor, straalbuisroer, aanpasbare schroeven of schroeven waarvan bewezen is, dat ze energiebesparend zijn, autopilot, energiebesparende visplanken (stel Morgere verkrijgbaar bij SCAP) het plaatsen van een nieuwe motor met de bedoeling en het bewijs dat ze energiebesparend zijn, enz.

Dit alles is niet beperkend. Voor nuttige raad kan men zich steeds wenden tot de plaatselijke visserijdienst en de burelen van SCAP of Hulp in Nood of Hand in Hand.

## BEGROTING VAN LANDBOUW 1983 EN ZEEVISSERIJ

Uit de ontwerpbegroting 1983 van het Staatssecretariaat voor landbouw lichten we het volgende in verband met de zeevisserij:

Een sector die zowel op nationaal als communautair vlak eveneens mijn blijvende aandacht heeft, is deze van de zeevisserij.

Na jarenlange discussies in de E.G.-Ministeraad kon op 25 januari 1983 eindelijk een akkoord worden bereikt over een gemeenschappelijk visserijbeleid. Het is hoofdzakelijk gebaseerd op maatregelen met het oog op de instandhouding en het beheer van de visbestanden, aan de hand van een quota-regeling. Aan elke Lid-Staat, dus ook België, worden vangstquota toegestaan, en voor 1982 heb ik kunnen bekomen dat er rekening werd gehouden met de historische vangsten van onze visserij.

De Commissievoorstellen inzake vangstquota voor 1983 zijn voor België onvoldoende en ik zal ervoor ijveren dat er rekening wordt gehouden met onze reële visserijmogelijkheden.

Op nationaal vlak heb ik in het C.M.C.E.S. een akkoord kunnen bekomen over de verlenging van de energiebesparende maatregelen in de zeevisserijsector tot 31 december 1985, verlenging die moet toelaten dat de energiebesparende investeringen kunnen worden uitgevoerd ter gelegenheid van een algemene onderhoudsbeurt van het vaartuig.

Het projectenbeleid, dat sinds 1973 wordt gevoerd, blijft mijn volle steun genieten. Ik hoop dat mijn kollega van Economische Zaken er mee zal instemmen om, zoals het sinds 1973 het geval is, op zijn begroting voldoende financiële middelen te voorzien, die mij moeten toelaten om op korte termijn nieuwe projecten te kunnen organiseren. Het gaat hierbij concreet om het opzoeken van nieuwe visgronden, het beproeven van nieuwe visserijtechnieken en de modernisering en aanpassing aan de technische evolutie van de visserijuitrusting van onze vloot.

Wat het Fonds van Scheepsjongens betreft, weet ik dat een aanpassing van hun loon wordt gevraagd. Alvorens daartoe de nodige middelen te voorzien, ben ik van oordeel dat een grondige enquête vooraf nodig is, waarbij de bijdrage van de reders mee in het onderzoek moet worden betrokken.

Tenslotte geloof ik te mogen stellen dat de situatie in de zeevisserijsector er betrekkelijk gunstig uitziet.

Zoals elke begroting en dan nog een ontwerp-begroting vinden wij in de uiteenzetting van de staatssecretaris heel wat traditionele gemeenplaatsen, maar toch noteren we, dat er voor Bel-

gië rekening werd gehouden met de traditionele visserijplaatsen, waardoor voor onze vissers in bepaalde gebieden vooral onder de Britse kust, de toegang bewaard bleef om in de 12-mijlszone te vissen op bepaalde vissoorten en dit vanaf 6 mijl uit de kust. Dat de vangstkwota onvoldoende zijn, dit zal wel het geval zijn voor de visserij van elke lidstaat en vooral voor onze noorderburen, die werkelijk het deksel op de neus kregen. De vroegere statistieken zoner verplicht mogen als een der oorzaken beschouwd worden, daar niemand de werkelijke aanvoeren kan vaststellen. We zijn dus nog niet te stiefmoederlijk behandeld. Of anderzijds de belofte om meer te kunnen bekomen voor onze visserij, zal kunnen reël gemaakt worden betwijfelen we, alhoewel ons percent van de vangstkwota van de beperkte vissoorten, zo klein is, dat meer, de andere lidstaten geen pijn zou doen, maar dit voor de eigen visserij reeds heel wat zou betekenen.

Goed nieuws is wel, dat het tot een akkoord is gekomen over de verlenging van de energiebesparende maatregelen, alhoewel wij hier nog altijd met de klacht opgescheept zitten die de Commissie in dit verband bij het Hof van Justitie te Luxemburg tegen België aanlegde over de manier, de vorm en de omstandigheden waarin dit een paar jaar terug gebeurde. Volgens de Commissie een verkapte subsidieverdeling.

Het projectenbeleid van 1973 voor het opzoeken van nieuwe visgronden, het beproeven van nieuwe visserijtechnieken en de modernisering en aanpassing aan de technische evolutie van de uitrusting van onze vloot wordt voortgezet.

Zeggen we in dit verband onmiddellijk, dat dit projectenbeleid nog niet veel resultaten heeft voortgebracht, maar dat in dit verband de modernisering en aanpassing van de uitrusting wel van groot belang is. Dit is echter een herstructurering die ten volle ten laste valt van de reder, behalve dan wanneer deze herstructurering en modernisering tevens energiebesparend zou zijn.

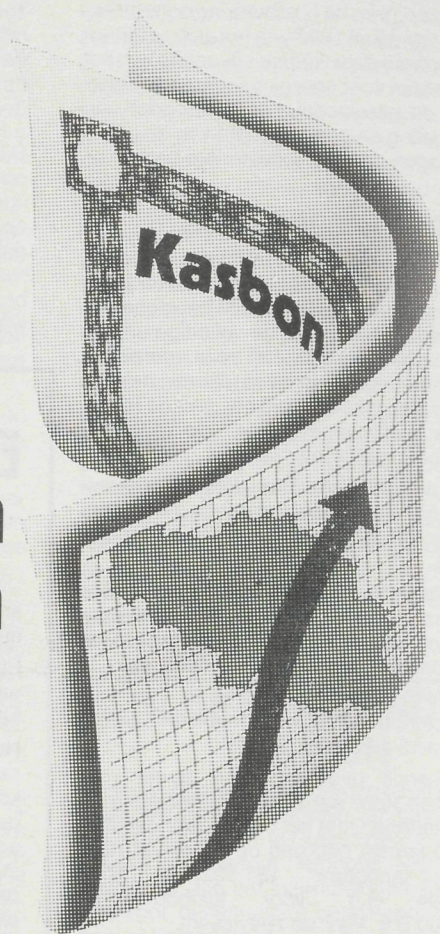
Een minder mooi geluid is anderzijds, dat voor een eventueel optrekken van het loon van de scheepsjongens eveneens vooropgesteld wordt, dat de bijdrage van de reders zal dienen verhoogd te worden.

Ook de stelling van het Staatssecretariaat, dat de situatie in de zeevisserijsector er betrekkelijk gunstig uitziet, is nogal gewaagd uitgedrukt, want men moet deze situatie over haar geheel bekijken en dan ziet het er zeker niet zo gunstig uit, alhoewel uitzonderingen de regel moeten bevestigen.

# Beleggen in NMKN-kasbons

méér opbrengst  
voor uw spaargeld

méér mogelijkheden  
voor het bedrijfsleven  
en de werkgelegenheid



**KREDIET A/D NIJVERHEID**

verstandig sparen

## *Gulle vissers*

Gebruikt voor de DANISH PAIR VISSERIJ  
onze speciaal „DUIVELSTERK” KABEL  
van 16 mm. 6 × 7 gegalvaniseerd



(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

# S . C . A . P .

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE - ☎ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

WERKHUIZEN : ☎ (059) 32 39 79 - (059) 32 08 20

# SOCIALE ONRUST IN DE VISSERSHAVEN VAN LORIENT

Door het gestook van de linkse syndikaten – om de gewoonte niet te verliezen, daar zij de rederij van het land – heerst er terug sociale onrust in de vissershaven van Lorient en dit speciaal in de sektor van de industriële en semi-industriële visserij.

In deze, voor de rederijen zeer moeilijke tijden werden er nochtans enkele toegevingen gedaan zoals voor de industriële visserij het opschorten van uitvaren op de zaterdagen gedurende de zomermaanden juni, juli en augustus ten voordele van vrije week-ends voor de bemanningsleden, verder zoals het zogenoemd wachtloon, dat wil zeggen dat de rederij bij werkloosheid toch doorbetaalt en zich dan later hiervoor door de dienst laat terugbetalen, ook nog het opvoeren van de premie voor tussenlandingen tot 550 fr.

Er blijven echter nog geschilpunten hangen waarin de rederijen niet happig zijn om toe te geven. Aldus blijven de rederijen op hun standpunt om slechts na een volbrachte reis, per dag vaart 6 u. compensatierust aan land toe te kennen, terwijl de syndikaten dit wensen opgevoerd te zien tot 7 u. van de 14de dag van de zeereis en tot 7u30 vanaf de 32ste dag in zee. Verder eisen de syndikaten eveneens als verlof zes dagen per maand of per inscheping wanneer dit de maand niet overtreft.

Wat de deelvis betreft, eisen de bemanningsleden via hun syndikaten 2 kg. vis per zeedag, waarvan 10 kg. in natura mag gegeven worden en de rest dient uitbetaald aan 135 B.fr. het kg. In aanmerking genomen dat men 25 dagen weg is, wordt dit dus in totaal 50 kg., hetzij een portie vis van 10 kg. (dat zal ook wel op geen apothekersschaaltje afgewogen worden) en 40 kg. uitgekeerd aan 135 fr., hetzij 5.400 B.fr.! Waar echter nog meer venijn in zit, is het feit, dat de syndikaten wensen dat dit van het aandeel van de rederij dient te komen en niet vooraf van de brutobesomming!

De rederijen zelf stellen voor 10 kg. in natura te geven en 100 fr. het kg. voor de rest van hun aandeel deelvis, maar dit in mindering van de brutobesomming in de afslag, wat toch maar normaal is.

Door de syndikaten wordt dit, in naam van hun leden niet genomen en de opvarenden hebben dan ook besloten telkens een 24 uren staking te houden vooraleer in zee te steken.

Ook in de semi-industriële visserij weigert men uit te varen, niettegenstaande de opvarenden hier hun tevredenheid uitgedrukt hadden over de resultaten van de bijeenkomst van 25 mei l.l. waarbij zij voldoening kregen in verband met het minimum gewaarborgd weekloon.

Er blijft echter een voornaam geschilpunt waarin wij wel kunnen volgen, namelijk de hoge vismijnrechten en vooral de te hoge kosten voor het lossen. Hier komt men echter in het vaarwater van de dokkerslossersbond en het is niet de eerste maal dat wij er, in dit verband op gewezen hebben, dat het in handen geven van het lossersmonopolium aan de havendokkersbond, een heel dure en slechte zaak is voor zowel de rederijen als de bemanning, vooral wanneer deze, zoals dit in Frankrijk het geval is, mede in de lasten moeten tussen komen.

Om een concreet voorbeeld te citeren werd de vijftiendaagse vangst van een semi-industriële treiler, namelijk duizend bennen vis, voor een brutobesomming van 1,080 miljoen B.fr. gelost. Hiervan ging er 450 duizend B.fr. weg aan kosten, onderverdeeld in 210 duizend fr. voor ha-

ven- en mijnrechten, 175 duizend B.fr. voor losserskosten en 65 duizend fr. voor de bemanning. Het is duidelijk dat, zowel de haven- als de losserskosten enorm groot zijn. Van het overschot moet de rederij de lonen uitbetalen en de eigen kosten aan brandstof, enz. Het is duidelijk, dat het voor de rederijen reeds over het maksimum heen is en dat de beker reeds lang is overgelopen. Voor het lossen van een duizendtal bennen, waarvan dan nog veel pelagische industriële vissoorten waaraan niet te rapen of te sorteren valt, maakt dit 175 fr. de ben! Ziedaar de zegeningen van het lossen door de dokkersbond. Hier tegenover stellen de opvarenden de eis van een hoger eenheidsprijs voor de vis, eis waarin de rederijen natuurlijk ook kunnen inkomen. Dat men echter eerst en vooral in syndikale middens voor de eigen deur gaat veggen en dan om te beginnen voor deze van de doklossersbond. Ook zijn de haven-, dok- en vismijnrechten en kosten enorm. In ons konkreet geval op een brutobesomming van nog niet eens 1,1 miljoen fr. de som van 210 duizend fr., zegge bijna 20%!

En dan zijn dat de mensen die van werkgelegenheid spreken.

Van syndikale rotheid gesproken.

## ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart vangt de jongste weken bot. Telkens kunnen meerdere van de geplande zaken niet behandeld worden zodat het doorgaans tot een mini-zitting komt. Ook gisteren woensdag was dit het geval. Een vijftal zaken kwamen voor op de rol maar slechts... één kon afgewerkt worden. Het ging met name om de scheve koers die de Z.596 „Zwerfer” liep en, wegens het overtreden van het verkeersscheidingsstelsel, in overtreding werd genomen. Daarvoor moest schipper Soreyn zich nu verantwoorden, al werd de foute koers eigenlijk in de hand gewerkt door roerganger Nobus die wel een bepaalde koers had mee gekregen van de schipper maar kennelijk die instructies niet opvolgde. In ieder geval is het zo dat de Z.596 een dermate scheve koers liep dat zelfs een groot koopvaardijchip een uitwijkmaneuver moest uitvoeren om een aanvaring te vermijden.

Toen schipper Soreyn weer op de brug verscheen stelde hij de foute koers vast en legde zijn vaarttuig onmiddellijk in de goede richting. Schipper Soreyn zegt dat hij de roerganger een koers N.O.t.N. had opgegeven maar dat wordt door de Raad met een scheef oog bekeken omdat de schippers méér preciesere koers moeten opgeven en niet... „ongeveer die koers”. Schipper Soreyn ondervroeg nadien wel de roerganger nopens zijn foutieve koers maar die kon daar geen gave uitleg over geven. Schipper Soreyn bevestigt wel dat, indien roerganger Nobus de hem opgegeven koers had gevolgd, het vaarttuig ruim buiten de verboden zone was gebleven.

Rijkskommissaris Carly zal in een volgende zitting vorderen.

## IN FALING VERKLAARD

De Rechtbank van Koophandel van Brugge - afdeling Oostende - heeft vorige week donderdag de faling uitgesproken van de Scheepswerf Van Assche, Werfkaai 2 (oude werf Jules Denys) te Oostende.

Als curatoren werden aangesteld, de advocaten Dhulster en P. Geysen uit Oostende, die zeer vlug tot de openbare verkoop van het materiaal zullen overgaan.

Onze lezers zullen langs deze weg hierover ingelicht worden.

Ondertussen is dit materiaal al te bezichtigen en kan men zich reeds wenden tot bovenvermelde curatoren.

## OPGESLEEPT

Vrijdag 3 juni diende de N.736 door de redeboot opgesleept te worden.

Het vaarttuig leed motorpech bij de terugreis even buiten de haven van Nieuwpoort.

Even dreigde er gevaar dat het vaarttuig het Oosterstaketsel zou stranden, doch met behulp van de sleepboot werd de haven bereikt.

Door kikvorsmannen van de Nieuwpoortse brandweer werd het hinderend voorwerp uit de schroef verwijderd.

## DE EXAMENS VOOR DE VISSERIJ

Van een onbekende briefwisselaar kregen we om de gewoonte niet te verliezen, een zeer kritisch artikel over de visserij-examens.

Het spijt ons aan naamloze brieven geen gevolg te kunnen geven.

Wie iets schrijft, moet er voor uitkomen.

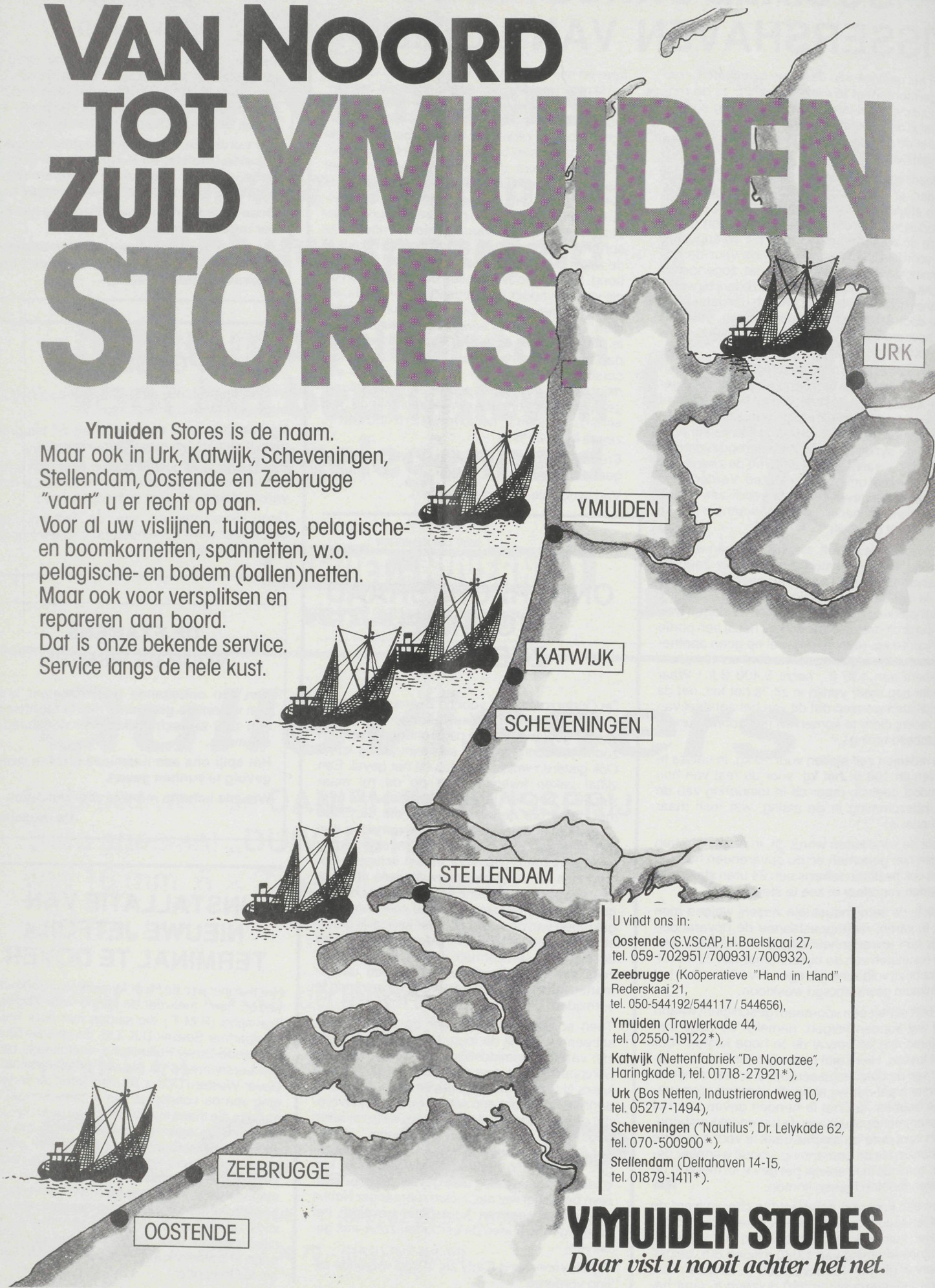
De redactie.

## INSTALLATIE VAN NIEUWE JETFOIL-TERMINAL TE DOVER

Het Kabinet van de Heer Minister van Verkeerswezen deelt mee dat de Regie voor Maritiem Transport (R.M.T.) die samen met haar Britse Poolpartner Sealink U.K. Ltd. de zeevaartrijnen Oostende-Dover/Folkestone exploiteert, op 8 juni eerstkomend de nieuwe Jetfoil-terminal in Dover Western Docks zal installeren ter vervanging van de voorlopige (en ontoereikende) installatie die thans in gebruik is. Het gaat hier, zoals reeds vroeger meegedeeld werd, om een vroegere pakketboot van de R.M.T. die geheel omgevormd werd en voorzien van alle nodige accommodaties. De nieuwe terminal zal het overstappen van Jetfoil naar trein en vice-versa ten zeerste vergemakkelijken en versnellen; anderszins zal kort na de installatie een snel en efficiënt systeem voor het behandelen van de bagage in werking kunnen treden zowel te Dover als te Oostende.

# VAN NOORD TOT ZUID YMUIDEN STORES.

Ymuiden Stores is de naam.  
Maar ook in Urk, Katwijk, Scheveningen,  
Stellendam, Oostende en Zeebrugge  
"vaart" u er recht op aan.  
Voor al uw vislijnen, tuigages, pelagische-  
en boomkornetten, spannetten, w.o.  
pelagische- en bodem (ballen)netten.  
Maar ook voor versplitsen en  
repareren aan boord.  
Dat is onze bekende service.  
Service langs de hele kust.



U vindt ons in:

**Oostende** (S.V.SCAP, H.Baelskaai 27,  
tel. 059-702951/700931/700932),

**Zeebrugge** (Koöperatieve "Hand in Hand",  
Rederskaai 21,  
tel. 050-544192/544117 / 544656),

**Ymuiden** (Trawlerkade 44,  
tel. 02550-19122\*),

**Katwijk** (Nettenfabriek "De Noordzee",  
Haringkade 1, tel. 01718-27921\*),

**Urk** (Bos Neffen, Industrierondweg 10,  
tel. 05277-1494),

**Scheveningen** ("Nautilus", Dr. Lelykade 62,  
tel. 070-500900\*),

**Stellendam** (Deltahaven 14-15,  
tel. 01879-1411\*).

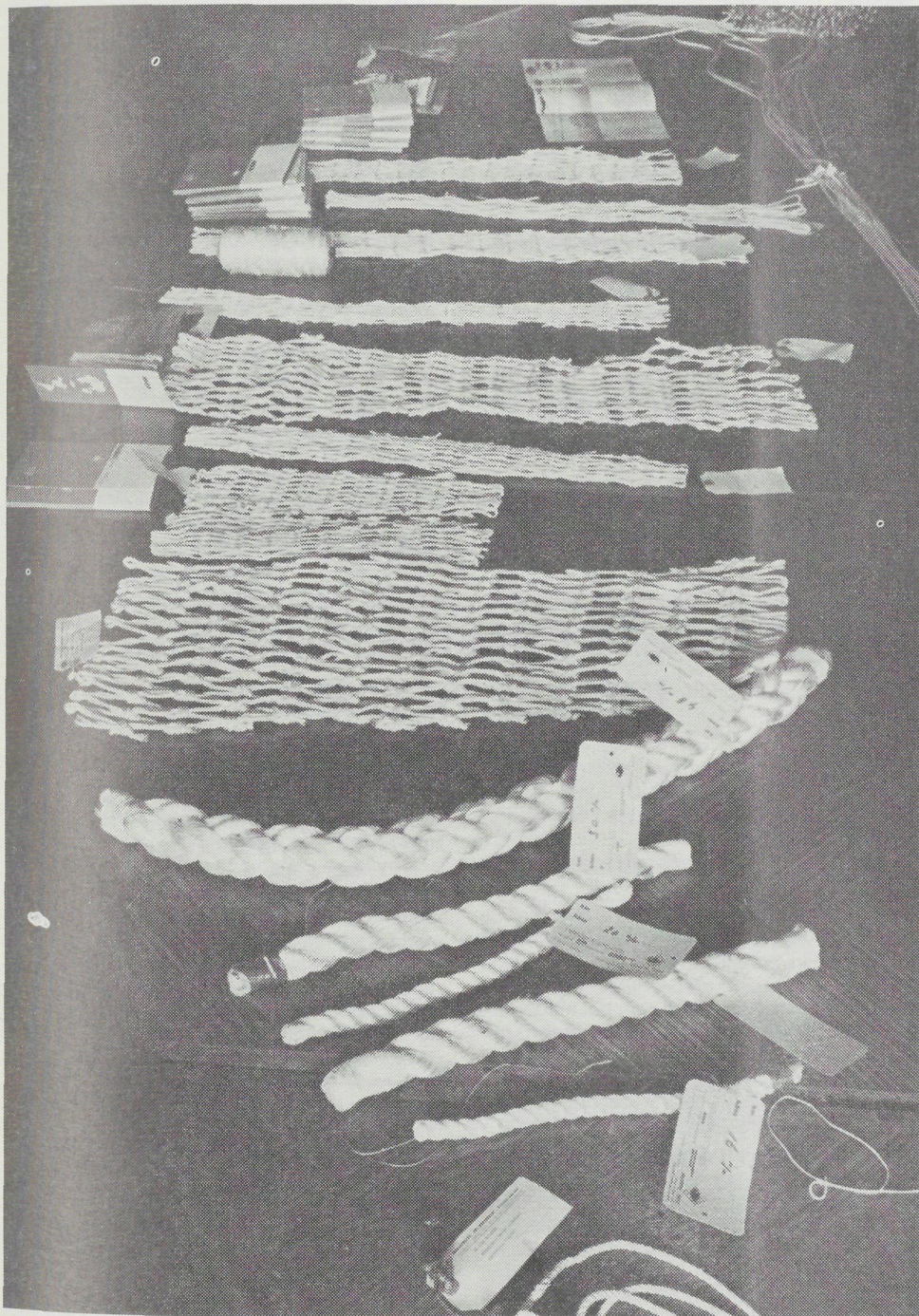
**YMUIDEN STORES**  
*Daar vist u nooit achter het net.*



## Voordracht over moderne materialen en methoden in de Zeevisserij

Zoals reeds eerder aangekondigd greep heden donderdag, in de conferentiezaal van het Oostendse stadhuis een technische uiteenzetting plaats over moderne materialen en methoden in de zeevisserij. Een initiatief dat te danken is aan IJmuiden Stores enerzijds en de rederscoöperatieve SCAP anderzijds. Daarin werd ondermeer door techniekers van IJmuiden Stores gehandeld over de haringspanvisserij, de boomkorrevisserij op tongen e.a. platvissoorten, superbraid het nieuwe Anzapproduct, moderne staalkabelconstructies, enz...

Deze uiteenzetting werd bijgewoond door vele geïnteresseerde mensen uit de zeevisserij, alsook enkele vooraanstaanden. Nevenstaand enkele beelden van deze gebeurtenis. Gezien het laattijdig beëindigen waren wij echter niet meer in de mogelijkheid een uitgebreid relaas weer te geven in huidig nummer. Wij komen daar echter zeer uitvoerig op terug in onze eerstvolgende editie.



# HET VRIJGEVEN VAN EEN KWOTUUM ZOMERHARING

## EEN TERECHTWIJZING VAN DE DEENSE AMBASSADE

In ons nummer van 27 mei publiceerden wij hiernavolgende tekst, waarover in een Hollands vakblad voor visserij geschreven werd en waarin er op gewezen werd, dat Denemarken zich in deze aangelegenheid fanatiek egoïstisch zou aangesteld hebben.

Vanwege de Koninklijke Ambassade van Denemarken ontvingen we hieromtrent een terechtwijzend schrijven, waaruit blijkt, dat onze Hollandse orderbureu ook niet vrij te pleiten zijn van er meer te willen uit halen, dan economisch verantwoord zou zijn.

De tekst welke we toen in ons blad lieten verschijnen luidde:

### NEDERLAND

■ Zoals we reeds vroeger mededeelden, is Denemarken eerder tegen het vrijgeven van een kwotum zomerharing in de centrale en noordelijke Noordzee. De reden hiervoor is te vinden in het feit, dat ondertussen Denemarken, via de Skagerak-Kattegat en Oostzeeharing, een vette vinger in de haringpap zitten heeft en nu bevreemd wordt voor een concurrentie vooral vanwege Nederland. Dit is dan ook de reden geweest van een spoedbezoek van de Nederlandse minister Braks aan Denemarken, samen met Dr. Tienstra, directeur van de Nederlandse visserij, om meer begrip vanwege de Denen te bekomen. Volgens Nederland kan een verhoogde aanvoer, samengaande met een bijgaande promotiekampagne alleen maar het haringverbruik stimuleren, hetgeen de ganse haringproductie zou ten goede komen.

En dan spreekt men van E.E.G., als we zien hoe landen als Denemarken fanatiek egoïstisch zijn.

\*  
\* \* \*

Tot daar deze inlichtingen.

### HET SCHRIJVEN VAN DE KON. AMBASSADE VAN DENEMARKEN

Dit schrijven luidt:

Mijne Heren,

„In uw editie van 27 mei 1983, nr. 20, wordt op bladzijde 16 onder de rubriek „Wereldnieuwsjes visserij” gesteld dat Denemarken gekant is tegen het vrijgeven van een kwotum zomerharing in de Noordzee. Reden hiervoor zou zijn dat Denemarken de markt zou willen monopoliseren, vermits het in andere wateren vangstmogelijkheden heeft, met name in de Oostzee, Skagerak en Kattegat.

Een en ander wordt o.i. in een verkeerd daglicht geplaatst: Denemarken was **wel** bereid rekening te houden met de Nederlandse „maatjes-traditie” en derhalve geenszins gekant tegen het vrijgeven van een kwotum ad hoc voor Nederland. Van Deense zijde verzette men zich echter **wel** tegen een kwotum van 9.000 ton te verdelen onder de Lidstaten, vermits een dergelijke maatregel enkel de definitieve toewijzing van een totaal kwotum en de verdeling voor 1983 kan prejudiciëren.

De Deense houding kan men dus moeilijk als „fanatiek en egoïstisch” bestempelen!

In dit verband dient erop gewezen dat het AIP-CEE, dat op op Europees niveau de visverwer-

*kende nijverheid alsmede de groothandel in vis vertegenwoordigt, de Commissie verzocht heeft af te zien van een ruime vrijgeving van de haringvangst, vermits de zomerharing enkel als „maatjes” geschikt is, terwijl deze voor de industriële verwerking minder in aanmerking komt, of althans pas later in het jaar, met name in het begin van de maand september.*

*Een grootscheepse vangst zou niet mogen worden overwogen. De markt kan nu immers geen grote aanvoer verwerken. Zoiets zou enkel maar interventies kunnen uitlokken.*

*Ik zou er prijs op stellen, wilde u deze brief in uw blad opnemen, waarvoor dank bij voorbaat.*

*Met de meeste hoogachting,*

*F. Reislev  
Ambassaderaad.*

### ONS ANTWOORD

Wij nemen akte van de duidelijke stelling door de Deense Ambassade namens hun land ingenomen en moeten bekennen, dat dit standpunt voor de redenen er in aangehaald aanneembaar is, niet alleen voor de haringstand, het toe te laten vangstkwantum, maar dat het een feit is dat buiten wat het onmiddellijk verbruik en de afzet aan maatjes aankan, het noodzakelijk is, zo weinig mogelijk overproductie van zomerharing toe te laten, deze niet geschikt zijnde voor industriële verwerking. En dat weet men in Nederland ook of zou men moeten weten. Maar de nieuwbouw heeft daar zo'n grote afmetingen aangenomen, dat alle middelen gewettigd zullen zijn om de aanvoer van om het even wat, zoveel mogelijk te verhogen en te overschrijden.

Zoals we reeds schreven, gebeurt er met de toegestane quota, in Nederland een ongehoord misbruik, daar de veiling niet verplichtend is, er drie soorten vis op de markt worden verkocht, nl. witte, grijze en zwarte vis, waarvan alleen het

eerste gedeelte op de officiële statistiek wordt gemeld, het tweede gedeelte voor de fiskus in de boekhouding en het derde gedeelte in het zwart aan de man wordt gebracht.

En dat zal ook wel na het toekennen van een kwotum met de maatjesharing gebeuren, waarvoor steeds aan grootse publiciteit wordt gedaan en deze eerste aan zeer dure prijzen dient afgezet.

In deze omstandigheid is de grote bezorgdheid te begrijpen van vooral de Denen, die het slachtoffer zouden kunnen zijn van een overproductie in Nederland en mag gesteld dat in gans het quotastelsel door veel landen, niet Europees maar zuiver nationalistisch wordt gedacht en dat het groot tijd wordt, dat elk land, een strenger controle houdt op de aanvoer, en niet op het fenominaal verhogen van zijn toegekend kwantum er op uit is, maar dit terug te brengen tot wat het in Europees verband toegekend werd. In dat opzicht geven sommige landen zoals Duitsland, Engeland en België reeds het voorbeeld door de visserijvloot binnen bepaalde grenzen te houden, vermits bij ons opnieuw niet alleen een slooppremie gegeven wordt voor nieuwbouw, maar ook voor afbraak zonder nieuwbouw opdat de toegestane brutotonnemaat en aldus de totale vangstcapaciteit niet zou overschreden worden, niettegenstaande, de modernisatie en technische vooruitgang reeds een voordeel op zichzelf zullen uitmaken. Dit is in Nederland ver van het geval, zowel voor de bruto-tonnemaat als voor de omvang van de p.k.

Langs deze weg danken we dan ook de Koninklijke Ambassade van Denemarken voor hun openhartige terechtwijzing, daar het voor de ganse Europese Visserijgemeenschap alleen nuttig kan zijn openhartige en juiste standpunten te verdedigen, waarin weinigen en ook Denemarken niet altijd vrij te pleiten zijn.

P. VANDENBERGHE

## VISSERIJMUSEUM OOSTDUINKERKE: DE WALVISSLOEP

Dank zij de „Vrienden van het Visserijmuseum van Oostduinkerke”, wordt op zaterdag 11 juni te 15 u. op het Museumplein te Oostduinkerke, door de zeescouts van Nieuwpoort een walvis-sloep aan het Visserijmuseum overgedragen. Heel wat gemeentelijke mandatarissen zullen op deze plechtigheid aanwezig zijn.

Het is een sloep van 8,20 m. lang die door de „Algerine” van de Zeemacht uitgezet en gebruikt werd om het contact te verzekeren tussen dit visserijwachtschip en de vissersvaartuigen. Deze open boot is gebouwd naar het model van de walvisvloepen, die onder meer eveneens gebruikt werden door de Britse marine. Men kan er zowel mede zeilen als roeien. Alles is hiervoor voorzien. Zij zijn zeer kloek gebouwd met klinkers, spitsgat en met een speciale kiel.

Deze sloep werd niet alleen door de walvisvaarders gebruikt, maar eveneens door vele andere schepen en in het bijzonder door deze die in de poolzeeën bedrijvig waren. Het is dank zij dergelijke kloeke boot, dat de Britse ontdekkingsreiziger Shackleton, na vastgelopen te zijn in het pak-ijs bij zijn ontdekkingsstocht in de poolzee in de winter van het jaar 1915, met zijn bemanning het Elephant-eiland bereikte en later na meer

dan duizend km. afgelegd te hebben, Zuid-Georgië bereikte. Een staaltje dus van wat een walvisvloep waard was, ook in het pak-ijs.

We kunnen dus gerust zeggen, dat het voor het Visserijmuseum te Oostduinkerke een curiositeit te meer is die de talrijke bezoekers zeker naar waarde zullen weten te schatten. Het Visserijmuseum Oostduinkerke staat inderdaad niet stil en haalde reeds verscheidene malen de krantenkoppen, waarin de konservator de heer Desnerck zeker ook een voornaam aandeel heeft. Grote steden, zoals Brugge-Zeebrugge en Oostende, zijn in de lange loop der jaren hier zeker op dit gebied tekort geschoten.

### HUWELIJK

Heden vrijdag 10 juni as. wordt het huwelijk ingezegend van mejuffer Mildred Desmet met de heer Benny Viaene, zoon van de heer en mevrouw Gilbert Viaene, eigenaars van de kusttreiler O.101 „Benny”. De huwelijksinzegening grijpt plaats om 16 u. in de St. Catharinakerk op de wijk Conterdam.

Aan het jonge paar en wederzijdse ouders onze beste heilwensen.

# 70 MILJARD KOSTEN (?) PER JAAR VOOR EEN ONDERZOEKINGSSCHIP EN... GELD WEGGEGOOD

Dat er op hoger vlak louter om aan de prestigedrang van enkele hogeschoolprofessoren te voldoen, ook in België veel geld verspild wordt, wordt thans eens te meer bewezen.

In het Antwerps Maritieme blad Lloyd, lezen we:

## BESTELLING ONDERZOEKINGSSCHIP BEVESTIGD

„De ministerraad heeft de minister van Openbare Werken en Middenstand gemachtigd een onderhandse overeenkomst af te sluiten met de N.V. Belfotop-Eurosense voor het uitvoeren van waarnemingen in de Noordzee en de maritieme toegangswegen naar de Belgische zeehavens.

De overeenkomst, die een totale duur heeft van vijf jaar, bestaat uit twee delen:

1. Een ontwikkelingsperiode van twee jaar, waarin het meetvaartuig aangekocht en uitgerust wordt.
2. Een operationele periode van drie jaar waarin metingen uitgevoerd worden.

De kosten voor de eerste fase bedragen 187,4 miljoen frank en zijn vast te leggen op de selectieve schijf.

De kosten voor het inzetten van het meetvaartuig worden geraamd op 70 miljard frank per jaar. Ze zijn ten laste van de lopende begroting. Totdaar dit bericht.

Als men dergelijke beslissingen leest, dan vraagt men zich werkelijk af op welke wijze de kabinetsleden en de ambtenaars de minister voorlichten omtrent het al of niet nuttig zijn van dergelijke projecten.

België is een klein landje, omringd door grote mogendheden zoals Engeland, Frankrijk en Duitsland, die op dat vlak zeer modern uitgerust zijn.

Ons land bezit anderzijds slechts een 60 km lange kust, dus een nietigheid tegenover al die zeevarende landen.

Is het dan zo moeilijk voor onze regering, 't zij in Benelux of in EEG-verband voor al die waarnemingen en onderzoeken in de Noordzee zich te steunen op de gegevens van de landen, die aan dezelfde toegangswegen gelegen zijn.

En zijn het onze „Hoge bollen” voor wie het alleen om een prestigekwestie en geldverspilling gaat, die door al deze waarnemingen, onze vloot, 't zij koopvaardij, 't zij onze 200 vissersvaartuigen van de ondergang zullen redden?

En als men daarenboven ziet wat zo'n meetvaartuig jaarlijks zal kosten, dan is het om zich werkelijk af te vragen of het niet te verwonderen is, dat ons land er financieel zo rampzalig voor staat.

De politiekers zijn geen bestuurders en leiders meer van ons land, maar lijdens die alles gedogen om het prestige van bepaalde mensen ter wille te zijn.

Ten slotte is het waarschijnlijk geen 70 miljard, maar 70 miljoen die ons land aan dat zaakje jaarlijks aan lonen en kosten zal te dragen hebben.

En dan vraagt men van de kleine man aan besparingen en inleveren te doen. Ellendiger kan het niet.

## REDERSCENTRALE OOSTKUST BESTAAT 15 JAAR

Op de viering van de Rederscentrale Oostkust, die officieel werd gesticht op het einde van 1981, waren benevens de stichters met hun vrouw ook uitgenodigd en aanwezig: de Heer en Mevr. M. Poppe, de Heer en Mevr. Leon Van de Moortel, de Heer en Mevr. Henri Vandewalle, de Heer Henri Pintelon en de Heren Roger Gobert en P. Van Speybroeck.

Op het laatst zou de Heer E. Dobbelaere nog zijn echtgenote terugtrekken en vervangen door de Heer A. Vantorre zijn schoonzoon.

De verschenen foto van vroeger in het bladje van de Rederscentrale waarop de Heren Naert en P. Vanhulle staan maar die niet aanwezig waren, dient dus nog aangevuld te worden met hoger genoemden.

Dit intieme en eerder kleine feest, dat doorging in het restaurant „De Slipway” op vrijdag 27 mei 1983, had plaats naar aanleiding van het 15-jarig bestaan van de Oostkust die echter, zoals gezegd, pas officieel gesticht werd opdat voortaan alle reders van Zeebrugge zouden kunnen deelnemen aan de onlangs opgerichte Zeebrugse Visafslag. Daarom werden ten andere de Heer Gobert en zijn medewerker Van Speybroeck, in de afslag, eveneens uitgenodigd.

De stichters van de s.v. Rederscentrale Oostkust zijn: A. Wtterwulge, E. Dobbelaere, L. Beernaert, J. Deroose, L. Neyts, A. Hertsens, R. Claeys, J. Welvaert, R. Cattoor, D. Dobbelaere, M. Claeys, R. De Graeve, F. Vlietinck en A. Vantorre.

Voorzitter A. Wtterwulge dankte de aanwezigen,

maar vooral de niet-stichters van de vereniging, en wees deze laatste op de groei en de bloei van Zeebrugge. Hij benadrukte dat de geest in de vereniging buitengewoon is en dat dankzij deze samenwerking de opname in de visafslag is mogelijk geweest. Volgens spreker is de opmars van Zeebrugge niet meer te stuiten en is de hoop gewettigd dat de Reders van de Oostkust verder zullen uitgroeien.

Namens de officiële genodigden dankte de Heer Leon Van de Moortel, secretaris-generaal van Landbouw, de Heer voorzitter en zijn leden voor de maaltijd, en gaf de verzekering dat de zeevisserij in België niet kan en niet zal ten onder gaan, allusie makende op zijn naam met hun besluit: „Leon fait la Force!”

Al met al een gezellige avond, die weleens mocht, maar die wegens de enorme kosten wellicht meerdere jaren later pas opnieuw zal plaats hebben.

P. VANDENBERGHE.

**Schippers, verzorgt bijzonder uw gevangen vis. Het verhoogt de kwaliteit. Indien u hierdoor iets minder vangt, wordt u ruimschoots vergoed door een betere prijs.**

## OPENBARE VERKOPING

Studie van Meester Willem Priem  
Gerechtsdeurwaarder te Nieuwpoort,  
Marktstraat 16

### OPENBARE VERKOPING VAN MOTORVISSER N.579 „KARINE”

OP ZATERDAG VIJF EN TWINTIG  
JUNI 1983

te 14 uur in de namiddag  
op de kaai te Nieuwpoort  
nabij de Vismijn

zal door het ambt van gerechtsdeurwaarder Willem Priem voornoemd overgegaan worden tot de openbare verkoping wegens faling van:

de stalen motorvisser N.579 „Karine” gebouwd in 1960 op de werf NV Stami te Dordrecht (Ned.) hebbend als lengte 26,28 meter, als breedte 6,05 meter, metend netto tonnaam 30,73 met dieselmotor merk Bolnes bouwjaar 1968 van 420 PK met al zijn inventaris en toebehoorten zoals het gemeerd ligt in de vissershaven van NIEUWPOORT.

Het lastenkohier, de verkoopsvoorwaarden, liggen ter inzage der belanghebbenden ter studie van de verkoophoudende gerechtsdeurwaarder.

De verkoop geschiedt onder de opschorpende voorwaarde van hoger bod binnen de vijftien dagen (art. 1592 G.W.)

**Bezichtiging: alle werkdagen van 9 tot 12 uur alsook de zaterdag, toegangsbevis af te leveren door de gerechtsdeurwaarder.**

**Reders, verzorgt uw vaartuigen. Deze nuttige kosten besparen u veel uit aan herstellingen, opslepingen en marktverliezen.**

**ALGEMENE SCHEEPS-,  
BOUW- EN INDUSTRIELE  
SCHILDERWERKEN  
ZANDSTRAALWERKEN**

## VERBEKE R.

- Anti-roest behandeling met garantie
- Waterafstotende waterdichtingswerken
- Schimmel- & bacteriëndodende behandelingen
- Insektenwerende decoratieve bekleding

Rustoordstraat 37  
8020 OOSTKAMP  
☎ (050) 82 22 54

# NOG HET ONMOGELIJK TE KONTROLEREN KWOTASTELSEL AANBEVOLEN AAN MR. TIENSTRA EN ZIJN ADMINISTRATIE

Meer en meer komen de moeilijkheden, zoniet de onmogelijkheid aan het licht om het kwotastelsel een eerlijke toepassing te doen vinden. Als een systeem geen kansen biedt om eerlijk toegepast te kunnen worden, dan is het hoog tijd, dat hier van afgezien wordt.

Officiële vangstgegevens, die door de betrokken lidstaten aan de E.E.G. te Brussel verleden jaar werden overgemaakt, hebben onder meer een massieve overbevissing op de makreel door de Ierse seiners bloot gelegd. Terzelfdertijd tonen deze cijfers aan dat Deense treilers 15.535 ton makreel illegaal uit de Noordzee en de Atlantiek wegvisten en dit reeds vóór de datum van toekenning door de E.E.G. van een klein kwotum makreel van de „Western-Stock” in januari 1983 opgenomen in Het Visserijbeleid overeengekomen tussen de „Tien”.

Denemarken werd toen 7 duizend ton makreel toegekend en thans staat reeds vast, dat ook in de maanden februari en maart, de Deense treilers nogmaals 14 duizend ton makreel in totaal over die twee maanden bijeen visten!

Aan de hand van het cijfermateriaal waarover de E.E.G. beschikt, is intussen vast komen te staan, dat de Denen hun kwota kabeljauw, schelvis en koolvis in 1982 ver overschreden hebben, terwijl dit doorlopend gebeurde door de Nederlandse visserijvloot. Nederland heeft toegegeven, dat het verleden jaar twee duizend ton meer makreel heeft aangevoerd dan de toegestane 37 duizend ton, maar intussen heeft de E.E.G.-onderzoekingskommissie zich reeds sterk gemaakt het bewijs te kunnen leveren dat de Nederlandse aanvoer rond de 100 duizend ton schommelt! In plaats van de  $37 + 2 = 39$  duizend ton. Volgens de door Ierland officieel aangegeven cijfers, zou dit land 102 duizend ton weggevisst hebben in plaats van de toegekende 80 duizend ton, terwijl cijfers verschenen in de Ierse vakbladers zelfs gewagen van 145 duizend ton! Gelukkig voor wat de makreelvisbestanden betreft, bleven Frankrijk en West-Duitsland ver onder het hun toegekend kwantum, alhoewel dit nooit de overbevissing door de andere landen kan goed maken. Inderdaad visten de Fransen slechts 11.600 ton van hun 24 duizend ton kwantum en de Westduitsers een goede 10 duizend van de hun toegekende 16 duizend ton. Voor wat Groot-Brittannië betreft, was de enige

vissoort, die overbevist werd, de koolvis. Bepaalde andere soorten werden zelf onderbevist. Dit was vooral het geval voor de wijting en dit niet alleen voor de Britten maar praktisch bij alle lidstaten.

Wie zijn dus de luidschreeuwers of onbevoordeelden?

In elk geval bewijst dit duidelijk, dat men met het kwotasysteem een stelsel in de praktijk heeft gebracht, waaraan onmogelijk de hand te houden is. En dit zal ook zeker niet het geval zijn in 1983 noch met de instelling van een speciale inspectiedienst, noch met het in de praktijk brengen van het logboek. Ook hier zal wel een achterpoortje kunnen open blijven.

Onze konklusie ter zake is dus snel gemaakt, namelijk dat men van het kwotastelsel afstapt en iets anders in de plaats brengt. We gaan wel akkoord dat het kwotastelsel de bescherming van de visbestanden inhoudt, maar dan op voorwaarde, dat er reële mogelijkheden aanwezig zijn om dit stelsel eerlijk te doen toepassen in alle landen en dat alleen officiële verkopen toegelaten zijn met zware sancties bij het ontduiken er van. En dat zal in Engeland, Duitsland, Frankrijk en België wel niet nodig zijn.

Wij zijn zoals in ons hoofdartikel gemeld, voorstander van een beperking van de visserij onder tweeërlei vorm, namelijk een verbod op het vissen binst de kuitschietende periode en een verbod om te vissen in bepaalde gebieden binst bepaalde perioden. Verder nog een duidelijke verhoging van de netmaaswijdten voor praktisch alle vissoorten.

Om verder te beletten, dat machtige treilers aan roofbouw zouden doen en binst de toegestane vangstperioden te veel zouden wegvissen, zou er per lidstaat een maximum aan vangstcapaciteit dienen vastgelegd, dat wil zeggen, een maximum aan scheepstonnage en aan totaal motorvermogen.

We weten heel goed dat geen enkel stelsel perfect is, maar tot nog toe was en is, het kwotasysteem een lachertje gebleken en werkten zelfs officiële diensten mede aan de overtreding, zoals onder meer de A.I.D. (Algemene Inspectie-Dienst) in Nederland, de Kamers van Koophandel in Frankrijk, enz., enz.

## SOCIAAL-ECONOMISCH KERNKABINET BESLISTE STEUN TE GEVEN AAN MERCANTILE -BELIARD

Het sociaal-economisch kernkabinet heeft vorige week donderdag een aanvullend sociaal luik voor de sector van de scheepsherstelling goedgekeurd.

Het sociaal-economisch kernkabinet besliste op de eerste plaats 1 tot 1,2 miljard vrij te geven voor een degressieve tussenkomst, gespreid over een periode van vijf jaar, voor het sociaal luik voor de scheepsherstellingssector. Het geld moet dienen voor de uitkering van brugpensioenen en afvloeiings- en omscholingskosten bij het bedrijf «Mercantile-Beliard N.V.», de enige onderneming van enige omvang, die in België nog in deze sector werkzaam is. In 1983 krijgt het bedrijf 210 miljoen, en dit bedrag wordt jaarlijks verminderd om in 1987 nog 156 miljoen te bedragen. Daarbij komt dan nog een som van 133 tot 333 miljoen, zijnde tien procent van het loonvolume tot dekking van de bijdragen aan het fonds voor bestaanszekerheid en de sociale lasten voor eventuele verdere afvloeiing van bedienden.

## GROTE AANVOER TE ZEEBRUGGE IN MEI

De totale visaanvoer in de vismijn van Zeebrugge voor de maand mei bedroeg 1.314 ton. Dit is een verhoging van 292 ton t.o.v. mei 1982.

Tegenover een gedaalde aanvoer van tong (—66 ton) werd er bijna een verdubbeling van de aanvoer van pladijs genoteerd en eveneens een toename van de vangsten van rogvis, steenschol, griet, schotse schar, haai en vooral zeeduivel.

Door de ongunstige weersomstandigheden deze maand is het aantal garnaaivangsten teruggelopen van 242 naar 149.

De daling van de gemiddelde prijs van de globale aanvoer (94,65 fr. t.o.v. 114,3 fr.) en van tong (210,7 fr. t.o.v. 227,71 fr.) wordt gecompenseerd door een stijging van de aanvoer en door een stijging van de gemiddelde prijs van de pladijs, zeeduivel, steenschar en noorse kreeft. Daardoor kon de totale besomming voor vorige maand zich handhaven nl. ± 124 miljoen fr. tegenover ± 116 miljoen fr. voor de maand mei 1982.

**REDERS en  
VISSERS.**

voor uw

**SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle  
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

**HAND IN HAND**  
VISMIJN 71, OOSTENDE — ☎ 32.11.01

**VISSERSVAARTUIG KOPEN  
OF VERKOPEN ?**

Voor inlichtingen en formaliteiten :  
Beroepsvereniging

**HAND IN HAND**

ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 — 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

## HET QUOTASYSTEEM – E.E.G.-STEUN – REDERSFONDS

Mijnheer Vandenberghe.

U waart spijtig genoeg donderdag 26 mei niet tegenwoordig op de uiteenzetting van Lord Battersby inzake de quota en de E.E.G.-visserijvraagstukken waar niemand het belang van de zaak scheen te beseffen en zelfs de Rederscentrale hier tekort kwam aan het houden van een nuttig debat. Men gaat liever naar Bergen in Holland om aan show te doen, ook al op onze kosten, waar men nochtans niets verloren heeft.

Daar werden nochtans een paar nuttige vragen gesteld door reder Medard Vandembroucke, die beweerde dat zij nooit ingelicht worden over de wijze van een betoelaging door de E.E.G. voor nieuwbouw.

Verder lezen we in het blaadje, door de Rederscentrale uitgegeven, dat zij, zoals gewoonlijk, talrijke besprekingen heeft gehouden over het Paritair Comité, het scheepjongensfonds, het redersfonds, het visserijonderwijs, enz.

Maar welke besprekingen dat allemaal zijn en wat wij moeten doen om van de E.E.G.-subsidie bij nieuwbouw of van het Redersfonds te genieten, daar wordt in alle talen over gezwezen en hebben wij het voor het raden. De reders betalen nochtans aan die Rederscentrale voor allerlei doeleinden meer dan 20 miljoen per jaar, die er nog een dikbetaalde secretaris en bedienden op na houden.

Wat moeten wij dan doen om van het redersfonds en de E.E.G. te genieten? Drie jaar geleden werden van de E.E.G. naar het schijnt meer dan 40 miljoen aan Belgische reders die bouwen, uitbetaald en nu zien we dat opnieuw lieve vriendjes door de Rederscentrale werden opgegeven om van het Redersfonds te genieten. Mogen we dan niet weten wie geld van de E.E.G. en het Redersfonds ontving en waarom?

't Wordt tijd dat men ons ook hier te Zeebrugge wat ernstiger voorlicht en elkeen op dezelfde manier behandeld wordt in plaats van dineetjes onder enkelen.

Een reder van Zeebrugge

### Nota der redactie

Inderdaad, het spijt ons op de uiteenzetting van Lord Battersby, in het buitenland vertoevend, niet tegenwoordig te hebben kunnen zijn.

In verband met het quotasysteem hebben wij reeds vroeger onze mening weergegeven en hebben wij er deze week, naar aanleiding van wat in Holland te Bergen en te Oostende werd uiteengezet, een hoofdartikel aan gewijd. Het valt inderdaad te betreuren, dat de Rederscentrale met zijn leden daarover geen openbaar debat heeft gehouden, wat toch nog van groot belang is. Wat nu de bouwtoelagen van de E.E.G. betreft, het redersfonds, het scheepjongensfonds, het visserijonderwijs, enz., volstaat het niet in dat blaadje evasief te schrijven, dat men daarover met de autoriteiten gesproken of onderhandeld heeft, enz., en is het normaal, dat men daardoor de indruk verwekt, dat dit alles voor sommigen voorbestemd is, wat onjuist is.

Dat in alle talen over de wijze waarop men kan genieten en tot wie men zich daarvoor moet wenden ook, gezwezen wordt, verwekt meer argwaan dan openlijk de leden in te lichten.

Het is aan ons niet, daarover, uitleg te vragen. U en zoveel anderen zijn lid. Verzoek desnoods om uitleg in een algemene vergadering of per

brief. U heeft het recht te weten aan welke reders en voor welke redenen een E.E.G.-tussenkost werd gegeven en misschien volgend jaar zal gegeven worden en aan welke voorwaarden U moet voldoen. U heeft ook het recht te eisen dat elkeen op hetzelfde ogenblik wordt ingelicht en niet achterbaks zoals nu, als het kalf verdronken is. Hetzelfde geldt het Redersfonds.

Een secretaris is daar niet om foefjes te verkopen en eenvoudig te schrijven dat steeds talrijke problemen besproken worden om tenslotte in Bergen (Holland) namens de Rederscentrale aan show te gaan doen zonder dat zelfs een beheerraad is ingelicht of daartoe toelating heeft gegeven.

Onder de problemen zijn er welke zeker openbaar en aan alle leden dienen bekend gemaakt, bijzonderlijk als het gaat over bouwvoorwaarden, E.E.G.-toelagen, Redersfonds, scheepjongensfonds, enz.

Als men als Rederscentrale rechtvaardig en onpartijdig tussenkost, dan moet men zich voor niemand schamen en moeten de leden behoorlijk ingelicht en daar twifelen wij niet aan. Het is aan ons niet dit te doen. Van de vier vragen voor toelagen, is voor zover ons bekend, nog maar ene toegekend aan de heer Pintelon voor de O.81 of O.216, wat gerechtvaardigd schijnt.

Voor het Redersfonds, is de secretaris van de Rederscentrale, ook secretaris van dat fonds en wordt hij er ook goed voor vergoed. Niemand beter dan hij, zou U behoorlijker kunnen inlichten. Doet hij het niet, wend U dan tot het bevoegd Ministerie van Verkeerswezen of Landbouw. Wat de E.E.G.-tussenkost betreft, is ook hij bevoegd om U in te lichten. Doet hij het niet, en wij weten niet waarom hij het niet zou doen, dan kunt U hem rekenschap vragen omtrent zijn stilzwijgen en U ook wenden tot de Visserijdienst van het Ministerie van landbouw.

Wij menen U bijgevolg, zonder foefjes te verkopen, duidelijk ingelicht te hebben, daar het aan ons niet is in de willekeurig opgediende soepen van de Rederscentrale te mengen en elke haven ook zijn vertegenwoordigers heeft, die U uitleg kunnen verschaffen.

Het spijt ons ten andere waarom wij thans regelmatig brieven of bezoek krijgen om uitleg. De leden kunnen dit alles ook in algemene vergadering vragen.

P. Vandenberghe

## NOG HET REDERSFONDS

Mijnheer de redacteur,

Wij hebben in uw blad van 20 mei jl. gelezen, dat er verschillende reders zijn die het niet nodig hebben, maar toch elk 1,5 miljoen van dat fonds gekregen hebben en zijn ten zeerste verwonderd, dat het blaadje van de Rederscentrale daarover geen woord schrijft. Dat geld is toch van alle reders.

Als wij veranderingen willen doen, dan zendt men ons naar het Krediet aan de Nijverheid met alle eisen en waarborgen. Hier zijn het juist dezen die het niet nodig hebben, die het zonder hypotheek krijgen. Waarom wordt elkeen niet op dezelfde manier behandeld? Dat geld is toch weeral niet voor vriendjes.

De secretaris van de Rederscentrale ontwijkt echter onze vragen voor inlichtingen, nu wij ook veranderingen moeten doen, de middelen niet hebbend om een nieuw schip te bouwen. Wat staat er ons te doen?

Een Oostendse reder.

### Nota der Redactie

Wij verwijzen U naar het antwoord van de heer Vandenberghe op een ander ingezonden brief.

Wij weten alleen, dat er een commissie is welke elk geval van vraag onderzoekt. Die commissie werd in ons blad kenbaar gemaakt.

Als gij met de Rederscentrale, de secretaris Wittevrongel bedoelt, dan moet ge U tot hem wenden.

Het blaadje van de Rederscentrale is immers zoals ge weet op zijn verantwoordelijkheid, maar met de centen van de reders, uitgegeven. Diezelfde secretaris is ook als secretaris van dat fonds aangesteld en wordt naar men ons meldt daarvoor buiten zijn loon van meer dan een miljoen en zijn talrijke reis- en verblijfskosten, nog vijfduizend frank vergoeding per maand van het redersfonds bijbetaald.

Wilt gij van dat fonds genieten, schrijf zo nodig naar de voorzitter in het Ministerie van Verkeerswezen of wend U tot de heer Pintelon, voorzitter van de Rederscentrale die ook in die bestuurscommissie zit.

Wij zijn overtuigd dat hij U zonder meer behoorlijk kan en zal inlichten.

Wat de garanties betreft, welke de vier uitverkorenen moeten geven, ook daar kunnen wij U niet over inlichten. Dat is het werk van de commissie.

De redactie.

## ALGEMENE VERGADERING VAN V.Z.W. MERCATOR

Zeer onlangs greep in Antwerpen de Algemene Statutaire Vergadering plaats van de vzw. Mercator waarbij ondervoorzitter Van Marcke fungeerde als voorzitter. Alvorens de agenda aan te vatten, werd in een kort in memoriam, hulde gebracht aan de nagedachtenis van wijlen Minister van State P.W. Segers die gedurende méér dan 21 jaar voorzitter was van de vereniging. Uit het jaarverslag leren wij dat, inzake de ledenbijdrage, een record werd geboekt want in 1982 betaalden 123 leden samen 264.650 fr. In datzelfde jaar brachten 115.281 personen een bezoek aan het schip te Oostende waardoor de inkomgelden opliepen tot 4.311.540 fr. terwijl bovendien voor 717.113 fr. aan souvenirartike-

len werd aangekocht. Het totaal aantal bezoekers tot 31 december 1982 is gestegen tot 2.174.980. Nadien werden nog enkele statutaire benoemingen goedgekeurd.

Werden aangesteld als beheerder voor een termijn van vier jaar: de hh. Kinsbergen, Van Marcke, Cools, Huyghebaert, Schellekens, Ghys en Westerlinck. De heren De Rycke en Seghers werden als commissaris benoemd voor de duur van één jaar.

In 1982 werden door de Vereniging vzw Mercator duizend genummerde medailles uitgegeven. Eén voor 50 jaar MERCATOR (1932-1982) en één voor twintig jaar MUSEUMSCHIP (1961-1981). Beide genummerde medailles in een etui (met certificaat) kunnen nog steeds bekomen worden tegen de prijs van 500 fr.

Secretariaatsadres: Doggeweg 59, 1930 Zaventem.

# MARKT- EN VISMIJNECHOS

## OOSTENDE

Tengevolge van een technische computerfout is het laatste cijfer van de opbrengst van elk vaartuig dat vorige week te Oostende verkocht, weggefallen.

Uit dien hoofde werd een volledig vals beeld van de opbrengsten gegeven en geven we de werkelijke opbrengsten zoals vorige week gemaakt, opnieuw weer.

### VRIJDAG 27 MEI 1983

	dag.	vis	tong	fr.
KANAAL				
O.231	21	85	9.000	2.389.019
O.206	15	150	300	514.006
KUST				
Z.55	3	10	600	153.841
NOORDZEE				
O.141/369	12	900	—	2.013.982
WEST				
O.118	14	180	—	404.808

### MAANDAG 30 MEI 1983

	dag.	vis	tong	fr.
KREEFTENPUT				
N.723	12	50	2.000	446.348
NOORDZEE				
O.127/303	14	315	—	753.982
O.243/N.752	14	870	—	1.996.960
KANAAL				
O.705	15	40	4.600	1.112.048
O.35	14	140	—	557.127
WEST				
O.134	12	150	—	412.004
O.123	11	200	—	695.346

### DINSDAG 31 MEI 1983

	dag.	vis	tong	fr.
NOORDZEE				
O.135/275	13	960	—	2.262.684

### WOENSDAG 1 JUNI 1983

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
Z.300	5	25	1.000	273.706
N.45	8	200	—	536.076
NOORDZEE				
O.309/N.719	12	800	—	1.725.178

Ook de afgelopen week hebben we weinig vis gehad te Oostende. Er was wel een voldoende aanvoer van kabeljauw en van gul. Kabeljauw die in de eerste plaats aangevoerd werd door Deense schepen welke op de drie verkoopdagen telkens voor één vangst zorgden. Niettegenstaande de ingevoerde Deense kabeljauw nog tot 120 fr. kostte, werd in de afslag een prijs betaald die terugliep tot even boven de 60 fr. het kg. Maandag kreeg kabeljauw nog tot bij de 80 fr. en kreeg de Deense vangst rond de 70 fr. het kg.

De spanvissers hebben wel iets kleinere vangsten binnengebracht, de prijs lag lager dan verleden week met de kleine sortering in verhouding aan de beste prijzen. Die kleine gul kreeg gewoonlijk rond de 37 tot 40 fr. terwijl middenslag en grote gul tussen 40 en 50 fr. verkocht werden. Wat kleine schelvis werd redelijk goed verkocht, de grote totten kregen zelfs tot 47 fr.

Wijting is ook duur gebleven. Enkele Westvangsten die maandag aangeboden werden gingen vlot van de hand met toch iets teruglopende noteringen voor de kleine soort. Grote wijting tussen 63 en 75 fr., kleine tussen 20 en 45 fr.

Schol is weer erg schaars geweest, de prijs ligt er niet om en lag weer voortdurend boven de 60 fr.

Voor tongen werden ook wel iets hogere prijzen betaald. Alleen de kleinste sortering bleef enigszins achterwege, hiervoor werd rond de 170 fr. betaald, de middensoorten noteerden tussen 230 en 255 fr. Een partij staartvis werd verkocht aan prijzen schommelend tussen 150 fr. voor de heel kleine en 290 fr. voor de grote sortering. Tarbot en griet zijn tijdens de afgelopen week erg schaars geweest.

Eveneens erg schaars bleef garnaal. De prijs blijft dan ook een stuk boven de 100 fr. De meeste schepen blijven op tong vissen en blijven dat vrij goed doen.

### VRIJDAG 3 JUNI 1983

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
N.738	6	270	—	790.369

### MAANDAG 5 JUNI 1983

	dag.	vis	tong	fr.
NOORDZEE				
RI.214	5	190	—	681.295
WEST				
Z.502	10	210	—	382.979
N.597	7	180	—	413.459
O.229	12	175	—	411.975
N.40	12	240	—	491.148
N.3	10	335	—	869.552

	dag.	vis	tong	fr.
NOORDZEE				
O.232/285	12	800	—	1.612.836
N.708/709	10	860	—	1.641.370
KANAAL				
N.36	15	100	3.800	1.111.034
Z.499	17	50	6.000	1.493.123
Z.43	15	230	1.100	1.189.540

### DINSDAG 7 JUNI 1983

	dag.	vis	tong	fr.
NOORDZEE				
O.128/279	—	600	—	1.249.676
RI.6	—	320	—	1.001.297

### WOENSDAG 8 JUNI 1983

	dag.	vis	tong	fr.
NOORDZEE				
E.520	5	245	—	637.420
NOORD				
Z.34	11	260	—	591.447

## Verwachtingen

### VRIJDAG 10 JUNI

NOORD: O.83 (300 m. waarvan 240 platvis)

### MAANDAG 13 JUNI

NOORDZEE: O.26/O.306 - O.141/O.369 - N.41/N.706  
KANAAL: O.51 - O.518 - O.108 (vermoedelijk)  
NOORD: O.33  
WEST: O.134  
KREEFTENPUT: Z.563

### DINSDAG 14 JUNI

NOORDZEE: O.127/O.303 - O.243/N.752  
WEST: O.35

### WOENSDAG 15 JUNI

NOORDZEE: O.135/O.275  
WEST: N.45

## ZEEBRUGGE

### DONDERDAG 2 JUNI 1983

	dag.	vis	tong	fr.	
Z.506	W	350	150	—	1.002.560
Z.512	N	700	300	10	530.630
					<b>1.553.190</b>

### VRIJDAG 3 JUNI 1983

	dag.	vis	tong	fr.	
Z.400					210.610
Z.289					1.402.012
Z.50					948.160
Z.569					745.217
Z.509					729.474
Z.30					943.830
					<b>4.979.303</b>

### MAANDAG 6 JUNI 1983

	dag.	vis	tong	fr.	
Z.560	W	200	30	8	265.990
N.15	W	2.000	280	14	1.109.230
Z.319	N	—	650	17	1.238.560
Z.596	W	1.200	200	13	804.200
Z.324	N	750	250	14	755.710
Z.92	N	—	800	17	1.698.910
Z.47	W	1.000	200	18	1.488.289
Z.418	N	—	350	16	890.530
Z.474	W	900	20	5	330.550
Z.307	KRP	—	200	10	756.075
					<b>9.338.044</b>

### DINSDAG 7 JUNI 1983

	dag.	vis	tong	fr.	
Z.580	W	800	40	9	359.740
Z.578	W	700	70	7	325.480
Z.46	N	2.000	350	16	1.959.330
Z.589	W	1.200	100	13	572.890
Z.573	KRP	—	200	10	666.125
Z.126	W	500	170	16	904.210
					<b>4.787.775</b>

### WOENSDAG 8 JUNI 1983

	dag.	vis	tong	fr.	
Z.484	N	—	200	15	556.830
Z.576	N	100	360	16	832.100
Z.510	KRP	—	200	10	617.925
Z.568	W	800	40	9	406.720
					<b>2.413.575</b>

## NIEUWPOORT

### DONDERDAG 2 JUNI 1983

	dag.	vis	tong	fr.
GARNAAL				
N.106		97 kg.		11.075 fr.
N.782		124 kg.		15.872 fr.

### VRIJDAG 3 JUNI 1983

	dag.	vis	tong	fr.
VIS				
N.736		3.611 kg.		196.930 fr.
N.590		192 kg.		35.821 fr.
N.211		395 kg.		66.082 fr.
N.349		202 kg.		39.131 fr.
N.22		403 kg.		50.528 fr.
N.551		247 kg.		48.878 fr.
N.720		356 kg.		61.231 fr.
N.700		242 kg.		48.946 fr.
N.88		216 kg.		36.475 fr.
N.710		290 kg.		37.639 fr.

### GARNAAL

	dag.	vis	tong	fr.
N.106		48 kg.		5.712 fr.
N.782		135 kg.		19.305 fr.

VIS		
N.211	157 kg.	26.250 fr.
N.349	97 kg.	18.503 fr.
N.22	205 kg.	33.605 fr.
N.172	4.070 kg.	222.068 fr.
N.575	747 kg.	97.547 fr.
N.720	170 kg.	38.427 fr.
N.710	96 kg.	18.106 fr.
N.590	88 kg.	21.139 fr.
N.346	2.404 kg.	111.560 fr.

DINSDAG 7 JUNI 1983

GARNAAL		
N.782	162 kg.	24.678 fr.

WOENSDAG 8 JUNI 1983

VIS		
N.349	244 kg.	46.756 fr.
N.22	252 kg.	38.973 fr.
N.575	623 kg.	84.916 fr.
N.720	222 kg.	47.249 fr.
N.710	488 kg.	73.010 fr.
N.700	177 kg.	35.093 fr.
N.788	113 kg.	20.616 fr.
N.88	384 kg.	63.054 fr.
N.590	185 kg.	33.110 fr.
N.211	327 kg.	52.846 fr.

GARNAAL		
N.106	62 kg.	7.875 fr.
N.782	150 kg.	20.398 fr.

# SCHEEPSKREDIET

Onder voorzitterschap van Directeur-Generaal R. Vancraeynest, komt op donderdag 23 juni te Brussel in de burelen van het Ministerie van Verkeerswezen, het Technisch Comité voor Scheepskrediet bijeen om de aanvragen voor scheepskrediet, 't zij nieuwbouw, 't zij aankoop van tweedehandsschepen door om het even wie ingediend, te bespreken, goed te keuren, te verdagen of af te keuren, al naar gelang de soort vraag, de voorgestelde middelen, de bouw, inbouw of aankoop.

Om van een scheepskrediet te genieten doet men best, de aanvraag in te dienen bij de voorzitter, de heer Vancraeynest op het Bestuur van Zeewezen, met een kopij er van voor de heer Van Gerven, directeur voor West-Vlaanderen van de N.M.K.N. te Brugge, Hoefijzerlaan, 12.

Men doet best een kopij daarvan naar de directie van de N.M.K.N., Sterrekundelaan 14, Brussel 1030 te sturen.

Deze aanvragen moeten minstens 14 dagen vóór de behandeling er van, met alle nodige gegevens opgestuurd worden.

Alle reders of belanghebbenden mogen zich daarvoor vooraf steeds tot de redersvereniging Hand in Hand Zeebrugge wenden of tot de heer Vandenberghen ten kantore van Hulp in Nood, Hendrik Baelskaai 27, Oostende, waar om het even wie over hun rechten, mogelijkheden en plichten bij het indienen zullen ingelicht worden.

Er wordt de belanghebbenden gemeld, dat de heer Deroose, directeur van Hand in Hand Zeebrugge, lid is van het technisch comité en deze bevoegd is om elkeen zoals het hoort in te lichten.

## GETIJEN TE OOSTENDE

JUNI				
10 vrijdag	—	—	0642	058
NM 11 zaterdag	1228	481	1901	065
	0039	489	723	051
	1307	493	1945	055
12 zondag	0122	504	0806	050
	1349	500	2033	048
13 maandag	0209	511	0852	053
	1435	500	2123	041
14 dinsdag	0301	509	0941	058
	1525	492	2216	035
15 woensdag	0356	499	1033	065
	1618	477	2312	032
16 donderdag	0454	484	1128	075
	1715	459	—	—
EK 17 vrijdag	0557	467	0013	035
	1818	443	1229	089
18 zaterdag	0704	454	0118	043
	1927	431	1337	102
19 zondag	0816	447	0225	053
	2038	429	1449	107
20 maandag	0926	446	0333	059
	2144	434	1557	103
21 dinsdag	1026	449	0436	061
	2243	442	1658	092
22 woensdag	1118	452	0529	061
	2333	451	1750	080
23 donderdag	—	—	0614	064
	1201	455	1836	071
24 vrijdag	0016	460	0654	070
	1238	460	1918	064
VM 25 zaterdag	0056	469	0730	077
	1314	468	1958	060
26 zondag	0135	477	0806	082
	1350	476	2038	056
27 maandag	0215	481	0843	084
	1429	479	2116	052
28 dinsdag	0255	479	0919	083
	1507	476	2155	049
29 woensdag	0335	470	0959	082
	1545	465	2234	050
30 donderdag	0414	456	1038	085
	1622	449	2313	057

JULI				
	(1)	(2)	(3)	(4)
1 vrijdag	0453	443	1119	093
	1701	434	2352	071
2 zaterdag	0533	432	—	—
	1741	422	1202	108
LK 3 zondag	0620	426	0034	090
	1829	414	1250	125
4 maandag	0713	423	0126	107
	1927	412	1347	138

### VERKLARING

- 1e kolom : Uur van het hoogwater.
- 2e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak
- 3e kolom : Uur van het laag water.
- 4e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak.

### BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE :

Dover	1 h 13	vóór	Oostende
Boulogne	1 h 04	»	»
Calais	0 h 53	»	»
Duinkerken	0 h 21	»	»
Nieuwpoort	0 h 10	»	»
Blankenberge	0 h 17	na	Oostende
Zeebrugge	0 h 21	»	»
Knokke	0 h 27	»	»
Vlissingen	0 h 53	»	»
Terneuzen	1 h 15	»	»
Antwerpen	3 h 10	»	»
Hoek v. Holland	1 h 42	»	»
IJmuiden	2 h 33	»	»
Rotterdam	3 h 43	»	»

### BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE :

Duinkerke	0 h 07	vóór	Oostende
Nieuwpoort	0 h 00	»	»
Zeebrugge	0 h 11	na	Oostende
Vlissingen	0 h 25	»	»
Terneuzen	0 h 55	»	»
Antwerpen	3 h 10	»	»
IJmuiden	3 h 48	»	»
Rotterdam	4 h 21	»	»

## DE VERSPREIDING VAN « HET VISSERIJBLAD »

Om te voldoen aan de vraag van veel vissersfamilies en al wie belang stelt in de visserij en vishandel, is HET VISSERIJBLAD elke vrijdag te verkrijgen, tegen de prijs van 50 fr., bij de dagbladverkopers en in de hiernavolgende boekhandels.

Wie zich wil abonneren, kan dit steeds ten kantore of ter post.

### AAN DE MIDDENKUST :

Algemene Lektuur Dedecker O. Dirix	Torhoutsesteenweg 332, Oostende
Internationale Boekhandel	Torhoutsesteenweg 442, Oostende
Internationale Boekhandel	Spaarzaamheidstraat 1, Oostende
Internationale Boekhandel	Kapellestraat 65, Oostende
Internationale Boekhandel	Ad. Buylstraat 33, Oostende
Lievens M. Fr.	Alf. Pieterslaan 9, Oostende
Saelens	Th. Van Loostraat 26, Oostende
Thoon G.	Koninginnelaan 39, Oostende
Van Belle J.	Langestraat 95, Oostende
Algemene Lektuur Bertin M.	Voorhavenlaan 179, Oostende
Bolle G.	Stuiverstraat 422, Oostende
Paulus	Duinenstraat 302, Bredene
	Buurtspoorwegstraat 48, Bredene
	P. Elisabethlaan 72, Bredene
	Vosseslaan 123, De Haan

### AAN DE OOSTKUST :

Verstraete	Heiststraat 71, Zeebrugge
Alg. Lektuur Vanderveen A.	Knokkestraat 118, Heist
Verstappen	Vlamingstraat 22, Heist
Wicke	St. Antoniusstraat 45, Heist
	Stationsplein 2, Knokke-Heist

### AAN DE WESTKUST :

Vermote	Langestraat 127, Nieuwpoort
Vandenbruwaene	Pyliserlaan 25, Koksijde

# Tong- en pladijprices

## TONG

### OOSTENDE

	6 juni		7 juni		8 juni	
Lappen .....	251	259	.....	.....	245	250
Grote .....	255	262	.....	.....	255	260
3 4 .....	230	245	.....	.....	273	290
Bloktongen .....	209	225	.....	.....	223	258
Vóór-kleine .....	185	200	.....	.....	200	206
Kleine .....	160	175	.....	.....	182	190
Slips .....	160	.....	.....	.....	172	.....

### ZEEBRUGGE

	6 juni		7 juni		8 juni	
Grote .....	256	259	256	266	257	270
Bloktongen .....	255	265	259	270	288	290
Fruittongen .....	241	247	256	265	295	301
Schone kleine .....	193	225	178	233	229	236
Kleine .....	149	167	171	192	201	207
Tout petit .....	150	164	156	177	175	177
Slips .....	159	162	155	164	166	168

### NIEUWPOORT

	6 juni		7 juni		8 juni	
Tong I .....	252	258	.....	.....	252	260
Tong II .....	268	274	.....	.....	255	265
Tong III .....	272	278	.....	.....	275	285
Tong IV .....	264	268	.....	.....	198	210
Tong V .....	210	220	.....	.....	175	185
Kleine tongen .....	180	188	.....	.....	165	175

## PLADIJS

### OOSTENDE

	6 juni		7 juni		8 juni	
Platen .....	55	68	.....	.....	48	.....
Iek (groot-klein) .....	63	66	.....	.....	42	47
Derde slag .....	29	60	.....	.....	46	.....
Platjes .....	26	31	.....	.....	36	.....

### ZEEBRUGGE

	6 juni		7 juni		8 juni	
I .....	38	31	40	48	40	42
II .....	45	42	49	52	42	48
III .....	44	45	42	46	47	48
IV .....	38	24	27	32	38	40
V .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

### NIEUWPOORT

	6 juni		7 juni		8 juni	
Moelen .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote pladijs .....	75	80	.....	.....	70	80
Platjes .....	55	60	.....	.....	46	50
Drielingen .....	70	75	.....	.....	70	75

## UURTABEL DER OVERVAARTEN

### SCHEPEN

Voor de week van 12.6 tot 18.6.83

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 10.05 en te 13.50 u. (x)
- Dagelijks te 07.35 u., behalve op 12 en 16.6.83
- Dagelijks te 06.35 u., behalve op 18.6.83
- Op 18.6.83 bijk. afv. te 15.00 u.

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 00.01 u., behalve op 12.6.83
- Dagelijks te 06.00, te 08.00 en te 18.00 u.
- Dagelijks te 15.00 en te 20.00 u., behalve op 18.6.83
- Op 18.6.83 bijk. afv. te 12.00 en te 21.00 u.

#### Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

- Dagelijks te 01.30 u.

#### Afvaarten uit Dover Western Docks:

- Dagelijks te 11.40, te 15.30 en te 18.10 u.

#### Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 01.00, te 10.00, te 13.00, te 19.00 en te 22.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 12.6.83
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 12 en 13.6.83
- Op 18.6.83 bijk. afv. te 16.00 u.

#### Afvaarten uit Folkestone:

- Dagelijks te 23.55 u.

### JETFOIL

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 08.40, te 12.00, te 13.55, 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.

(x) geen plaatsbespreking voor auto's.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE

☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de visserij:

# Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	6 juni		6 juni		7 juni		7 juni		8 juni		8 juni		6 juni		8 juni	
Tarbot grote	270	295	309	289	.....	289	306	314	.....	280	281	320	370	310	330	.....
Tarbot middel	238	267	246	252	.....	244	246	269	.....	227	254	190	240	230	280	.....
Tarbot klein	200	211	209	161	.....	194	214	192	204	202	229	160	180	160	180	.....
Griet groot	218	230	279	273	.....	249	254	260	.....	270	293	230	260	220	240	.....
Griet middel	192	.....	209	230	.....	220	226	180	.....	220	259	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	122	.....	94	136	.....	187	206	.....	.....	180	186	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	53	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	20	23	26	47	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	100	108	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	82	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	50	65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	51	58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	95	100	.....	.....
Keilrog	108	.....	99	84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	100	.....	60	64	.....	84	89	.....	.....	98	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	70	86	57	87	.....	72	76	.....	.....	109	.....	90	95	.....	.....	.....
Scherpstaart	54	65	88	85	.....	94	104	.....	.....	108	.....	88	90	.....	.....	.....
Halve mans	.....	.....	46	40	.....	50	61	.....	.....	75	77	86	88	.....	.....	.....
Teelt	32	.....	49	36	.....	61	70	.....	.....	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	26	.....	17	26	.....	29	34	.....	.....	49	53	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	64	91	88	70	46	71	67	84	50	59	73	75	98	105	.....	.....
Gul (groot)	48	62	65	58	43	60	60	69	51	53	62	72	90	.....	.....	.....
Gul (middel)	40	44	62	67	40	51	54	62	39	42	66	71	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	28	40	22	28	25	39	24	29	18	33	29	23	45	.....	.....	.....
Hozemondhamme	143	290	133	270	.....	104	299	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	60	72	56	58	64	.....	45	54	.....	65	.....	79	82	.....	.....	.....
Wijting klein	18	46	22	32	42	.....	24	27	.....	20	24	42	50	.....	.....	.....
Schar	15	30	19	20	.....	19	24	.....	.....	24	26	35	45	40	50	.....
Steenschol	40	113	22	94	.....	25	71	36	87	29	92	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	50	57	58	61	.....	51	60	.....	.....	86	.....	20	30	25	30	.....
Hondshaai	23	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	6	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90	160	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	23	32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	28	52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	60	81	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	314	332	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	68	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	14	20	.....	19	21	.....	.....	48	.....	45	55	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	20	15	20	.....
Rode Poon (roobaard)	42	48	37	.....	.....	45	54	.....	.....	.....	.....	85	90	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	6	16	6	15	8	.....	8	.....	.....	18	.....	30	35	35	45	.....
Rode knorhaan	38	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	26	28	.....	19	22	.....	.....	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....

## IJMUIDEN

**Aan de dinsdagmarkt van 31 mei werd aangevoerd:** 1.030 kg. tong, 23 kisten tarbot en griet, 81 kisten kabeljauw, 86 kisten schol, 70 kisten schar, 3 kisten makreel en 99 kisten diversen.

**Prijzen in gulden. Per 1 kg.:** tarbot 15,19-14,20, grote tong 16,72-15,54, grootmiddel tong 14,63-13,43, kleinmiddel tong 11,23-10,63, tong één 11,25-10,59, tong twee 10,24-10,07.

**Per 40 kg.:** tarbot 586-474, griet 659-362, kabeljauw één 138, kabeljauw twee 186-474, kabeljauw drie 204-170, kabeljauw vier 156-146, kabeljauw vijf 160-90, schol één 160, schol twee 160-158, schol drie 166-146, schol vier 100-80, wijting drie 120-90, makreel twee 140-100, inktvis 330, krab 35-31, rode poon drie 132-66, schar 126-90, steenbolk 94-86, bot 28-26, poontjes 48, horsmakreel 31-12.

**Aan de woensdagmarkt van 1 juni werd aangevoerd:** 1.100 kg. tong, 23 kisten tarbot en griet, 150 kisten kabeljauw, 72 kisten wijting, 170 kisten schol, 57 kisten schar, 12 kisten makreel, 2 kisten schelvis, 61 kisten varia.

**Prijzen in gulden. Per 1 kg.:** tarbot 14,97-13,49, grote tong 15,82-14,40, grootmiddel tong 13,98-13,62, kleinmiddel tong 11,86-10,40, tong één 12,00-11,00, tong twee 11,00-9,60.

**Per 40 kg.:** tarbot 570-403, griet 582-375, kabeljauw één 216-162, kabeljauw twee en drie 182-126, kabeljauw vier 182-126, kabeljauw vijf 150-92, schol één 132-130, schol twee 138-130, schol drie 176-122, schol vier 110-92, wijting drie 124-84, schar 80-30, makreel twee 110-100, tongschar 232-120, bot 28-15, steenbolk 81-68, rode poon drie 154-82, schelvis drie 77, schelvis vier 81, horsmakreel 31-12, inktvis 284, haai 182, poontjes 52.

**Aan de donderdagmarkt van 2 juni werd aangevoerd:** 955 kg. tong, 11 kisten tarbot en griet, 284 kisten kabeljauw, 134 kisten wijting, 78 kisten schol, 42 kisten schar, 2 kisten makreel en 72 kisten diversen.

**Prijzen in gulden. Per 1 kg.:** tarbot 15,78-15,43, gr. tong 16,06-15,43, grm. tong 13,95-13,66, klm. tong 11,24-10,52, tong één 10,78-10,54, tong twee 10,29-10,07.

**Per 40 kg.:** tarbot 581-406, griet 582-388, kabeljauw één 162, kabeljauw twee 206-188, kabeljauw drie 166-148, kabeljauw vier 152-146, kabeljauw vijf 146-102, schol twee 156, schol drie 170-138, schol vier 110-90, wijting drie 130-50, schar 70-45, makreel twee 126-120, horsmakreel 26,10, rode poon twee 232, rode poon drie 140-96, steenbolk 78-65, poontjes 33-26, bot 26, haai 124-108, inktvis 320, tongschar 80.

**Aan de vrijdagmarkt van 3 juni werd aangevoerd:** 5.570 kg. tong, 158 kisten tarbot en griet, 983 kisten kabeljauw, 3 kisten koolvis, 72 kisten schelvis, 181 kisten wijting, 558 kisten schol, 123 kisten schar, 8 kisten makreel en 303 kisten diversen.

**Prijzen in gulden. Per 1 kg.:** heilbot 20,28-10,00, tarbot 14,69-13,42, grote tong 15,71-14,58, grootmiddel tong 14,15-10,00, kleinmiddel tong 11,59-10,24, tong één 11,49-9,60, tong twee 11,41-9,68, zalm 21,14-11,51.

**Per 40 kg.:** schol één 124-110, schol twee 164-118, schol drie 136-112, schol vier 110-84, wolf 152-112, schartong 60-59, krab 30-16, poontjes 35-26, haai 154-130, rode poon twee 204-130, rode poon drie 70-48, tarbot 560-382, griet 576-272, kabeljauw één 168-112, kabeljauw twee 192-124, kabeljauw drie 152-118, kabeljauw

vier 142-112, kabeljauw vijf 124-72, schelvis twee 104, schelvis drie 152-104, schelvis vier 112-88, koolvis drie 110, makreel twee 140-120, schar 65-33, wijting drie 126-76, bot 30-26, leng 130-122, hammen met kop 274-172, witte koolvis drie 134, tongschar 215-80, krabbepoten 104.

## ONGEZONDE TAAL VAN DE HEER HOEKSTRA

Met verbazing lezen we in een Nederlandse krant dat de hr. Hoekstra, voorzitter van de Nederlandse Visserijbond verklaard heeft, dat in de andere Europese landen de voorschriften aanwijsbaar vaker worden genegeerd. We kunnen de heer Hoekstra niet bijtreden, temeer daar vooral in de Nederlandse vakbladers, het systeem van de witte, grijze en zwarte vis, uitvoerig uit de doeken gedaan werd en Nederland nog met de kater van de makreel zit, waar reeds meer dan voor het dubbel kwantum uitvoersubsidies gevraagd werden, dan het hen toegekend officieel kwantum werkelijk bedroeg. Waarom verzwijgt de heer Hoekstra dit en waarom zwijgt hij eveneens over wat ter Middelburgse rechtbank omtrent de massaverkoop in 't zwart gebeurde.

Volgens de heer Hoekstra, voorzitter van de Nederlandse vissersbond, zou Nederland in de Commissie te Brussel en in de Raad van Ministers best eveneens gaan dwarsliggen zoals Denemarken dit onlangs deed; dat brengt op en is lonend gebleken, aldus deze heer. Als echter alle landen van de E.E.G. deze strategie gaan toepassen, dan zal dit het einde van de Gemeenschap betekenen en zal ten slotte elke lidstaat niets anders overblijven dan voor eigen deur te gaan vissen. Dat wordt niet alleen een ramp voor de Belgische visserij, maar zeker ook voor de Nederlandse visserij. We menen dan ook dat dit een zeer onverstandige en slechte raad is, die men best maar niet volgt, tenware de hr. Hoekstra voor de galerij spreekt. We verwijzen ook hier eens temeer naar ons hoofdartikel en betreuren het dergelijke taal van een Hoekstra uit zuiver eigenbelang te moeten horen.

■ Volgens de Nederlandse controleurs van de Haringkontroledienst, is de Hollandse maatjes-haring die begin deze week in IJmuiden aan land werd gebracht van zeer goede kwaliteit. Voor die kotters die de haring in verse toestand aan wal brachten, was de controle zeker geen probleem, maar het moet toch wel wat moeilijker geweest zijn met de lading bevroren maatjes verpakt in kartonnen dozen en aangebracht door de diepvriestreiler «SCH.108». Alhoewel het even duidelijk moet zijn dat de haring van de racewinnaar van uitstekende kwaliteit zal zijn.

■ Door de Nederlandse Directie van Visserij van het departement van Landbouw werd een order aan een scheepswerf doorgegeven voor de bouw van een nieuw onderzoekingsvaartuig voor de visserij. Het vaartuig zal „Isis” gedoopt worden en een hekreiler worden van 28 meter en uitgerust worden met de nodige onderzoekingsapparatuur zowel voor de samenstelling van het zeewater, als voor de vissoorten, hun verspreiding, hun voortzetting, het bepalen van het aantal vislarven, het gedrag van de sleepnetten en het vistuig, enz. Het zal waarschijnlijk nog dit jaar ter beschikking gesteld worden van het R.I.V.O., het Rijksinstituut voor Visserij-Onderzoek.

■ Bij een bezoek dat de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat, mevr. Smit-Kroes, aan het Staatsvissershavenbedrijf van IJmuiden bracht, werd zij als één der eersten bedacht met een klinklare Hollandse nieuw maatje, haar aangeboden door een vriendelijke mooie dame in nationale klederdracht. De minister liet het zich duidelijk smaken. Dit initiatief ging uit van de vishandel en wij Belgen moeten weer eens de vindingrijkheid en de vele initiatieven van het bedrijf, zowel producenten als handelaars aanstippen, die geen enkele gelegenheid laten verloren gaan om met het „maatje” in de openbaarheid te komen en spontane propaganda voor het verbruik hiervan te maken. Een plaatje schieten van een minister die juist een „Hollandse Nieuwe” komt te verorberen met nog de zalige nawerking van het proevertje van deze delicatesse op het gelaat is inderdaad voor de handel duizenden waard (zie foto).



Op de foto overgenomen uit de Nederlandse IJmuider Courant ziet men de vrouwelijke minister even na het verorberen van een heerlijk maatje waarbij zij met een handgebaar haar voldoening uitdrukt.

# NEDERLAND

## NEDERLANDSE HARINGRACE GEWONNEN DOOR DE SCH.108 „ONDERNEMING II”

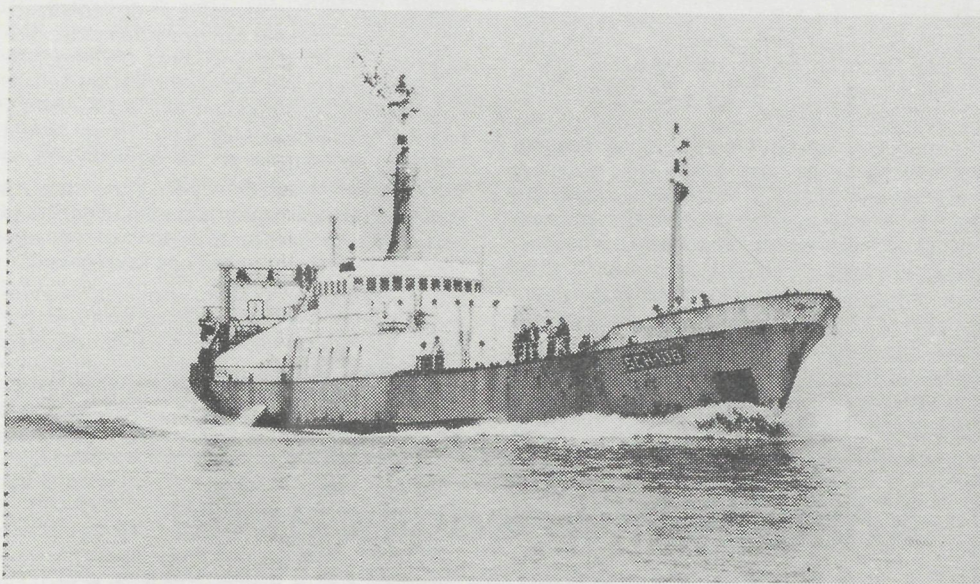
De haringrace 1983 behoort reeds tot de geschiedenis, nadat deze „race” maanden en weken in de Nederlandse haringvisserij en in de vak- en dagbladen het topgesprek was.

De race werd in laatste instantie gewonnen door de krachtige hekreiler «SCH.108» van de B.V. Cornelis Vrolijks Visserij Mij. Het was vooral de sterke 2.700 pk-motor die voor de eer zorgde, want in het verlaten van de visserijgronden lagen de «VL.34 ANITA» en de «KW.171 JAN MARIA» nog duidelijk voorop, deze laatste nochtans eveneens beschikkend over een motor van 2.300 pk.!

De SCH.108 was vissend op horsmakreel in de Golf van Biscaye in de hoek tussen Frankrijk en Spanje toen deze van de rederij bericht kreeg om naar de centrale Noordzee op te stomen voor het vissen op de groene zomerharing, beter gekend als maatjesharing. Zaterdag 28 mei kon dit vaartuig reeds de netten uitvieren en na een geslaagde vangst, werd op maandag 30 mei als eerste de haven van IJmuiden aangedaan, na onderweg de «VL.34» en de «KW.171» het nakijken te hebben gegeven.

De SCH.108 had in deze korte tijd toch nog 80 ton van de malse zomerharing in de ruimen kunnen halen waar de haring onmiddellijk ingevroren werd. De «VL.34» had reeds genoeg genomen met 100 kantjes en de KW.171 met 250 kantjes met de heimelijke hoop als eerste uit de race te komen.

Veel volk was aan de havendam en rond de IJmuidense vuurtoren gestroomd om de eerste vaartuigen te zien binnenstomen. Dit werd dan de «SCH.108», die alle paarden uit zijn krachtige motor volle gas liet geven en bij het binnenkomen door het geloei en gefluit van de gemeerde schepen begroet werd. Een



*Met de motor op „vol vooruit” zet de SCH.108 „Onderneming II” koers naar de IJmuidense haven. Deze kloeke vriestreiler werd uiteindelijk winnaar van de haringrace 1983.*

groots en fier binnenkomen voor de bemanningsleden van de «Onderneming II» onder bevel van schipper Wim Jonker.

Na het afmeren werd onmiddellijk met het afladen van de gevangen haring begonnen, maar voor de vele toeschouwers werd het op zekere manier een ontgoocheling, want zij zagen geen malse groene zomerharing verschijnen maar grote kartonnen dozen met de ingepakte en diepgevroren haring. Deze haring moet eerst ontdooid worden en dan kan de verkoop en ver-

deling beginnen. Ook de treilers en kotters die de haring in verse toestand binnen brengen, dienen eerst hun haring gedurende 8 uur in te vriezen en 24 uur op te slaan vanwege het haringwormpje waarmede enkele jaren terug zoveel mensen, die hieraan onderhevig waren, te maken hadden.

De eerste verbruiksharing is de donderdag in de winkels te koop aangeboden. Deze maal de echte Hollandse malse groene maatjesharing.



*Schipper Wim Jonker van de SCH.108 „Onderneming II” was een druk omringd figuur na de succesrijke haringrace.*



*In kartonnen dozen, met een inhoud van veertig kilogram per doos, worden de kantjes uit de ruimen van de SCH.108 gehaald en via een transportband naar de wal gebracht.*

# HEROPENING HARINGRACE IN SCHEVENINGEN

De opening van de haringrace te Scheveningen werd op zaterdag 28 mei weerom een feestelijk en schitterend gebeuren. Er werd terug aangeknoopt met een onvergetelijk verleden toen honderden haringkotters in de haven klaar lagen om in zee te steken om als eerste het beroemde Nederlands maatje aan te voeren.

Zaterdag was dan ook al wie naam had in de visserij in Scheveningen aanwezig, gaande van Minister Braks en zijn staf medewerkers, evenals Nederlandse en Europese parlementariërs en buitenlandse gasten.

De voorzitter van het Comité „Vlaggetjesdag Scheveningen”, de heer H. Van Wijk, wees op het in eer herstellen van deze roemrijke dag en gaf een historiek over het gebeuren, tevens niet zonder de roem te verkondigen van het heerlijk Hollands maatje.

In zijn toespraak noemde minister Braks Vlaggetjesdag 1983 een heel bijzondere dag omdat dit terug met een schitterende traditie uit het verleden aanknoopt. Tevens heeft dit volgens de minister eveneens bewezen, dat het effect van de matiging, toegepast door de E.E.G., namelijk

de haringstop in de Noordzee, tot resultaten heeft geleid, o.a. tot het herstel van de haringstand.

Een bloempje voor zichzelf en voor zijn medewerkers kwam er eveneens bij te pas omdat Nederland in het bijzonder, zonder verpozen te Brussel aangedrongen had voor de heropstelling van de haringvisserij in de Noordzee. Ook de vele adviezen van de Nederlandse biologen van het R.I.V.O. deden het. Op dergelijke dag geeft men graag aan elkeen zijn verdienste en ereteken. Toch nog een kwalijke verwijzing naar het feit, dat de toelating uit Brussel zo laat kwam en de administratie te log voorkomt, te weinig op elkaar is ingespeeld.

Minister Braks werd meer dan eens uitgenodigd om een maatje te proeven. Hopen we maar voor hem, dat het van het goede niet te veel werd.

Na de openingstoespraken, volgde een wandeling langs de haven naar de afslag waar veel bedrijven een stand hielden, met naderhand in de kantien van de visafslag een uiteenzetting over de visverwerking. Ook voorzitter Ouwehand van de Redersvereniging gaf een bijzonder ge-

smaakte uiteenzetting over de visverwerking en het valoriseren van de vis.

In de namiddag kwam dan de traditionele zeetrip waarvoor de GO 31 „Morgenster” was uitgekozen om een selekt gezelschap van meer dan 100 personen een zeetochtje te laten maken. Jammer genoeg was toen de weermaker niet van de partij en kreeg met een fikse regenbui die nochtans het enthousiasme van de genodigden niet deed afkoelen.

Terug in de haven ebde Vlaggetjesdag langzaam uit en namen de genodigden een voor een afscheid van een voor Scheveningen, en voor gans Nederland, bijzondere traditionele hoogdag.

## DE HOLLANDSE MAATJES ZIJN ER

■ Opdat een Hollands maatje van goede kwaliteit zou zijn, moet zij groen zijn, namelijk licht op smaak gezouten, een voldoende vetgehalte hebben en voldoende gerijpt. Als men echter deze criteria nader beschouwt, dan kan er daar toch veel over gezegd worden, want over kleur en smaak kan moeilijk getwist worden. Wat is voor de één voldoende rijp, voldoende gezouten en een voldoening gevend vetgehalte? Zoveel mensen zoveel zinnen en natuurlijk wat de haringkondroleurs betreft, zoveel kondroleurs, zoveel gedachten. Het blijven echter alleen echte Hollandse maatjes van uitstekende kwaliteit.

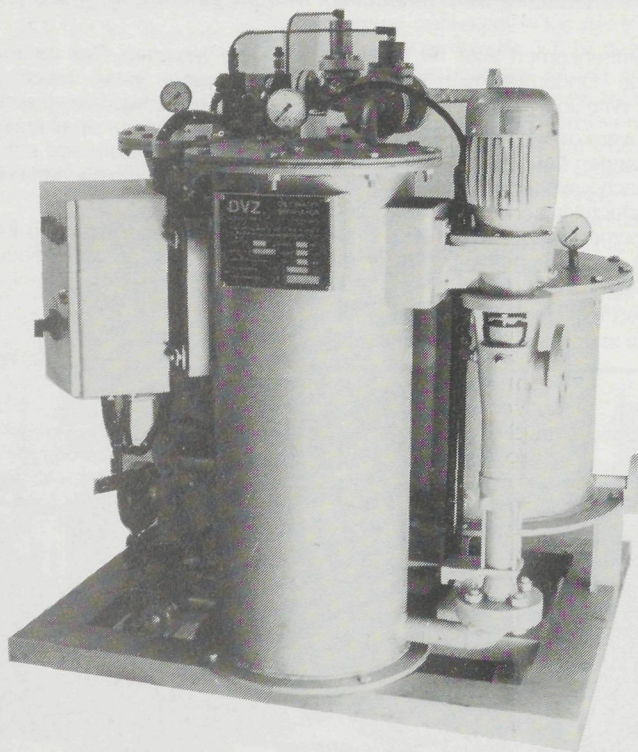
■ In Nederland wordt er nog met het predikaat „Koninginneharing” geschermd. Het zou hier gaan, al naar gelang de versies, over de eerste zomerharing die aangebracht werd, of ook nog volgens anderen, over haring die een bijzondere koninklijke behandeling heeft gekregen, en nog volgens anderen over de zomerharing die werkelijk van topkwaliteit is. Dit zou dan niet de eerste gevangen haring zijn, maar naar gelang de omstandigheden en het seizoen, haring die op een bepaald ogenblik haar topkwaliteit heeft bereikt. Ook andere vissoorten halen op een bepaald tijdstip hun topkwaliteit, zoals nu bv. de pladijs. En wij die dachten, dat „Koninginneharing” deze was die men, traditiegetrouw en naar jaarlijkse gewoonte op het paleis voor de koningin in een speciaal mandje verpakt, overhandigt.

■ In de Nederlandse haringkeurdienst werken 16 man! Toch een aardige bezetting en men denkt hier dan natuurlijk onmiddellijk aan wat dat kost? Deze dienst werd opgericht in 1927 voor toezicht op de kwaliteit. Thans wordt door deze mensen niet alleen de haring bij aanvoer, verzending, verkoop en uitvoer gecontroleerd, maar eveneens werden de werkzaamheden uitgebreid voor keuringen van garnaal, vis en schelpdieren. In vergelijking zouden wij mogen zeggen, zowat de dienst van onze veeartsen-viskeurders in de Belgische vismijnen, van wie we het hier als weggesmeten miljoenen lonen mogen bestempelen ten laste van de visserijgemeenschap.

**Vis eten brengt u dikke voordelen! U wordt er slank van zonder honger te lijden, het is een gezond en rijk voedsel, maakt uw bloedvaten zuiver en houdt u fit.**

## kompakte, goedgekeurde LENSWATERREINIGERS

vlg. IMO-Res. A 393(x) - minder  
dan 5 ppm



**K&R**

in 4 types – aansluitklaar  
en... **SCHERP GEPRIJSD !**

utrecht

**kuyl & rottinghuis bv**

**POMPEN**

Wittevrouwensingel 71 – 3572 CC Utrecht  
Telefoon 030-716842 – Telex 40093 Kaer. nl.

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## FRANKRIJK

■ Voor de rechtbank van het Franse La Rochelle zijn 4 Franse oestertelers veroordeeld om... Italiaanse oesters voor Franse oesters uit de Vendée verkocht te hebben. Betrokken oestertelers zaten praktisch zonder oesters in december van 1980 en konden aan de nog talrijke verzoeken om levering niet voldoen. Samen namen ze dan maar 180 ton oesters af van een Franse invoerder van Italiaanse oesters. Na een korte verwateringsperiode verkochten zij deze als oesters uit het Franse Vendée. De overtreding die door de speciale inspecteurs voor de voeding werd vastgesteld, is dus niet deze om Italiaanse oesters verkocht te hebben, maar deze verkocht te hebben als oester uit de Vendée. Onder de 4 was er een burgemeester van een kustlokaliteit. Allen werden veroordeeld tot 3 maand gevangenis met uitsluiting tot een boete gaande van 70 tot 200 duizend fr.

■ Verleden week werd de Franse treiler „Les Flots Bleus” uit Port-en-Bessin van totaal verlies gered door een helikopter van de Franse marine, die een zware motorpomp aan boord afzette waarmee men het indringend water kon bijhouden. De treiler, met 6 man aan boord had bij een aanvaring door een vrachtschip, een zware averij opgelopen. De helikopter pikte eveneens 3 van de bemanningsleden mede op, terwijl de schipper en de twee andere matrozen aan boord bleven om de motorpomp te bedienen, terwijl het vaartuig opgesleept werd door een andere toegesnelde Franse treiler.

■ Donderdag 2 juni is het startsein gevallen voor een campagne van Franse treilers op de witte tonijn. Het gaat hier om lijnvisserij uit Audierne en Concarneau. Tientallen andere tonijnvisserij zien nu uit naar de eerste resultaten vooraleer zich zelf uit te rusten voor de visserij. Zij vrezen de zware financiële kosten die gepaard gaan met het zoeken eventueel zonder gevolg naar de tonijnbanken. Ondertussen is het bedrijf overeengekomen met de inleggerijen voor een gemiddelde prijs van ongeveer 120 B.fr. het kgr. Nochtans zullen voor de eerste duizend ton 130 fr. gegeven worden per kg. en voor de volgende 1.500 ton slechts 109 fr.

■ In Frankrijk is er een informatiewerkje verschenen getiteld „Investir à la pêche...”, die een praktische gids wil zijn voor diegenen die in de visserij en vooral in nieuwbouw willen investeren. Het is opgesteld in samenwerking tussen de Franse Directie voor de Visserij, het Centraal Comité voor de Visserij, de Onderlinge Kredietverlening voor de Marine en de regionale diensten. Het behelst alle subsidiemogelijkheden, FEOGA-subsidies, overheidstussenkomsten, zowel nationaal als regionaal, alsmede de manier waarop de aanvraag dient te gebeuren. Wij menen dat dergelijk werkje in België ook zijn groot nut zou bewijzen. Zo zou niemand moeten gaan beweren dat de ene beter ingelicht is dan de andere.

■ De rederij voor half-industriële visserij „Pêcheries de Flandres à Boulogne”, heeft opnieuw een treiler verkocht, ditmaal naar Griekenland. Het gaat hier om de 36 m. klassieke treiler „Cythere” gebouwd in 1964 op de scheepswerven van Dieppe. Op 24 april werd reeds de treiler

„l'Apollon” verkocht aan Sicilië. Thans blijft er nog één grote treiler over, namelijk de „Pausenias”, gebouwd in 1963. De betrokken rederij heeft geen vooruitzichten voor een vernieuwing van haar vloot. Voor Boulogne weer een afgang van een eertijds grote rederij, en dit in de eerste Franse vissershaven Boulogne, waarvan de huidige staatssecretaris het departement van de Zee in handen heeft.

■ Op de grote Parijse vismarkt „Rungis” met haar 20.000 m<sup>2</sup> oppervlakte, komen de zware kamions en halve-tractoren in de nacht van maandag op dinsdag, niet zelden meer dan 700 ton vis afladen, hetzij beter uitgedrukt niet ver van 15 duizend van onze bennen. De Franse kamions met vis komende uit de eigen afslagen worden echter regelmatig de baard afgedaan door de Deense, Hollandse en zelfs Noorse kamioneurs, die er enkele uren vroeger aankomen. Ook in de kwaliteit en de prijs van de vis, zouden de buitenlanders niet te kloppen zijn, aldus één der grootste viskopers uit Rungis. Van de Hollanders, Denen en Noren verwondert het ons ten slotte niet. De Franse kamioneurs en hun werkgevers spreken echter over het bevoorredigen van de anderen om hun eigen tekortkomingen te dekken, eens te meer het gevolg van syndikale agitatie in Frankrijk van allerlei nadeligen aard voor de visserij.

## IERLAND

■ In verband met de protesten uitgaande van Ierse vissers tegen het vissen in Ierse wateren door Spaanse schepen heringeschreven onder Ierse vlag, vernemen we dat de betrokken rederij reeds acht dergelijke schepen in activiteit heeft in de zuidelijke Ierse haven van Castletownbere. Het visverwerkend bedrijf in deze streek die de vis gevangen door deze vaartuigen zou opnemen en aldus een 60-tal werkrachten te werk stellen, heeft er slechts 24 in dienst omdat twee-derden van de vis per container naar Spanje overgebracht werd. Volgens de vissers, valt aldus één der voornaamste redenen weg, waartoe men bereid gevonden was dit bedrijf en de, onder Ierse vlag heringeschreven Spaanse treilers toe te laten. Volgens de Ieren zijn de 8 vreemde vaartuigen die op het Iers kwotum vissen, te veel en moet dat bij de eerst vooropgezette 3 vaartuigen blijven.



De „Harvest Elita” één onder Ierse vlag heringeschreven Spaanse treiler van 37,50 m. uitgerust met een MAK-motor van 1000 PK.

■ Het Iers Visserijbestuur is in onderhandelingen met de Ierse Radio om in de morgen telkens een paar promotiekampagnes voor meer visverbruik op de radio te brengen. Naar het schijnt zou men hiermede 300 duizend huisvrouwen kunnen bereiken. Een lijst van de vissoorten wordt er doorgegeven evenals de kleinhandelsprizen. Volgens de promotoren van deze campagne is dit juist het ogenblik waarop de huisvrouw aan het overwegen is hoe zij het middagmenu zal samenstellen. Er zullen eveneens recepten en tips voor het beter koken en/of bakken van de vis weergegeven worden. Waar blijft onze Rederscentrale en de Propaganda Commissie voor Visverbruik? Aan show doen is interessanter.

■ In Ierland heeft het Departement voor de Visserij haar nieuwe kwartieren betrokken in de Leeson Lane te Dublin 4. Deze werden gebouwd op de plaats waar eens het oud Vincent's Hospitaal stond. Alle diensten van het Iers departement van visserij zijn daar nu ondergebracht, terwijl deze vroeger over 4 gebouwen verspreid lagen. Alleen de laboratoria blijven in de oude vestiging in Abbotstown.

■ In Ierland liggen de visaanvoeren in waarde uitgedrukt in 1982 bijna één vierde hoger dan in 1981, om juist te schrijven 24%, hetzij bijna 2,78 miljard B.fr. In volume gezien, was de aanvoer in 1982 bijna 195 duizend ton! Wij staan dan wel enigszins verbaasd te kijken dat er hiervoor slechts 2,8 miljard bruto besomd werd, maar in deze 195 duizend ton, zit er 145 duizend ton makreel. Ook de sprotvisserij wordt veel beoefend, waardoor de brutobesomming gevoelig gerelativeerd wordt.

■ De Spaanse visserijvloot heeft plannen om in het Ierse Cappa in het graafschap Clare, een Brits-Spaans Concern op te richten voor een doorvoerbasis voor zowat een honderdtal Spaanse treilers, vanwaar de vis naar Spanje zou doorgestuurd worden. Deze Spaanse treilers zouden natuurlijk buiten de EEG-200 mijlszone gaan vissen. Volgens de Ierse producentenorganisatie is de havendam in Cappa niet voldoende uitgerust voor een dergelijk concern. Ook zijn er daar geen voldoende sanitaire accommodaties en wordt er gevreesd voor bezoedeling zowel in de haven als op het strand. We menen dat er, voor de betrokken producentenorganisaties ook nog wel iets anders achter hun weigerend besluit zit.

## DUITSLAND

■ In West-Duitsland gaat het met de eigen visaanvoer bestendig achteruit. Vooral nu ook met de tribulaties tussen de EEG en Canada waardoor het voor de Duitse hoogzeevloot moeilijker wordt om op één der nog overblijvende traditionele gronden, ongestoord te gaan vissen. Behalve Canada, is de West-Duitse hoogzeevloot eveneens op de visserij rond Groenland aangekomen. Daar ligt echter eveneens een gevaar te loeren, namelijk een eventueel uittreden van Groenland uit de EEG. We horen niet zoveel zeuren en klagen door de West-Duitsers, maar de West-Duitse visserij is gewis een der grootste slachtoffers van de instelling van de 200-mijlszone in de wereld. De Duitsers zijn van nature uit ook meer gedisciplineerd dan hun Europese partners.

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## E.E.G.

■ Volgens de Commissie te Brussel zullen er in 1983 experimenten uitgevoerd worden met netten met een maaswijdte van tenminste 40 mm. voor de haringvisserij met het oog op een verhoging van de maaswijdte in 1984. Voorts werd de ICES verzocht vóór 31 mei 1983 verslag uit te brengen over de toestand van de sprotbestanden ten einde Noorwegen, Zweden en de EEG in staat te stellen te overleggen over de vaststelling van een algemene kwota voor sprot voor het hele jaar 1983. Het gaat hier over de sector IIIa waarin Zweden, Noorwegen en de EEG gemeenschappelijke belangen hebben. De datum is reeds gepasseerd, maar zoals altijd geen beslissing.

## GROOT-BRITANNIE

■ Te Falmouth in Groot-Brittannië gaat van 22 tot 25 juni de visserijtentoonstelling „Catch 83” door. Het gaat hier vooral over de kommercialisatie van vistuiguitrusting en van vaartuigen, motoren, schroefgeneratoren, visserijbakken, koel- en diepvriesinstallaties, brandblusapparatuur, touw, garen en netwerk, waterpompen, lieren, enz.

■ De Schotse houten treiler „Linda Louise” van 21 m. uit Scarborough is na een brand in de machinekamer gezonken. Eerst scheen men de brand onder controle te zullen kunnen houden, maar toch riep de schipper de hulp in van een helikopter om de twee jongste bemanningsleden van zestien jaar van boord te laten weghalen. De drie overige bemanningsleden bleven aan boord om de brand verder te blussen. Dit bleek echter spoedig uit de hand te lopen en een intussen bijgekomen bevoorradingsschip voor de olieboortorens, nam het vaartuig op sleeptouw naar Grimsby, terwijl de overige bemanningsleden eveneens per helikopter van het schip weggehaald werden. Nadat de sleepkabels doorgebrand waren en het vaartuig niet meer kon benaderd worden, vanwege de fel uitslaande vlammen, werd het aan zijn lot overgelaten en verdween na enige tijd in de golven (zie foto).



De houten visserstreiler „Linda Louise” gekeekt na een onderhoudsbeurt.

## ALLERLEI

■ Er zijn thans voor de eerste maal reddingsvloten op de markt voorzien van een automatische

radiobakentje dat gedurende 36 uur noodsignalen uitzenden op de nautische noodfrequentie. Van het ogenblik dat het reddingsvlot zich opblaast wordt de pin van de radiobak automatisch weggenomen en zendt noodseinen uit. Zelfs als men het vlot niet heeft kunnen gebruiken bij het verloren gaan van het vaartuig en het vlot terug aan de oppervlakte komt, zal het noodsignalen uitzenden, zodat men onmiddellijk de plaats van het vergaan zal kunnen lokaliseren en zonder tijd te verliezen zal kunnen overgaan tot het zoeken naar eventuele overlevenden of drenkelingen. Bij plots vergaan, overvaren of kapseizen van een vaartuig is het gewoonlijk slechts veel later dat men op zoek gaat naar het vermiste, of geen teken van leven meer gevend vaartuig in een gebied waar men veronderstelt dat het vaartuig vissend was.

■ Een grote troef voor de visserij is het feit dat de vis niet kunstmatig kan opgefokt of schadelijke groei- en ontwikkelingshormonen kunnen toegediend worden. In de akwakultuur of visfarming, vooral in zalm- en forelvoeder worden er nu echter ook additieven toegevoegd, waaronder het cantaxantine. Wel heeft het wetenschappelijk comité voor veevoerders de mening uitgesproken dat er geen toxische of organoleptische gevolgen waren tegen het voorgestelde gebruik van cantaxantine. We zien ons echter verplichte deze uitspraak met het nodige korreltje zout te nemen, omdat we de ingesteldheid en de neutraliteit van het Wetenschappelijk Comité voor Veevoerders hebben kunnen achterhalen.

■ Door het koude weer in mei en door het gebrek aan voldoende zonneschijn, ligt de temperatuur van het water in de Noordzee gevoelig onder de gemiddelde temperatuur van de vorige jaren. Het is duidelijk dat dit een weerslag zal hebben op de ontwikkeling in de fauna en flora. Het is nu natuurlijk nog te vroeg om de consequenties te kunnen afmeten. De zachte winter heeft reeds één en ander door elkaar gehaald, terwijl een meimaand zonder warmte en zonne-energie nu wellicht ook parten zal gaan spelen.

■ Niettegenstaande we lange tijd niets meer hoorden over het terug opstellen van zeilen op de schepen, hetgeen, minstens in de visserij een mislukking is gebleken, krijgt thans een Japanse werf een bouworder voor een vrachtschip van 26 duizend ton, die het eerste schip van deze omvang is dat terzelfdertijd, behalve met een motor, uitgerust wordt met zeilen.

■ Aan de A.F.Z. uit Hamburg ontlene we dat voor de vishandel vooral in de Noord-Duitse steden, de braderijprijs van de garnaal door bepaalde grootwarenhuizen toegepast, een zwaar probleem stelt. Voor de grootwarenhuizen is dit een lokmiddel voor het aantrekken van de klant. De vishandel is hier echter het slachtoffer van omdat hun prijs minstens 50 tot 100% hoger dient te liggen. Anders hoeft men te verkopen zonder een cent winst, desnoods met verlies. Voor de grootwarenhuizen stelt dit geen probleem, maar voor de vishandel die alleen in deze artikelen haar bestaan moet vinden, is dit zeer bedenkelijk.

## VERMISTE IERSE TREILER NA 4 DAGEN ZOEKEN TERUG GEVONDEN

Na meer dan 4 dagen in onzekerheid verkeerd te hebben over het lot van een 17-meter lange Ierse treiler met 5 man aan boord, kon deze eindelijk gevonden worden en naar de eigen haven van Greencastle opgesleept onder klokken-gelui en getoeter van de, in de haven liggende vaartuigen wegens de goede afloop.

Voor de familie waren het 4 angstige dagen geweest waarin tenslotte de hoop op een goede afloop opgegeven werd.

De betrokken treiler, de „Ard Carna” had een lek in de fuel-tank opgelopen en viel ten slotte zonder brandstof. De uitzendpost aan boord was niet zwaar genoeg en had een te klein bereik. Wel kon men zelf de uitzendingen beluisteren, onder meer deze waarin alle vaartuigen verwittigd werden om uit te zien naar hun vaartuig en waarin ook melding gegeven werd van het inzetten van de Ierse en Schotse reddingsorganisaties, en van Nimrods van de Britse Royal Navy. Ondertussen dreef het vaartuig verder af. Vermits de opzoekingen gekoncentreerd bleven op het gebied waar de „Ard Carna” gewoonlijk de visserij bedreef, namelijk in het Clyde gebied, bleek alles te vergeefs. Ten slotte vond een Ierse treiler de vermisten, 124 mijl uit de Donegal-kust. Aan boord was men reeds zonder proviand gevallen.

Er werd berekend dat zowat 500 man aan de opsporingsactie hebben deel genomen. Behalve

de reddingsdiensten van de kust, de Britse en Ierse luchtmacht, eveneens een 20-tal Ierse treilers. De kosten van deze opsporingsactie worden geraamd op nagenoeg 48 miljoen B.fr.! Men heeft zich hierop dan ook de vraag gesteld wie dit moet betalen. Het is nu eenmaal zo, dat de betrokken landen deze kosten, wat de officiële reddingsdiensten, de marine en de luchtmacht betreffen, voor eigen rekening nemen. Maar wat zou er gebeuren moest Groot-Brittannië de rekening van de tussenkomst van zijn luchtmacht overmaken? Men heeft zich deze vraag gesteld omdat men zich niet kan ontdoen van het feit, dat aan boord niet voldoende veiligheidsapparatuur was, namelijk een veel te zwakke uitzendpost. Verder had men heel wat moeilijkheden gespaard zo men aan boord een boei of baken had gehad die in zee geworpen, radio-noodseinen uitzendt.

Misschien komen de schipper en reder voor een soort Onderzoeksraad voor de Zeevisserij, waar een strafmaatregel kan uitgesproken worden indien het vaartuig, volgens zijn grootte niet voldoende uitgerust was met veiligheidsapparatuur. Een gelukkige thuiskomst met een „happy-end” maar toch wat vragen en fronsen met de wenkbrauwen.

De eisen van onze zeevaartinspectie zijn strenger. En best zo!

# WERKHUIZEN s.v. S.C.A.P. OOSTENDE



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR „EUROKOTTERS” TOT DE  
GROOTSTE BOKKENVAARTUIGEN

## S.C.A.P.

*Gratis verzorging van alle  
aanvragen bij nieuwbouw*

OOK VOOR HERMOTORISATIE  
EN HERSTELLING

TELEFOON:

OVERDAG: (059) 32.39.79 - 32.08.20

NA SLUITINGSTIJD: (059) 32.31.48 J. PRAET

70.38.79 L. DEDRIE

26.64.99 JOS PRAET



# HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

**H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE**

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



Gedekte risico's:

eigen schade — schade aan derden —  
opslepingen — totaal verlies —  
lichamelijke schade aan derden —  
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig



Meer dan 20 miljoen frank kredieten  
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw  
tegen zeer lage interesten.

